

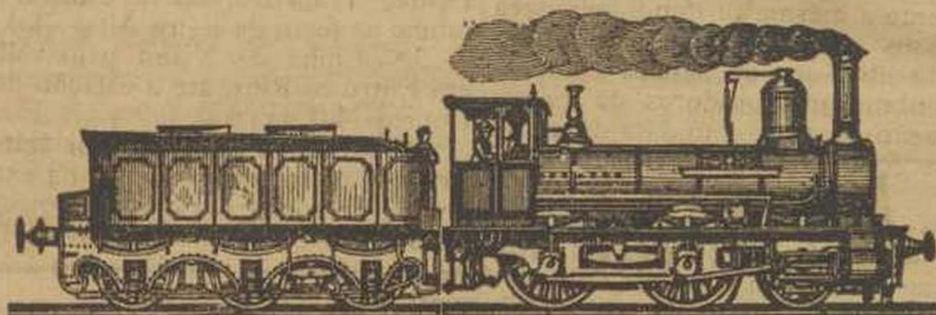
# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL, POR DESPACHO DE 5 DE MARÇO DE 1888 DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

Proprietario-Director

L. DE MENDONÇA E COSTA



Engenheiro-consultor

C. XAVIER CORDEIRO

REPRESENTANTES NO ESTRANGEIRO. — Madrid — Redactor, D. Juan Eloy de Bona — Preciados, 33

Paris. — G. Pessard — Rue Montmartre, 131.

Derby — George James Pratt — Adjuncto do serviço de Tracção da companhia Midland Railway

## AVISO IMPORTANTE

Por accordo com as direcções respectivas, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* distribue sempre, como annexos, as tarifas especiaes de transporte em todas as linhas ferreas portuguezas, acompanhando-as de artigos explicativos.

Com este numero distribuimos, como annexo, as seguintes tarifas:

**N.º 1 do Minho e Douro—diversas mercadorias.**

**N.º 5 da Companhia Real, grande velocidade—logares de luxo.**

**N.º 11 da mesma companhia, idem—passageiros de Coimbra á Figueira.**

Na secção Avisos publicamos a tarifa n.º 2 do sul e sueste.

## SUMMARIO

Associação Commercial do Porto.—O Transvaal (conclusão).  
Parte official, decreto de 31 de outubro e portarias de 31 de outubro, 4, 6 e 8 de novembro.—Tarifas de transporte.—Notas de viagem VIII, Quatro dias em Londres.—Elevador para a Jungfrau.—Necrologia D. Vicente Querol.—Os nossos collegas.—Legião d'honra.—Companhia Real dos Caminhos de Ferro Atravez d'Africa.—Carteira dos accionistas.—Cotações dos titulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa, Paris, Londres, Amsterdam e Bruxellas.—Receitas dos caminhos de ferro.—O Metropolitano de Paris.—Linhas portuguezas, Dupla via, Estação de Mafra, Carris de ferro, Illuminação electrica.—Linhas hespanholas, De Calatayud a Teruel, De Algeciras a Bobadilla, A Transversal, De Medina del Campo a Calatayud.—Linhas estrangeiras, Paris, Londres, Estados Unidos, Metropolitano em Buenos Ayres, Mercadorias em grande velocidade.—Companhia Real dos Caminhos de ferro Atravez d'Africa, Relatorio. Avisos de serviço.—Annuncios.

## ASSOCIAÇÃO COMMERCIAL DO PORTO

**R**ECEBEMOS o relatorio annual, d'esta associação, apresentado á assembléa geral de 28 de agosto ultimo.

Este volume é um dos mais importantes que annualmente appareceu do nosso movimento associativo, por conter os mais interessantes esclarecimentos sobre o commercio do norte do paiz, nas suas relações com o estrangeiro, e dar a conhecer a parte activa que aquella associação toma nos assumptos que lhe interessam.

O relatorio insere um voto de agradecimento ao nos-

so collega *Commercio do Porto*, pelos serviços que esta folha tem prestado áquella associação, e refere minuciosamente o estado prospero d'aquella associação e os assumptos importantissimos de que se occupou a actual gerencia desde o principio d'este anno.

Tratando da questão dos vinhos, são curiosissimos os dados que este documento nos fornece sobre a nossa exportação que se elevou em 1888 a 17.308:712 decalitros dos quaes 4.557:642 pela barra do Porto ou seja 26,33 p. c. do total.

A este respeito accrescenta:

Vê-se, pois, que exportámos no anno findo, pela barra do Porto, 737:198 decalitros de vinho, ou 13:800 pipas, a maior sobre a exportação do anno anterior, concorrendo principalmente para este augmento os mercados da França, do Brazil e da Allemanha, e conservando-se estacionaria a exportação com destino aos outros mercados.

O que motivou assim a subida dos algarismos representativos da exportação para o Brazil e para a França foi principalmente a sahida para alli do nosso vinho commum, assim como o augmento da exportação para a Allemanha e operou quasi que exclusivamente no vinho licoroso.

A exportação do Porto foi distribuida pelos diferentes paizes na relação de 36,2 % para Inglaterra, 33,1 % para o Brazil, 18,4 % para a Allemanha.

Outra nota importantissima é a comparação da importação de vinhos em Inglaterra, dos diferentes paizes entre os quaes figura a França com 5.311:006 de galões inglezes, a Hespanha com 3.533:246, e Portugal com 2.978:006 isto é, mais de 55 % da importação da França e mais de 22 % da importação total nas ilhas britannicas, que foi de 13:500 galões.

Nos vinhos para França houve no anno findo um augmento de 338:775 a 840:203 decalitros isto é, mais 501:428 decalitros.

Nos mercados brasileiros o augmento foi de 215:149 decalitros.

Nos relatorios especiaes os tres primeiros são de especial importancia para os nossos leitores por isso os transcrevemos em seguida com a devida venia.

O 1.º é sobre a barra do Porto e diz:

As obras da barra do Douro, de que havia projectos competentemente approvados, estão concluidas ha já bastante tempo, e ultimamente sómente se tem tratado da respectiva conservação, e de abater na parte mais elevada os rochedos denominados «Picoes» que se acham na extremidade exterior da embocadura do rio, ficando esgotada no fim do anno economico a importancia do orçamento approvado para estes trabalhos de quebramento de rochedos submarinos, por conta do qual se fizeram serviços muito mais importantes que os previstos, consistindo principalmente na remoção de um volume dos mesmos rochedos muito superior ao que tinha sido calculado.

Defronte da Cantareira, em vez de se destruírem sómente os rochedos necessários para obter um canal de largura limitada, abateram-se todos os que se elevavam sobre o fundo geral de rocha plana, proximo ao nível do fundo de areia na localidade, de modo que a navegação acha ahí em geral uma profundidade de cerca de 3<sup>m</sup> em referencia ao zero hydrographico ou maximo baixa mar, profundidade, que é tambem com pequena differença a que se acha frequentemente em diferentes pontos no canal a montante, e que corresponde á que por mais vezes se tem observado no banco da barra exterior, por ahí ser necessario contar com maior altura da agua abaixo da quilha dos navios.

Para augmentar consideravelmente a mesma profundidade será necessario effectuar, por processos diferentes dos até agora empregados, trabalhos de maior vulto, que se acham comprehendidos no meu projecto de obras melhoradoras da barra, submettido á competente apreciação superior com data de 26 de setembro de 1881 e publicado na *Revista de Obras Publicas*, de novembro de 1882.

Além dos alludidos rochedos defronte da Cantareira, quebram-se no canal da embocadura a jusante, outros, que em parte não eram conhecidos, ou se julgavam inoffensivos por anteriormente haver mais precaução na navegação, de modo que actualmente se pôde considerar em geral o canal com profundidade sufficiente para a navegação, que frequenta o porto, livre d'estes escolhos, e, abstrahindo dos trabalhos de maior vulto, a que acima me referi, destinados a modificar sensivelmente as condições do accesso, sómente se torna necessario abater ainda mais, alguns pontos mais elevados dos referidos Picões, posto que a profundidade sobre elles já seja bastante superior á que se acha em diferentes pontos do canal a montante da embocadura, a fim de que nas occasiões do mar muito agitado os navios, que se desviarem do canal mais fundo, não toquem n'elles, como aconteceu ao vapor «Elbe», por uma parte do casco ficar comprehendida em consideravel cavidade das vagas, e assim ser necessario contar com muito maior profundidade.

Com respeito a novas obras, estando submettidas ás competentes estações superiores, além do meu projecto acima referido, um do engenheiro inglez John Coode, e outro mais antigo do snr. Manoel Affonso de Espregueira, que tambem comprehendia as obras do sul ainda não começadas, foi ordenado que viesse para esta direcção o engenheiro o snr. Eduardo Augusto Falcão, para elaborar um projecto definitivo, que ainda não concluiu, mas é de esperar que apresente brevemente para ser submettido á competente apreciação superior.

Os planos hydrographicos da foz e barra do Douro, que n'esta Direcção se téem continuado a levantar regularmente para se apreciarem as alterações mais sensiveis nos bancos de areia e no canal navegavel, mostram que as condições do accesso no ultimo anno e no actual teem sido muito satisfactorias, como já o tinham sido nos anteriores, tanto pelo que respeita á largura como á profundidade do canal. A pequena cheia que houve em novembro ultimo alargou consideravelmente a embocadura, sem crear uma má situação no banco da barra exterior, como infelizmente algumas cheias grandes teem creado, e é provavel que ainda n'esta mez ou no seguinte haja mais alguma pequena cheia que faça prolongar até ao fim do anno os bons resultados d'aquella, quanto á largura do canal na embocadura.

O 2.<sup>o</sup> firmado pelo distincto engenheiro snr. Nogueira Soares. é do theor seguinte :

As obras do porto do Leixões progrediram no ultimo anno com a mesma fortuna que as tem acompanhado desde o seu principio. O desenvolvimento dos trabalhos foi extraordinario e muito importante, principalmente por se ter ligado, por meio dos enrocamentos, o molhe do norte com o rochedo denominado «Lagedo», de modo que permittiu já no corrente anno completar-se esta ligação mais fortemente com o muro de abrigo, fazendo o avançar até proximo de outro rochedo denominado «Lada Pequena», d'onde, até á extremidade sul do Leixão Grande, a construcção é facil e breve, por o mesmo muro de abrigo da super-estrutura argamassada, ter em geral sólidas fundações de rocha descobertas em baixa-mar.

Desde esta extremidade até ao fim do mesmo molhe sómente ha a difficuldade da construcção da respectiva cabeça. Mas se as operações auxiliares do caixão de ferro, em que os empreiteiros trabalham com actividade, forem felizes, deverá este molhe ficar concluido no corrente anno.

O molhe do sul deverá tambem avançar antes do fim do anno até ao principio da cabeça, a qual sómente será construida no verão seguinte.

Assim, não havendo grandes contrariedades imprevistas, as obras do porto de Leixões deverão ficar concluidas no proximo anno, e já no corrente prestar refugio e abrigo seguros aos navios do alto mar, como já prestaram a alguns, apesar de muito incompletas, em occasião de temporal bastante forte na costa.

O 3.<sup>o</sup> é do snr. engenheiro Luciano de Carvalho, intelligente director dos estudos das linhas ao norte do Mondego, e d'elle conclue :

Pela primeira direcção d'estes estudos foram submettidos á approvação superior os seguintes projectos :

1.<sup>o</sup>—Linha do valle do Tamega, de Chaves por Vidago e Amaranthe, e estação do Marco—kil. 100 ;

2.<sup>o</sup>—Linha do valle do Corgo por Villa Real á estação da Regoa e seu prolongamento por Lamego, Moimenta da Beira, Villa da Ponte, Trancoso, até á estação de Villa Franca das Naves (caminho de ferro da Beira Alta)—kil. 124 ;

3.<sup>o</sup>—Linha de Vizeu pelo valle do Paiva e atravez do Douro em Entre-os-Rios, ate á estação de Recarei (caminho de ferro do Douro)—kil. 124 ;

Pela mesma direcção foi feito o reconhecimento da linha de Braga a Guimarães e Fafe, na extensão de 40 kilometros, e está em via de conclusão o ante-projecto da linha de Braga por Prado, Villa Verde, Pico de Regalados, Portella do Valle, Arcos de Valde-Vez, Portella do Extremo a Monsão, na extensão de 75 kilometros.

Pela segunda direcção foi submettido á approvação superior o projecto da segunda parte do caminho de ferro de Foz-Tua e Bragança—Mirandella por Macedo de Cavalleiros e Bragança—na extensão de 74 kilometros, e em breve seguirão este projecto os da linha de Pocinho por Moncorvo, Mogadouro e Miranda, á fronteira, em direcção a Zamoia, na extensão de 122 kilometros, e o da linha do Pocinho, por Villa Nova de Foscôa, Villa da Ponte, Aguiar da Beira e valle de Sattam, a Vizeu, na extensão de 121 kilometros.

Todas estas linhas foram estudadas para a via reduzida, de 1<sup>m</sup>,0 de bitola, com excepção da linha do Pocinho a Miranda, a qual foi estudada para a via normal de 1<sup>m</sup>,67. em vista da sua qualidade de linha internacional, do seu trafego de mercadorias volumosas e pesadas, como são os minerios de ferro da serra de Reboredo e os marmores do Vimioso, que seriam demasiadamente onerados pela baldeação, e, finalmente, em vista da extrema facilidade do traçado e do diminuto custo da construcção em tres quartos de extensão.

## O TRANSVAAL

Os campos de ouro

(CONCLUSÃO)

E incontestavelmente preciso transportar uma enorme quantidade de machinas.

A *Langlaagte*, por exemplo, emprega uma bateria de 60 pilões, dos quaes 40 são empregados pela *Robinson*, que deriva o seu nome de mr. J. B. Robinson, o primeiro explorador do Rand. Como é facil de prever, ha ahí sempre uma grande competencia entre os fabricantes d'estas baterias de pilões, para obterem a clientela de todas as grandes companhias mineiras. N'este momento acha-se empenhada a lucta entre as fabricas dos srs. Fraser e Chalmers, de Chicago, e as de Sandycroft, manufactores inglezes.

Para se fazer uma idéa da difficuldade que ha em transportar as pesadas ferramentas das minas, basta examinar uma carta do paiz, e considerar os primitivos meios de comunicação, unicos passeios no actual estado de coisas.

Existe, é verdade, um caminho de ferro, que vae do Cabo a Kimberley, percorrendo uma distancia de 630 milhas, o qual tem sido utilizado para transporte de todos as machinas existentes porém, nas 300 milhas que separam Kimberley do districto mineiro de Witwatersrand, existem unicamente estradas em mau estado, e os transportes effectuados por ellas, só se podem fazer por meio de carros de bois.

Só o material para uma unica mina, pesava mais de 1 milhão e meio de libras, peso este, que, não obstante a sua enormidade, foi preciso transportar em 300 milhas. Este estado de cousas constitue um serio obstaculo ao desenvolvimento do paiz. Ha porem dois meios que se apresentam para vencer estas difficuldades?—1.<sup>o</sup> a introdução de rédes ferreas no Transvaal—2.<sup>o</sup> utilizar quanto possivel as correntes fluviaes do Orange e Vaal.

Este ultimo meio, é talvez um tanto problematico; todavia, devemos esperar que a sciencia da engenharia, applane facilmente todos os embarços naturaes, que estes dois rios apresentam.

Quanto á introdução dos caminhos de ferro no Transvaal, afigura-se nos sêr uma questão politica, cuja solução não será apresentada tão cedo.

É conveniente dizerem-se algumas palavras a respeito da politica mineira da Republica, e do seu systema de concessão de direitos mineiros. N'este ponto, deram os Boers, irrefutaveis provas de justiça e de bom senso administrando as minas, segundo a lei americana.

Como todos sabem, o paiz é dividido em herdades, na maior parte muito grandes, que estão na posse dos hereditarios. Suppunhamos que, durante as suas ambiciosas investigações, o explorador descobriu indícios da existencia do ouro, em uma certa herdade. O seu primeiro cuidado é advertir d'isso o proprietario, ao qual annuncia o seu intento de pedir ao governo uma concessão mineira pela dita herdade.

O rendeiro proprietario, marca logo os limites da parte da sua propriedade que tenciona reservar para si, isto é, o jardim, e as terras precisas, para alimentarem a sua familia e o seu gado, assim como tambem o indispensavel regato.

Esta herdade reservada, contendo approximadamente 40 hectares de terreno, fica completamente ao abrigo das cubiças do mineiro.

Em seguida, o governo envia os seus inspectores para os logares onde as investigações declararam a existencia do ouro.

Se estas investigações dão bom resultado, estabelecem elles a posição dos bancos auriferos, e decidem o dia em que estes jazigos, sob uma fórmula modificada, podem ser abertos ao dominio publico.

Immediatamente é permittido ao mineiro, o reclamar o que se chama um *mynpacht* ou concessão mineira, que não deve exceder 10 0/0 da superficie total do seu dominio, e cuja extensão e largura são anteriormente determinadas por uma regra fixa.

Assim, se a propriedade fôr de 400 hectares, tem a faculdade de reclamar a posse de 40 hectares sobre a extensão do banco.

Esta porção é para elle, porém, o resto é repartido n'um dia determinado, pelos mineiros e mais pessoas que tenham tomado posse do districto durante aquelle intervallo, fixado os limites dos seus *claims* (o *claim* ou concessão é de 400 pés ou 150 pés) [e pago as patentes, das quaes o governo recebe uma metade e o proprietarios da herdade, outra.

D'esta maneira satisfazem-se todos os interesses; o rendeiro que vivia modestamente, occupado na criação dos animaes domesticos e na caça, fica, é verdade, privado da maior parte da sua propriedade, mas a indemnisação adquirida constitue uma recompensa bastante proveitosa. Todavia tem-se averiguado, em muitos casos, que nos districtos mais importantes, no Rand, por exemplo, tem sido algumas vezes, a propriedade inteira comprada por capitalistas que assim se substituem completamente ao rendeiro.

Quanto aos empregados propriamente ditos: mineiros, mechanicos, directores e engenheiros, póde-se dizer, que não só são felizes, como tambem constituem uma classe com a qual, todos se entendem com facilidade.

Uma aldeia mineira, é incontestavelmente um centro em permanente agitação; cada dia apresenta uma surpresa: homens pobres ainda hontem, e já hoje tornados ricos.

Mas, como todo o ouro descoberto no Witwaters-

rand é de natureza de veios e não de alluvião, a sua extracção requer um trabalho laborioso e experimentado; ora, o homem que tem disposições para executar um trabalho ao mesmo tempo penoso e exigindo certas aptidões especiaes, torna-se geralmente um bom cidadão.

Onde existe o ouro de alluvião, é tudo ao contrario: A Australia, ha bem pouco tempo, que nos forneceu um exemplo bem frisante. A descoberta do ouro torna-se n'este caso um negocio, mais de jogo, do que de trabalho; e como consequencia natural, as minas atrahem ahi uma cathegoria de homens muito differente; correctores de minas, bulhentos e maus.

Para interesse da sociedade do Transvaal, deve-se esperar que todo o ouro que se descubra seja de veio, e não de alluvião.

Presentemente os mineiros, acham-se todos contractados e ganham de 5 a 6 libras por semana; os machinistas mais 1 libra, e os ferreiros de 1 libra a 1 libra e 5 sh. por dia; todavia, devido á grande emigração dos operarios, os salarios tendem mais para diminuir, do que para augmentar.

E' natural que se supponha que a maior parte da população do Rand e dos outros districtos auriferos do Transvaal, tem bastante que fazer, occupando-se das suas empresas mineiras, com aquellas probabilidades de successo, tão extraordinarias como as numerosas decepções.

Aquelles que examinam moralmente as cousas, sob um ponto de vista menos superficial, inquietam-se e temem, pelo futuro politico do paiz, porque, sobretudo o que se torna mais essencial, é uma boa administração politica, que seja uma garantia segura do desenvolvimento regular dos negocios commerciaes.

O presidente Kruger tem sessenta e seis annos, e em pouco pagará a sua divida á natureza; quer morra, quer viva, os numerosos indícios provam que a situação politica entre os Boers, se tem de transformar rapidamente. Antes da descoberta do ouro, os membros do Volksraad, seguiam voluntariamente o presidente; tinham-n'o escolhido para os governar: tinham reconhecido que elle demonstrára as suas altas capacidades; todos emfim lhe obedeciam, e n'elle depositavam confiança.

Ha cinco annos poderia elle contar 38 ou 40 vozes dedicadas entre as 45 que approximadamente compõem esta assembléa. Comtudo, depois d'uma sessão ou duas, a sua popularidade diminuiu: muitas vezes teve occasião de ver os seus projectos combatidos por 10, 15 ou mesmo 20 membros; até o seu mais querido projecto, aquelle pelo qual elle mais se empenhava, que era o do caminho de ferro de Pretoria a Johannesburg—porque o presidente era mais amigo do progresso que o Volksraad—elle o vio rejeitado ignominiosamente. Eis uma prova bem evidente do espirito de volubilidade, que predomina no aspecto politico do Transvaal, e não será mau, n'esta occasião meditar bem sobre este ponto.

E' impossivel prever-se sob que fórmula positiva e em que espaço de tempo se executará este movimento; todas as probabilidades, porém, annunciam que as primeiras lutas terão logar quando se eleger o successor do presidente Kruger; da luta seguinte, mais longa e mais importante, dependerá a questão da representação dos novos habitantes á assembléa nacional.

Os que conhecem bem o Transvaal, julgam esta ultima luta inevitavel; não sendo, todavia, resolvida pela violencia.

Cada partido, comprehende muito bem os seus interesses, para que vá recorrer a uma guerra civil; a luta das influencias, não será menos longa, nem menos encarniçada.

## PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

DIRECÇÃO GERAL DAS OBRAS PUBLICAS E MINAS

2.<sup>a</sup> repartição

## CAMINHOS DE FERRO

Pedindo a companhia do caminho de ferro do Mondego que, para a construcção do 1.<sup>o</sup> lanço da 2.<sup>a</sup> secção do ramal do caminho de ferro de Coimbra a Arganil, seja declarada a urgencia da expropriação de uma parcella de terreno com o n.<sup>o</sup> 26, pertencente a Maria da Silva, e situada na freguezia e concelho da Louzã, districto de Coimbra:

Considerando que esta expropriação se acha comprehendida nas disposições da lei de 17 de setembro de 1857:

Hei por bem, conformando-me com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas, declarar de utilidade publica e urgente, nos termos das leis de 23 de julho de 1850 e de 8 de junho de 1859, a expropriação da mencionada parcella, marcada na planta parcellar, que baixa com o presente decreto, assignada pelo ministro e secretario d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria.

O mesmo ministro e secretario d'estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 31 de outubro de 1889.—REI  
—*Eduardo José Coelho.*

Sua Magestade El-rei, conformando-se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem approvar o projecto e respectivo orçamento datados de 29 de maio de 1889, do lanço da estrada districtal n.<sup>o</sup> 167, Belver a Canno, comprehendido entre o alto de Montes Juntos e o monte dos Frades, na extensão de 8:565<sup>m</sup>,66, elaborados pelo empreiteiro David Xavier Cohen.

Paço, em 31 de outubro de 1889.—*Eduardo José Coelho.*

Para o director das obras publicas do districto de Portalegre.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer da junta consultiva das obras publicas e minas; ha por bem approvar o projecto datado de 23 de setembro ultimo, de uma passagem de nivel do caminho do rocio de Abrantes ao Pego, ao kilometro 2.494 do 1.<sup>o</sup> lanço da 1.<sup>a</sup> secção do caminho de ferro da Beira Baixa, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes em substituição da passagem inferior, prevista no projecto approvado,

O que, pela secretaria d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria, se comunica ao respectivo director fiscal para os devidos efeitos.

Paço, em 4 de novembro de 1889.—*Eduardo José Coelho.*

Para o director da fiscalisação da construcção do ramal de caminho de ferro de Coimbra a Arganil.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer da junta consultiva das obras publicas e minas: ha por bem approvar o projecto datado de 2 de outubro findo, apresentado pela companhia do caminho de ferro do Mondego, de um desvio da estrada districtal n.<sup>o</sup> 108, Villarinho por casal de Almeida á estrada real n.<sup>o</sup> 58 e a casal da Fonte ao kilometro 26,744 no 4.<sup>o</sup> lanço da 1.<sup>a</sup> secção do ramal de caminho de ferro de Coimbra a Arganil.

O que pela secretaria d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria, se comunica ao respectivo director fiscal para os devidos efeitos.

Paço, em 4 de Novembro de 1889.—*Eduardo José Coelho.*

Para o director da fiscalisação da construcção do ramal de caminho de ferro de Coimbra a Arganil.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem approvar o projecto, datado de 3 de outubro findo, apresentado pela companhia do caminho de ferro do Mondego, dos encontros de uma ponte metallica de 20 metros de vão sobre o rio de S. João, ao kilometro 30,659 no 1.<sup>o</sup> lanço da 2.<sup>a</sup> secção do ramal do caminho de ferro de Coimbra a Arganil.

O que pela secretaria d'estado dos negocios das obras publicas commercio e industria se comunica ao respectivo director fiscal para os devidos efeitos.

Paço, em 4 de Novembro de 1889.—*Eduardo José Coelho.*

Para o director da fiscalisação da construcção do ramal de caminho de ferro de Coimbra a Arganil.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem approvar o projecto, datado de 2 de outubro findo, apresentado pela companhia do caminho de ferro do Mondego, dos encontros de uma

ponte metallica de 20 metros de vão sobre o rio Sottam ao kilometro 43,57230 no 3.<sup>o</sup> lanço da 2.<sup>a</sup> secção do ramal do caminho de ferro de Coimbra a Arganil.

O que, pela secretaria d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria, se comunica ao respectivo director fiscal para os devidos efeitos.

Paço, em 4 de novembro de 1889.—*Eduardo José Coelho.*

Para o director da fiscalisação da construcção do ramal do caminho de ferro de Coimbra a Arganil.

Manda Sua Magestade El-rei, pela secretaria d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria, que a fiscalisação da exploração do caminho de ferro de Foz Tua a Mirandella, seja desagregada da direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, e constitua uma direcção especial de fiscalisação de caminhos de ferro.

Paço, em 6 de novembro de 1889.—*Eduardo José Coelho.*

Para o conselheiro director geral das obras publicas e minas.

Sua Magestade El-Rei ha por bem nomear o engenheiro de 1.<sup>a</sup> classe José de Mattos Cid, director da fiscalisação do caminho de ferro de Foz Tua a Mirandella, encarregando-o conjuntamente dos estudos de um caminho de ferro de via reduzida que ligue Miranda do Douro, Bragança, Vinhaes e Chaves.

O que, pela secretaria d'estado das obras publicas, commercio e industria, se comunica ao mencionado engenheiro para seu conhecimento e efeitos devidos.

Paço, em 6 de novembro de 1889.—*Eduardo José Coelho.*

Para o engenheiro de 1.<sup>a</sup> classe José de Mattos Cid.

Tendo sido, por portaria d'esta data, desagregada da direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, a fiscalisação da exploração do caminho de ferro de Foz Tua a Mirandella: ha por bem Sua Magestade El-rei mandar louvar, pela secretaria d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria, o engenheiro de 1.<sup>a</sup> classe Augusto Cesar Justino Teixeira, director dos mencionados caminhos de ferro do Minho e Douro pelo modo por que dirigiu a fiscalisação referida.

O que se comunica ao mesmo engenheiro para seu conhecimento e satisfação.

Paço, em 6 de novembro de 1889.—*Eduardo José Coelho.*

Para o engenheiro de 1.<sup>a</sup> classe Augusto Cesar Justino Teixeira.

Tendo a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes apresentado a conta de liquidação de garantia de juro, relativa á exploração das duas primeiras secções do caminho de ferro de Torres Vedras á Figueira da Foz e a Alfarellos, comprehendidas entre Torres Vedras e Leiria durante o semestre decorrido, 1 de janeiro a 30 de junho do corrente anno na importancia de 28:967<sup>7</sup>655 réis, e mostrando-se da mesma conta, que o producto bruto kilometrico durante o referido semestre foi inferior ao minimo necessario para que o estado deixe de contribuir com o maximo fixado no artigo 28.<sup>o</sup> do contracto de 23 de novembro de 1883:

Ha por bem Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 4 de outubro findo, da junta consultiva de obras publicas e minas ha por bem ordenar, que a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes seja paga como liquidação provisoria, visto não estar ainda feita a medição rigorosa da linha, e por encontro com a verba do réis 100:000<sup>7</sup>000, que a mesma companhia tem de pagar ao estado nos termos do artigo 29.<sup>o</sup> do contracto referido, a mencionada quantia de 28:967<sup>7</sup>655 réis, em que importa a garantia de juro complementar nas mencionadas duas primeiras secções no 1.<sup>o</sup> semestre do corrente anno.

O que para os devidos efeitos se comunica ao director da fiscalisação dos caminhos de ferro do oeste.

Paço, em 8 de novembro de 1888.—*Eduardo José Coelho.*

Para o director da fiscalisação dos caminhos de ferro do oeste.

Tendo a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes apresentado a conta de liquidação da garantia de juro, relativa á exploração da parte da 3.<sup>a</sup> secção do caminho de ferro de Torres Vedras á Figueira da Foz e Alfarellos, comprehendida entre Leiria, Figueira da Foz e Alfarellos, durante 23 dias de junho de corrente anno, na importancia de 2:286<sup>7</sup>201 réis, e mostrando-se da mesma conta que o producto bruto kilometrico durante o periodo referido foi inferior ao minimo necessario para que o estado deixe de contribuir com o maximo fixado no artigo 28.<sup>o</sup> do contracto de 23 de setembro de 1883;

Ha por bem Sua Magestade El-rei, conformando-se com o parecer de 4 de outubro findo, da junta consultiva de obras publicas e minas, em conformidade com o disposto na portaria de 3 de junho ultimo, fixar o dia 8 de junho do corrente anno para o ponto de partida do computo da garantia complementar de juro na referida parte da citada 3.<sup>a</sup> secção, e approvar como provisoria,

visto não estar ainda feita a medição rigorosa da linha, a liquidação da garantia complementar de juro, relativa ao período decorrido de 8 a 30 de junho do corrente anno, na importancia de réis 2:686#201 não sendo porém auctorizado o pagamento d'esta quantia, sem que estejam concluidos todos os trabalhos da linha de ligação directa do ramal de Alfarellos com a linha da Figueira da Foz.

O que se comunica ao director fiscal para os effeitos devidos. Paço, em 8 de novembro de 1889.—*Eduardo José Coelho.*

Para o director da fiscalisação dos caminhos de ferro do oeste.

Sua Magestade El-Rei ha por bem ordenar que o quadro do pessoal da direcção da fiscalisação do caminho de ferro de Foz Tua a Mirandella seja o que baixa com a presente portaria, assignado pelo conselheiro director geral das obras publicas e minas, e que os vencimentos respectivos sejam os no mesmo quadro designados.

Paço, em 6 de novembro de 1889.—*Eduardo José Coelho.*

QUADRO DO PESSOAL DA DIRECÇÃO DA FISCALISAÇÃO DO CAMINHO DE FERRO DE FOZ TUA A MIRANDELLA, E VENCIMENTOS MENSUAES

1 Engenheiro director (a).		
1 Engenheiro adjunto (a).		
2 Conductores do quadro ou auxiliares contractados—chefes de serviço (b).		
1 Fiscal do movimento e trafego :		
Ordenado . . . . .	40#000	
Ajuda de custo eventual . . . . .	4#800	44#800
3 Agentes fiscaes de 1.ª classe :		
Ordenados, a 18#000 réis . . . . .	54#000	
Gratificações, a 9#000 réis . . . . .	27#000	81#000
2 Agentes fiscaes de 2.ª classe :		
Ordenados, a 15#000 réis . . . . .	30#000	
Gratificações, a 7#500 réis . . . . .	15#000	45#000
3 Aspirantes a agentes fiscaes de 2.ª classe :		
Ordenados, a 12#000 réis . . . . .	24#000	
Gratificações, a 7#500 . . . . .	15#000	39#000

SECRETARIA DA DIRECÇÃO

1 Pagador :		
Ordenado . . . . .	24#000	
Gratificação (c) . . . . .	6#000	30#000
1 Amanuense de 1.ª classe encarregado do expediente :		
Ordenado . . . . .	30#000	
Gratificação . . . . .	6#000	36#000
1 Amanuense de 2.ª classe—Ordenado . . . . .	25#000	
1 Desenhador de 1.ª ou 2.ª classe (a).		
1 Continuo—Ordenado . . . . .	18#000	
1 Servente—Ordenado . . . . .	15#000	
		333#800

(a) Os engenheiros do corpo de engenheiros das obras publicas e os conductores e desenhadores dos quadros auxiliares terão os vencimentos marcados nas leis e mais disposições em vigor.

(b) Os conductores auxiliares contractados terão os vencimentos especificados na portaria de 18 de novembro de 1886, e as ajudas de custo eventuaes a que possam ter direito, nos termos da portaria de 4 de março de 1887, serão reguladas por portaria de 27 de novembro de 1886.

(c) A gratificação ao pagador é para falhas.

Ministerio das obras publicas, commercio e industria, em 6 de novembro de 1889.—O conselheiro director geral, *Bento Fortunato de Moura Coutinho de Almeida d'Eça.*

TARIFAS DE TRANSPORTE

**Tarifa n.º 1 de pequena velocidade, das linhas do Minho e Douro.**—Esta tarifa que principiou a vigorar hontem, 15 do corrente comprehende como se verá do exemplar que hoje distribuimos, seis series, nas quaes os minimos d'expedição são variaveis, conforme a tabella o indica.

O seu objectivo foi a substituição da antiga tarifa n.º 1, tomando-a de applicação pratica a alguns artigos, que embora já mencionados na tarifa, nunca por ella eram taxados, em virtude do minimo de peso estabelecido ser muito elevado.

Exemplifiquemos:

Agua-ardente em cascos ou barris.

Antiga tarifa n.º 1—minimo de expedição 200 kilos—serie 1.ª da tarifa.

Nova tarifa: a mesma serie com o minimo de 60 kilos.

Esta alteração torna applicavel a tarifa ás pequenas expedições compostas de um barril, uma ancorêta, etc.

2.º Exemplo:

Arroz: Antiga tarifa—4.ª serie—minimo 200 kilos.

Nova tarifa —3.ª serie, para o minimo de 60 kilos —4.ª para o minimo de 200 kilos.

D'esta fórma torna-se a nova tarifa applicavel por preço em definitivo mais reduzido, aos expedidores de um ou outro sacco d'arroz, o que não acontecia na antiga.

O mesmo pôde dizer-se em relação ás expedições de bacalhau. Para estes casos e semelhantes estabeleceu-se o minimo em 60 kilos, por equivalencia ao antigo quintal, ainda adoptado em muitos artigos de commercio, embora a difusão de systema metrico.

O quadro de classificacão d'esta tarifa, foi elaborado por fórma a tornal-o comprehensivel á primeira vista.

Assim por exemplo, pela ordem alphabetica é facil saber á primeira vista se a tarifa é applicavel ao artigo que se pretende expedir: Logo em seguida ao nome da mercadoria vê-se claramente o minimo d'expedição e a serie applicavel.

Exemplo:

A expedição é casca para cortumes—Letra C— em frente 200 kilos, 2.ª serie; 500 kilos, 5.ª serie. De fórma que o expedidor sabendo o pezo que tem a transportar, vê desde logo qual o preço por kilometro que tem a pagar.

Na antiga tarifa n.º 1 o bonus de 10 0/0 applicavel ás expedições por wagon completo, abrangia unicamente as ultimas 3 classes; pela nova tarifa este bonus comprehende todas as classes, em manifesto beneficio do publico.

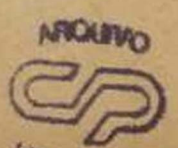
Pelo grande numero d'artigos que comprehende e em vista dos minimos estabelecidos, torna-se de uma applicação quasi geral, e por isso se estabelece na condição 4.ª que só deixará de ser applicada aos artigos n'ella comprehendidos, quando o expedidor expressamente a isso se oppozer por declaração explicita na respectiva nota d'expedição.

Por isso que esta tarifa beneficia extraordinariamente o publico, já nos preços de transporte, já no prazo das armazenagens, reserva a administração para si, como compensação a faculdade de auxiiar pela condição 7.ª, os prazos de entrega obrigatoria constantes da tarifa geral.

Esta faculdade não significa que as remessas taxadas por esta tarifa, sejam forçosamente mais demoradas no transporte e entrega; é apenas simples garantia contra as reclamações por falta de entrega, nas praças designadas na senha—B—, que são sempre as estipuladas pelas tarifas geraes. Os expedidores que não queiram correr o risco da demora, têm sempre recurso nas tarifas geraes.

A companhia dos caminhos de ferro de Guimarães adoptou tambem na sua linha, tarifa perfeitamente igual a esta, por isso esçusamos distribuirl-a aos nossos assignantes, visto que pela mesma poderão regular-se para a taxa dos transportes na linha d'aquella Companhia.

**Novas tarifas do Sueste.**—Desde 1 de zembro, vigorará uma nova tarifa para o transporte de cortiça em bruto ou em pranchas, sendo as bases as



seguintes: De 100 até 140 kilometros 27 réis por tonelada e kilometro. — Além dos 140 kilometros 23 réis por tonelada e kilometro.

Tambem está pendente da approvação superior uma nova tarifa para o transporte dos generos da industria e agricultura algarvia, sendo as bases as seguintes: De 100 a 150 kilometros, 16 réis por tonelada e kilometro. — De 151 a 200, 14 réis. — Além de 200 kilometros, 12 réis.

### NOTAS DE VIAGEM

#### VIII

##### Quatro dias em Londres

Não ha maior perigo, para um viajante, do que contar a sua digressão, quando não esteve nos pontos que descreve o tempo sufficiente para os conhecer, não só no sentido physico como no moral.

Qualquer mappa nos dá a topographia d'uma cidade ou d'um paiz, mas a questão ethnographica, os mil nada que constituem os usos e costumes d'uma nação, só um demorado estudo os pode apreciar, conhecer-lhes as causas, saber se o que vemos, o que nos impressiona, constitue a regra geral ou a excepção; se é o resultado de habitos vulgares, ou se se produz como caso avulso que não deve repetir-se.

Corre-se sempre o risco de fazer como o nosso visinho D. F. Guiner de los Rios que escrevendo sobre Portugal, um volume muito amavel para nós, por exemplo, e não deixamos de lh-o agradecer, diz que o peixe é levado ao caminho de ferro para exportação para Hespanha pela seguinte forma:

«Las mugeres... salen de las playas con el pescado recién extraído del agua y colocado en grandes cestas... en la cabeza... los brazos en e laire, y emprenden un trotecillo de legua y media gritando al cruzar por las poblaciones: *Peiche de corrida!*»

Nunca vimos que o peixe no nosso paiz, fosse conduzido por essa fórma ao caminho de ferro; mas, em compensação, estamos vendo o nosso attencioso chronista tomar como conductoras de peixe, para estrangeiro as varinas que andam na venda ambulante nas ruas da cidade, com o pregão duriense «Quem quer da viva».

Hade-nos sempre lembrar quantos dias levou o auctor d'estas notas a perceber a phrase que os conductores d'omnibus de Paris bruscamente dizem aos passageiros, exigindo o pagamento da passagem — *Passez vos places!* A primeira palavra custou-nos.

Ora por isso é que os nossos apontamentos sobre costumes e usos, não passam das generalidades que mais facilmente observa o viajante; não aspiram, por isso, a mais do que conduzir o espirito de quem nos lê á mesma situação em que se acha quem viaja n'estas condições.

E n'este ramo—costumes geraes—a capital ingleza não nos offerece grande novidade não só porque os livros e os jornaes já nos instruíram sobre elles, sem passarmos o canal da Mancha, como porque, no proprio paiz luzitano, temos uma amostra d'esses habitos, na laboriosa cidade do Porto, onde a colonia britannica é tão importante.

Ainda assim, o inglez em Inglaterra tem umas certas differenças do inglez fóra da sua patria

Temos regularmente na conta os subditos da rainha Victoria, como um povo laborioso, reservado, circumspecto, em extremo rigorista, de poucas fallas e menos sorrisos, e ao nosso espirito meridional afigura-se que população londrina deve por isso, tornar-se nos extranha, desagradavel mesmo.

Estamos certos que a isso se deve mais que a traversia do canal, a pouca influencia que sentimos por ir visitar a Inglaterra, suspeitosos de que não nos daremos bem n'aquelle clima frio, e entre aquelles negociantes mais frios que o clima.

Pois é justamente o contrario o que achámos durante a nossa permanencia em Londres.

Por toda a parte uma amabilidade extrema, o sorriso, mesmo, para nos receber, para nos encaminhar, o desejo de que apreciemos a cidade e as suas bellezas, sem a manifestação, que esperávamos, do orgulho pela importancia da capital e do paiz.

Ali tudo se facilita sem difficuldade, cada qual não se incommoda de que o seu visinho busque a sua conveniencia, sem que os limites da liberdade sejam barreira que se tope a cada passo, porque o circulo que a cada um pertence é bastante largo para que possa mover-se n'elle á vontade.

E se, por ignorancia dos habitos, sae fóra do seu limite supomos que só exorbitando muito, o será compelido a voltar ao espaço que pertence. Pelo menos nunca sentimos essa restricção durante a nossa permanencia ali, sem que saibamos se esse facto se deve a que facilmente nos habituámos a viver entre inglezes, ou ao espirito de tolerancia que estes sabem ter para com as suas visitas.

Um ponto ha, porém, em que essa tolerancia se rasga, e a esse tem que submeter-se, mau, grado seu todo o que vae áquelle paiz — O descanso do domingo.

A tristeza lendaria das povoações inglezas no setimo dia da semana, apesar de tão descripta nos livros e nos jornaes, só a sente bem quem se acha n'aquelle paiz desde um sabbado de tarde.

Comprehende-se que a religião protestante obrigue a que nada se faça no dia consagrado á oração, mas que esse preceito seja seguido por uma forma tão effectiva, é que se não cré senão pela propria vista.

Existem n'aquelle grande centro outras religiões que não são tão rigoristas n'esse ponto, e portanto é logico esperar que os que as seguem constituam excepção áquella regra geral.

Pois não constituem. Protestantés, como apostolicos romanos; israelitas, como boudhistas, como mahometanos, como todos, consagram o domingo ao descanso, transformando as povoações n'umas cidades mortas, isoladas, sem commodidade nem o menor atractivo.

Porque este uso que, para mais, se vae já alastrando pelo sabbado de tarde, é seguido em tal extremo, que os proprios estrangeiros não podem sahir d'elle... porque nada podem fazer n'este dia e meio.

Os estabelecimentos fecham, os theatros não abrem, os carros não circulam, os restaurants não fazem comida, nas ruas quasi que ninguem apparece.

As 10 horas da manhã quem fallar alto nas ruas de Londres ouvirá o ecco das suas fallas como entre as altas montanhas do Oberland suiso se repercute o som das longas trompas campezinias.

Parece que o ideal inglez seria que um novo Jozué apparecesse ao sabbado ás duas da tarde, para só consentir que o sol recommecasse o seu giro na segunda feira de manhã... e não ainda muito cedo.

Póde o viajante prevenir-se para este dia, mas nunca deixará de se surprehender de tanto isolamento.

Dissemos que não havia carros. O que admira isso se nem comboios ha?!

As linhas ferreas reduzem o seu serviço a um terço, e ainda esse é o dos comboios de menor velocidade. Os rapidos, os grandes expressos, esses só funcionam á semana.

A companhia Nord Westorn que á semana tem dez

comboios entre Londres e Liverpool, tem apenas, ao domingo, quatro.

O Mydland suspende tambem alguns dos seus trens.

O caminho de ferro da Mersey que parte de Liverpool por debaixo d'este rio, em direcção a Birkenhead descendo d'ahi a Chester para ligar, por Holyead, as communicações com a Irlanda, por Dublin, linha em que todos dias de semana circulam, entre Liverpool e o outro lado do rio 153 comboios diarios, tanto em um sentido como n'outro, tem apenas ao domingo 57.

A propria linha internacional do London-Chatham-Dover, a que já nos referimos, reduz de 10 a 5 os comboios e vapores de ligação com Paris.

E já que fallámos d'esta linha tratemos da terceira ordem da circulação de Londres, conforme dissémos mos no artigo anterior, isto é, da linha aérea da cidade e seus suburbios.

Descreve esta linha uma curva apertada formando um U, cujos extremos são: um na estação de Farringdon, tendo ahi um pequeno ramal para Aldersgate, e outro na estação Victoria, de que tratámos, isto é, parte mesmo do centro da cidade, que é fixado na imponente igreja de S. Paulo, e vae findar na parte mais moderna da mesma, entre os parques, os theatros, os museus etc.

O traçado é sempre superior ao nivel da calçada, em fortissimos arcos, alguns de construcção elegante, outros pesados, largos, como convem a um movimento tão continuado de comboios.

Serve 14 estações n'algumas das quaes liga com todas as outras linhas, e atravessa o Tamisa em duas pontes, a primeira junto á do Blackfriard e a segunda, de uma vastidão enorme, proxima da de Chelsea, por onde já teem passado os viajantes que entram na cidade pela estação Victoria.

As carruagens são boas, arejadas, limpas; o serviço rigorosamente bem feito.

Dentro da cidade e no raio de 6 milhas a partir da igreja de S. Paulo, o Tamisa é atravessado por 7 linhas ferreas, a saber:

Tunel de Wapping proximo a esta estação na linha do South Coast Railway;

Ponte para ligação da estação Cannon Street com a linha de Brighton;

Ponte do Chatham a que acima nos referimos;

Ponte de Charing-Cross, em ligação com Waterloo;

Ponte de Chelsea, que já citámos;

Ponte de Battersea, ligando as linhas do sul do Tamisa com as do West-London.

Tunnel por sob a ponte de Putney que continua atravessando o Wimbledon Park, até a estação d'este nome, na extensão de trez e meia milhas.

**ELEVADOR PARA A JUNGFRAU**

Comquanto pareça á primeira vista, por demais arrojada a ideia de se construir um caminho de ferro que faça a ascensão da Jungfrau, é certo que esse projecto se vae converter em realidade, a dar credito ao que dizem os jornaes suissos, que d'elle se estão occupando detalhadamente.

M. Mauricio Koechlin, notavel engenheiro de Zurich, pediu ao Conselho Federal auctorisação para construir o mencionado caminho de ferro, que irá até ao cume da Jungfrau, cuja altura é de 4.167 metros.

As duas secções em que se dividirá este caminho de ferro são as seguintes:

A primeira é constituída por um caminho de ferro de adherencia, de via reduzida, que será como que a continuação da linha que presentemente se está cons-

truindo entre Interlaken e Lanterbrunnen (800 metros acima do nivel do mar) tanto na direcção de Stechelberg, como contornando á esquerda o valle de Trummelbach. O custo d'esta secção está avaliado approximadamente em 546.000 francos, a sua extensão não excederá 4 kilometros, e construir-se-ha com facilidade visto não apresentar difficuldades technicas a resolver.

Com respeito á segunda secção, que tem que subir a montanha, divergem as opiniões, sobre o systema a empregar na sua construcção, que uns pretendem que deve ser como o do Territet-Glion, uma serie de funiculares, e outros julgam mais conveniente que seja um caminho de ferro de cremalheira, com 50% de declive, no genero do do monte Pilatus.

Indigitam-se tambem os systemas, de electricidade, vapor, e por meio de compensador de agua.

No entanto, á vista dos planos provisorios da segunda secção parece ficar assente, que o systema preferivel será o funicular, compondo-se de cinco linhas distinctas, cujo conjuncto será o de uma linha quebrada rodeando a montanha, tendo alem d'isso cada um dos planos formado por uma linha recta.

Damos em seguida um pequeno quadro em que se verá a altura da ascensão, e a inclinação de cada uma das linhas funiculares.

Linhas funiculares	Altura da ascensão	Rampas
Primeira de 870 ate 1500m.....	630m	57%
Segunda ate 2110m.....	610m	55%
Terceira ate 2800m.....	600m	59%
Quarta 3431m.....	631m	59%
Quinta 4045m.....	614m	59%

Sommando as cinco parcelas das alturas da ascensão, vê-se que a ascensão total é de 3,175 metros.

O trajecto horisontal é de 5,460 metros.

Esta secção tem 6 tunneis, dos quaes o maior, aquelle que chega ao cimo do monte, é de 2,420 metros.

A velocidade não será superior a 180 metros por minuto.

Actualmente está-se construindo em Murren um caminho de ferro, cujo declive é maior do que o d'estas secções, que não excede a 59%. Ora a extensão dos cabos é mais importante n'esta linha (1349 metros); e a velocidade empregada n'um, é a mesma do outro. Combinando estas bases ver-se-ha facilmente que, considerados de persi, estes funiculares, nada apresentam de excepcional nem de inacreditavel.

Os wagons em cada patamar communicam-se directamente uns com os outros, o que é de grande vantagem para os viajantes, pela facilidade na passagem.

No cimo do monte, e dentro do tunnel construir-se-ha um reservatorio especial, onde a agua necessaria para a tracção estará ao abrigo de gelar, por meio de preparados chimicos. A agua será conduzida até ao reservatorio, por uma serie de bombas.

As despezas de construcção, assentando em que percorrerá cinco kilometros e meio, estão orçadas em 9,200,000 francos aproximadamente.

E' natural que as obras durem uns sete annos, visto que os operarios só trabalharão nos mezes de bom tempo.

Os troços já construidos, até Trummelbach, servirão para transportar os materiaes e os operarios, ao local do trabalho.

O que é mais curioso, é que não obstante faltar ainda tanto tempo para a realisacão d'este grandioso e gigan-

esco projecto, já se estabeleceu *á priori*, o preço do trajecto em ida e volta.

Esse preço será de 35 francos.

O auctor d'este grande empreendimento calcula que durante os cinco mezes do anno, em que seja possível realisar-se a ascensão, poderão ali attrahir 30:000 excursionistas.

O caminho de ferro, desembocará no cume do monte, onde haverá um grande hotel, directamente ligado com o tunnel.

O rendimento d'este hotel, o dos transportes, e mais accessorios, será o sufficiente para em pouco tempo cobrir todas as despezas, e até dar grande lucro ao capital empregado.

Vai licar, portanto, suplantada a grande do Pilatus que até hoje era a ultima manifestação d'arrojo da engenharia, no genero de linhas de montanha.

Em breve trataremos das differentes linhas d'este genero que abundam na Suissa.

### NECROLOGIA

#### D. VICENTE QUEROL

As folhas de Valencia trouxeram-nos em fins de outubro uma triste noticia que nos pôz em sobresalto.

Não quizemos, comtudo dar-lhe credito antes de ter a confirmação da sua veracidade, e por isso consultámos o nosso bom collega da linha de Madrid Zaragosa e Alicante, o Sr. D. Eduardo Muñoz y Mosquera que nos confirmou a lamentavel nova.

D. Vicente Querol y Campos havia fallecido em Bétora em 24 d'aquelle mez.

Registramos aqui, com o maior sentimento este triste facto que nos significa a perda de um amigo que muito estimavamos, e para as linhas ferreas peninsulares um digno funcionario que soube pela sua intelligencia exercer com a maior distincção os elevados cargos de delegado da gerencia da companhia de Almansa, Valencia e Tarragona, chefe do trafego da de Alicante, e ultimamente sub-chefe dos serviços commerciaes da mesma companhia.

Querol era além disso advogado distincto, e laureado poeta, deixando alguns volumes de versos a enriquecer a litteratura hespanhola,

Era cavalleiro de Carlos III de Hespanha, e da Conceição de Portugal, e foi presidente do Atheneu litterario e scientifico de Valencia, academico das Buenas Letras, de Barcelona etc.

Os nossos pesames a sua familia.

### OS NOSSOS COLLEGAS

Temos recebido com a maior regularidade, a visita do nosso novo collega «*O Liberal*», que se filia na politica da Esquerda Dynastica, e que vêm sempre escripto com a maior perfeição.

Tambem recebemos a *Folha do Norte* um semanario de muito interesse que publica em Villa Real de Trazos-Montes, e que de igual modo declara militar nas fileiras d'aquelle partido.

Egualmente fomos visitados pelo nosso collega *The British and Colonial Printer and Stationer*, que vê a luz da publicidade em Londres, e que trata com grande proficiencia de assumptos que dizem respeito á mecnica em geral, e á arte de impressão em particular.

A todos agradecemos a amabilidade.

### LEGIÃO D'HONRA

O governo francez, acaba de agraciá com o grau de officiaes da Legião d'Honra, um grande numero de expositores, que concorreram á Exposição Universal, que se fechou no dia 6 do corrente. Da grande lista d'estas justas mercês, destacaremos os seguintes nomes, na especialidade dos Caminhos de Ferro.

Mr. Roger Baraban, director da Companhia do Este.

Mr. Choisy, engenheiro em chefe de pontes e calçadas, professor na Escola Polytechnica, e da Escola de pontes e calçadas, organisador da Exposição retrospectiva dos meios de transporte.

Mr. Charles Clerauct, engenheiro em chefe da Companhia de Oeste.

Mr. Paul Decauville, constructor do caminho de ferro de circulação interior, na Exposição.

Mr. Georges Glasser, engenheiro da Companhia do Meio-dia.

Mr. Jean Aubine, inspector dos telegraphos da Companhia Paris Leão e Mediterraneo.

Mr. Nicolas Alexis Dujour, engenheiro da Companhia Paris, Leão e Mediterraneo.

Todas estas distincções são merecidissimas e o governo francez honrado os mencionados cavalheiros, honrou-se a si proprio pela acertada escolha que fez, agraciando com uma nobilissima condecoração quem de ha muito tem os seus meritos reconhecidos, e comprovado em tantos e tão relevantes serviços prestados á moderna industria dos transportes ferreos.

### COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO

#### ATRAVÉZ D'AFRICA

Realisou-se no sabbado 9 a assembleia geral d'esta Companhia, sob a presidencia de Snr. José Joaquim Guimarães Pestana da Silva, servindo de secretario o Snr. Pestana de Vasconcellos, sendo-lhe presentes o relatorio do conselho de administração e parecer do conselho fiscal, relativos á gerencia do anno economico findo, que foram unanimemente approvados.

Estes documentos, da maior importancia para o conhecimento do estado financeiro d'aquella companhia, são por nós publicados no logar respectivo, a começar n'este numero.

### CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

#### COMP.ª NACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO

SOCIEDADE ANONYMA — RESPONSABILIDADE LIMITADA

Tendo de se proceder brevemente á entrega dos titulos definitivos das obrigações de 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> 0/0, emittidas em 1 de julho proximo passado, são convidados os portadores dos titulos provisorios a virem declarar, no escriptorio d'esta Companhia, Avenida da Liberdade, 91, rez-do-chão, no praso de oito dias, contados d'esta data se querem recebê-los em obrigações, ficando bem entendido, que não o fazendo por esta fórma, se considerará que os desejam ao portador.

Lisboa, 31 de outubro de 1889.

O presidente do conselho da administração,  
Marquez da Foz.

O director da companhia,  
Almeida Pinheiro.



Cotações dos títulos de Caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro

BOLSAS	TITULOS	DIAS													
		2	4	5	6	7	8	9	11	12	13	14	15	—	—
Lisboa . . .	Acções C. <sup>o</sup> de Ferro Portuguezes . . . . .	110.600	—	109.000	110.300	—	112.000	111.300	—	—	—	109.300	—	—	—
	» Nacional . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Carris de Ferro de Lisboa . . . . .	—	—	—	—	87.500	—	—	—	87.300	—	87.500	—	—	—
	» Ascensores » » . . . . .	73.000	—	—	—	—	—	—	74.000	—	72.000	74.000	—	—	—
	Obrig. C. <sup>o</sup> de Ferro Portuguezes . . . . .	67.000	—	—	67.500	—	—	—	—	67.500	—	—	—	—	—
	» Nacional . . . . .	—	—	—	—	83.000	—	81.000	84.000	—	—	84.000	—	—	—
Paris . . . .	Acções C. <sup>o</sup> de Ferro Portuguezes . . . . .	613	610	610	610	—	610	—	—	—	—	620	—	—	
	» Madrid-Caceres-Portugal . . . . .	215	217,30	—	213	212,30	212	—	—	—	—	215	—	—	
	» Norte de Hespanha . . . . .	426,25	423,75	423,75	425	420	420	—	—	—	—	—	—	—	
	» Madrid-Zaragoza-Alicante . . . . .	341,25	342,50	342,50	341,25	342,30	342,30	—	—	—	—	—	—	—	
	» Andaluzes . . . . .	405	410	—	405	405	410	—	—	—	—	—	—	—	
	» C. <sup>a</sup> da Beira Alta . . . . .	—	—	491	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Londres . .	Obrig. C. de Ferro Portuguezes . . . . .	374	374	374,50	374,50	373,50	372,50	375	375	375	373,75	375	—	—	
	» Madrid-Caceres-Portugal . . . . .	343,25	344	344	344	344,25	345	344,50	345	344	344,50	345	—	—	
	» Norte Hespanha, 1. <sup>a</sup> hypotheca . . . . .	394,75	391,50	391,50	391,50	394,50	394,25	—	—	—	—	—	—	—	
	» C. de F. Atravez Africa . . . . .	488,75	488,75	488,75	488,75	488,75	488,75	488,75	488,75	488,75	488,75	488,75	—	—	
	Amsterd. .	Obrig. C. F. Atravez Africa . . . . .	98,75	98,75	98,50	98,50	98,75	98,25	98,25	98,25	99	98,75	97,50	—	—
		Bruxellas. Obrig. C. de F. Atravez Africa . . . . .	99	99	99	99	99	99	99	98,75	98,75	99	98,90	—	—

RECEITAS DOS CAMINHOS DE FERRO

LINHAS	PERIODO DE EX-PLORAÇÃO	RECEITAS NO PERIODO						DESDE 1 DE JANEIRO			
		1889			1888			TOTAES		DIFFERENÇA A FAVOR DE	
		KIL.	TOTAES	KILO-METRICAS	KIL.	TOTAES	KILO-METRICAS	1889	1888	1889	1888
<b>PORTUGAL</b>											
Companhia Real	de 22 28 Outubro	580	Réis 50.800:000	Réis 87:586	580	Réis 51.025:000	Réis 87:974	Réis 2.285.250:000	Réis 2.144.360:000	Réis 143.890:000	Réis —
	29 4 Novemb	»	56.640:000	97:600	»	56.970:000	98:220	2.314.860:000	2.198.330:000	143.530:000	—
	22 28 Outubro	82	4.983:000	60:768	82	5.468:000	66:682	274.981:000	260.297:380	44.683:620	—
	29 4 »	»	8.195:000	99:939	»	5.127:000	62:524	283.176:000	265.424:380	17.751:620	—
» » garantida (2)	22 28 Outubro	168	3.242:000	49:449	152	3.932:000	25:868	168.796:000	149.642:440	49.153:860	—
	29 4 »	»	6.236:000	37:449	»	3.409:000	22:427	175.032:000	123.051:440	51.980:860	—
Sul e Sueste	1 7 Outubro	475	15.634:440	32:908	361	13.281:040	36:797	481.989 840	445.520:270	66.469:540	—
	8 14 »	»	15.975:940	33:633	»	12.424:880	33:586	497.965:750	427.645:430	70.320:620	—
Vinho e Douro	1 7 Outubro	340	23.894:987	70:279	332	19.434:504	58:537	706.544:454	636.040:498	70.504:256	—
	8 14 »	»	19.675:669	57:867	»	18.075:859	51:445	726.190:423	651.086:057	72.104:066	—
Beira Alta	8 14 Outubro	233	7.308:378	28:886	233	7.457:784	28:291	300.654:951	251.404:507	49.550:444	—
	15 24 »	»	7.430:085	29:367	»	7.793:246	30:803	308.082:036	258.894:753	49.187:283	—
Guimarães	3 9 Setemb.	34	4.638:380	48:487	34	4.450:465	45:593	39.994:509	39.304:960	689:549	—
	10 16 »	»	4.564:205	45:947	»	4.555:265	45:743	41.595:744	40.860:225	695:489	—
	17 23 »	»	4.615:740	47:324	»	4.495:520	43:985	43.474:454	42.355:745	815:709	—
<b>HESPANHA</b>											
Norte de Hespanha	22 28 Outubro	2863	Pesetas 4.549:296	544	2863	Pesetas 4.542:628	527	Pesetas 57.979:290	Pesetas 52.933:561	Pesetas 5.045:729	Pesetas —
	29 4 Novemb	»	4.477:548	516	»	4.461:026	510	59.456:807	51.394:587	5.062:220	—
Madrid-Zaragoza-Alicante	15 24 Outubro	2672	4.167:796	437	2672	4.458:069	433	42.389:444	40.847:675	4.541:469	—
	22 28 »	»	1.079:696	404	»	1.058:220	396	43.468:839	41.905:895	4.562:944	—
Andaluzes	29 4 Novemb	»	4.062:907	397	»	4.033:866	386	44.534:746	42.939:701	4.592:045	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Almansa-Valencia-Tarragona	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid-Caceres-Portugal	22 28 »	429	73:466	170	429	65:456	452	2.734:248	2.542:897	188:351	—
	29 4 »	»	74:877	167	»	34:509	427	2.803:425	2.597:406	205:719	—

(1) Compreende as linhas de Leste e Norte e ramaes de Caceres e Coimbra. — (2) Idem idem de Lisboa a Cintra e Torres e ramal de Cintura — (3) Idem idem de Torres á Figueira e Alfarcillos.

## O METROPOLITANO DE PARIS

Um dos assumptos que actualmente mais está occupando as attentões dos poderes publicos em França, é o projecto do Metropolitano de Paris, projecto cuja concessão, foi agora pedida ao ministro das Obras Publicas pelos engenheiros E. Deligny, e L. L. Vauthier, em nome d'uma Sociedade por elles formada.

Os diversos planos que o constituem, foram previamente estudados por differentes corpos especiaes consultivos, e pela sua bõa disposição parece que devem corresponder aos desejos da capital da França, e das Camaras, a quem têm de ser apresentados na proxima sessão legislativa.

O projecto comprehende trez partes distinctas:

A primeira é a linha metropolitana propriamente dita que parte da praça da Magdalena, passa pelos boulevards, chegando á gare de Vincennes e á de Paris-Leão-Mediterraneo, atravessa o Sena, alcança a gare de Orleans, e seguindo até á ilha de S. Luiz toma a margem direita, passa pela rua Rivoli, tornando outra vez á Magdalena. Esta linha circular é construida á custa d'um syndicato francez que se formou sob o nome de *Companhia Metropolitana*, e da qual fazem parte todas as grandes sociedades de credito financeiro francez, á excepção de duas, mas consta que além d'isso será subsidiada pela *Sociedade Geral* e pela *Sociedade de Credito Industrial e Commercial*, que mais particularmente se acham interessadas n'este negocio.

Na propria circular que os dois engenheiros enviaram ao ministro, se faz menção de que a Sociedade constructora não quer receber, do Estado ou da municipalidade de Paris, nenhuma subvenção financeira ou garantia de juro sobre o capital que ha a dispender.

E' indubitavel que o Metropolitano desenvolverá um importantissimo trafego, proveniente do enorme movimento dos boulevards e da rua Rivoli.

Como porem se tivessem suscitado duvidas, quando só se fallava na linha que acabamos de descrever, duvidas que diziam respeito a não poder ou não dever o ministro apresentar ao *desideratum* das Camaras, um projecto que, não obstante intitular-se rede metropolitana, não se destinava, na opinião de muitos, senão a explorar duas correntes da circulação parisiense, situadas d'um só lado do Sena, e já servidas pela Companhia dos Omnibus, a Companhia do Norte entrou em negociações com o governo para completar o circulo d'esta linha, estabelecendo uma outra composta de dois ramaes que satisfará assim todas as exigencias.

A linha em questão partirá da gare de La Chapelle, utilizando logo a linha de Cintura, do lado de Belleville, seguirá as grandes vias, passará por deante da gare de Este, e dividindo-se então, como acima dissemos, em dois ramaes, alcançará d'um lado os Halles e do outro a praça da Opera.

A Companhia do Norte, construirá a linha á sua custa, destinando para isso 15 milhões, que juntos aos 95 milhões que tenciona dispende, segundo convenções especiaes, feitas em 1883, em novas construcções, prefaz uma quantia bastante sufficiente para esta importante obra.

Este projecto combinado com o da *Companhia Metropolitana*, virá satisfazer as necessidades da margem direita do Sena.

Com respeito á margem esquerda, as suas relações melhoradas immediatamente, pela junção da gare principal de Orléans á rede Metropolitana, e depois pelo transpasse que a companhia de Orléans vae fazer da gare de Luxembourg.

Os dois ramaes da linha da Companhia do Norte, formam a segunda parte do projecto geral do Metropolitano, e seguirão subterraneamente, um pela Opera, rua Lafayette, e o outro pelos Halles, gare de Este, boulevards de Strasbourg e Sebastopol, e rua Turbigo.

A terceira parte do plano, consiste na mudança da gare Sceaux (Orléans) para a encrusilhada de Médicis, e da gare de Moulineaux (Oueste) para a explanada dos Invalidos, o que permittirá n'um futuro muito proximo, o completo desenvolvimento de Metropolitano, na margem esquerda.

A Companhia do Norte está disposta a fornecer á *Companhia Metropolitana*, mediante certas condições que opportunamente se discutirão, todo o material necessario para a exploração da rede de Paris, e a ceder-lhe as suas officinas para qualquer reparação que eventualmente seja preciso fazer-se no material circulante.

O Metropolitano construir-se-ha, com via normal, a fim de que os transportes possam partir do centro da cidade, e seguir, sem trasbordo pelas redes das grandes companhias.

Esta linha é de incontestavel utilidade para Paris, e além de servir os interesses do publico em geral, torna-se muitissimo vantajosa para as cinco grandes companhias que teem o seu *terminus* na capital da França.

Ha quem pretenda afirmar que seria mais conveniente que o syndicato do caminho de ferro de cintura adquirisse a propriedade do Metropolitano e que o fizesse construir e explorar, visto que na opinião das pessoas que sustentam essa ideia, ha poucas probabilidades de bom exito, da parte da Sociedade que pede a concessão, pelo motivo de talvez se vêr em embaraços financeiros, sem ter outros recursos mais do que o producto dos proprios transportes.

Dado o caso que o syndicato de cintura, tomasse conta do projecto, poderiam as cinco grandes companhias subscrever com o capital necessario, e talvez se facilitassem mais os transportes combinados entre o Metropolitano, e essas linhas.

## LINHAS PORTUGUEZAS

**Dupla-via.**— Vae completar-se a dupla-via na linha de Cascaes, entre esta estação e a de Caxias.

**Estação de Mafra.**— Passou a fazer-se por esta estação, para a localidade d'este nome, o serviço do correio que até agora era feito pela de Malveira, encurtando-se assim o trajecto entre estes dois pontos. Os passageiros seguem portanto tambem para Mafra e Ericeira por aquella estação.

**Carris de ferro.**— Tem-se feito experiencias com a machina Merryweather que esta companhia mandou vir para a tracção dos seus carros, entre o largo do Corpo Santo e Algés.

Os pequenos comboios, compostos de locomotiva e 3 carros, tem seguido só até ao arco de Belem, por causa da linha, além d'este ponto, não permittir que a machina siga sem que n'ella se façam algumas rectificações, trabalho a que a companhia vae proceder em breve.

A tracção mechanica, n'esta carreira, era uma necessidade inadiavel, muito mais agora que a linha ferrea de Cascaes leva a Algés tão grande numero de pessoas, ás quaes é necessario dar transporte rapido de lá para o centro da cidade.

Bom seria que, ao estabelecer-se este serviço, a companhia adoptasse tambem o systema de paragens fixas, para que o transito se fizesse rapidamente sem as demoras e transtornos que causam as paragens repetidas,

à vontade de cada passageiro, a poucos metros, muitas vezes, umas das outras.

Cinco paragens até Alcantara e seis ou sete d'Alcantara a Algés, para receber e deixar passageiros, era muito bastante para o serviço publico, e assim se encurtava muito o tempo do percurso sem se obrigar o comboio a uma marcha rapida que pode ser perigosa.

E' assim que temos visto explorar todos os tramwais a vapor que conhecemos, e sem ir muito longe temos, para modelo os da companhia Carris de ferro do Porto, entre a Boa-Vista e Mattosinhos.

**Iluminação electrica.**— Teem-se feito já experiencias da nova illuminação electrica da estação do Caes dos Soldados, devendo em breve começar o funcionamento definitivo.

A installação é feita pelo snr. Emilio Biel, distincto photographo no Porto, que se dedica a este genero de trabalhos, com a maior sollicitude e bom exito.

Consta de dois dynamos Compond, systema Schuckert, de Nuremberg, grande fabrica que tem espalhado por toda a Europa as suas installações electricas, tendo actualmente 6850 d'estas machinas em movimento na Allemanha, Suissa, Inglaterra, e até na França.

Ultimamente ainda concluiu esta fabrica a monstruosa installação do porto de Hambourg, que conta 22.000 lampadas de incandescencia, e 480 de arco.

A illuminação da estação de Lisboa compõe-se de 36 lampadas de arco, systema Schuckert-Scrizik, e 280 a 300 de incandescencia, systema Siemens-Edison.

As lampadas de arco são da força de 2.500, 1.500 e 1.000 velas, segundo o local que têm a illuminar.

#### LINHAS HESPAÑOLAS

**De Calatayud a Ternel.**—Introduziram-se importantissimas innovações nos estudos d'esta linha, estudos que ao presente estão sendo rectificadoss n'esse sentido pela sua sociedade concessionaria.

As obras da construcção d'este caminho de ferro, estão a cargo d'uma empreza ingleza, e se como se espera, essa empreza poder dispor dos capitães necessarios para levar á effeito, com todo o impulso um tão importante projecto, é de crer que os trabalhos comecem em breve com a maior actividade possivel.

A nova linha é talvez uma das de mais curto trajecto, da peninsula. No entanto a sua importancia para os habitantes das povoações que atravessa, é grande, por isso seria de todo o ponto vantajoso que ella se concluísse quanto antes.

E' o que dizem as folhas da localidade.

**De Algeciras a Bobadilla.**—Organizou-se uma Sociedade ingleza sob o nome de *Algeciras railway Company* que adquiriu a concessão dos caminhos de ferro do Sul da Hespanha, e que se propõe a construir uma nova linha de grande percurso, entre Algeciras e Bobadilla.

Esta linha partindo de Algeciras, porto de mar na bahia de Gibraltar, passará por Jimena, Cortes, Bonda e Almargem, alcançando Bobadilla, o que fará com que fiquem assim ligadas as linhas de Madrid, Granada e Malaga.

Por um pequeno ramal ligar-se-ha depois Gibraltar com o caminho de ferro de Algeciras, cuja extensão total é de 175 kilometros.

O capital da nova Sociedade é de 726.000 libras. Fez-se já uma emissão de 250.000 libras, em obrigações a 5 0/0.

O governo hespanhol prometteu uma subvenção de 430.000 libras.

**A Transversal.**—A Companhia do caminho de ferro de Placencia, tenciona, no proximo anno abrir á exploração a secção d'esta linha que vae de Salamanca a Zamora.

No proximo mez, a linha de Avila a Salamanca, ligará tambem esta cidade com Penaranda.

**De Medina del Campo a Calatayud.**—Diz o *Boletim de Obras Publicas*, que se torna cada vez mais urgente a construcção do caminho de ferro entre Medina del Campo e Calatayud, devido ao desenvolvimento que vae tendo o commercio, entre Castilla, e as regiões de Levante.

Este projecto de cuja realisación dependerá o futuro de muitas provincias importantes, está pendente sómente da approvação do Parlamento.

#### LINHAS ESTRANGEIRAS

**Paris-Londres.**—A Companhia de Oeste, acaba de mandar construir nos estaleiros do Havre, dois grandes vapores para fazerem serviço entre Dieppe e Newhaven, e para corresponder ao augmento consideravel do trafego entre a França e a Inglaterra, propõe-se a fazer importantes encomendas de carruagens para passageiros.

**Estados-Unidos.**—Segundo refere, o *Railway Age*, importante jornal de Chicago, construíram-se nos Estados-Unidos durante os nove primeiros mezes de 1889, 3,312 milhas de novos caminhos de ferro.

Contando com os trabalhos que ainda não estão concluidos, póde-se affirmar, que quando terminar o anno de 1889, contarão os Estados-Unidos, 5.000 milhas, de vias novas.

Attendendo á extensão do paiz, e ás necessidades de algumas das suas regiões, não se deve considerar excessiva, esta cifra, que foi ainda muito menor, este anno, do que nos precedentes.

**Metropolitano em Buenos-Ayres.**—No Congresso Argentino, foi apresentada por M. M. Henrique Meinke e Cie, um projecto importantissimo.

Estes industriaes pedem auctorisação para construir e explorarem em Buenos-Ayres, um caminho de ferro subterraneo, que partindo do boulevard Callas, seguirá por debaixo da avenida de Maio, para alcançar depois a estação Central. Nas praças Lorea e da Victoria, estabelecer-se-hão as estações intermedias.

A via propriamente dita, occupará a largura de 9.<sup>m</sup>40, e de cada lado d'ella, estabelecer-se-hão depositos de mercadorias, que serão alugados aos commerciantes que o pedirem.

Tanto a aboboda, como toda a construcção da via, serão feitas em ferro.

As locomotivas serão de ar comprimido, e a illuminação por meio de luz electrica.

Os proponentes não exigem garantia alguma, e compromettem-se a apresentar o caminho de ferro ao serviço publico, n'um espaço de trez annos, contados do dia em que a sua petição fôr deferida.

O caminho de ferro tornar-se-ha propriedade do Estado, 90 annos depois da exploração particular dos concessionarios.

As despezas calculam-se em 6 milhões de piastras.

**Mercadorias em grande velocidade.**—Seguindo o exemplo de alguns dos nossos collegas estrangeiros, demos no nosso ultimo numero, uma noticia em que diziamos ter a direcção dos caminhos de ferro do Estado, em França, deliberado que as mercadorias de cuja expedição houvesse urgencia, e que che-

gassem á estação cinco minutos antes da partida do comboio, podessem considerar-se bagagens, e seguissem viagem nos comboios designados pelo expedidor, sem que para isto houvesse necessidade de comprar bilhete de passageiro.

Com um louvavel empenho de informar mais minuciosamente os seus leitores, o nosso collega do *Journal des Transports*, dirigiu-se pessoalmente a Mr. Cendre, director da rêde do Estado, para assim obter circumstanciadas informações com respeito ao novo melhoramento.

M. Cendre, com uma amabilidade e gentileza captivantes, affirmou ao nosso collega, que era falsa a noticia, e que ella o surprehendera bastante, visto que nunca se tinha pensado em semelhante innovação que á inventiva dos novelheiros, e á febre de *reportage* devia a sua publicidade, completamente destituida de fundamento.

O digno director da rêde do Estado, affirmou mais, que uma das questões que acarreta consigo mais embaraços, é sem duvida alguma, a dos transportes de bagagens, e que seria completa leviandade complical-a com um serviço extraordinario de mercadorias, que teriam de ser expedidas anormalmente n'um limitadissimo espaço de tempo.

Concordou todavia em que era deveras para se duzir uma tal ideia, mas que era impossivel pô-la em execução, principalmente n'uma rêde de tanto movimento. Fica pois rectificada a noticia que dêmos julgando-a fidedigna, e se é certo que nos enganámos, resta-nos a consolação de que não fômos os unicos.

**COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO  
ATRAVEZ D'AFRICA**

**RELATORIO DO CONSELHO D'ADMINISTRAÇÃO**

Senhores accionistas.—Cumprindo o disposto nos art. 52.º e 53.º dos estatutos, submettemos á vossa analyse as contas da nossa gerencia até 30 de junho do anno corrente e a narração dos factos mais dignos de menção até á data d'este relatorio:

Balanço da Companhia Real dos Caminhos de Ferro atravez d'Africa, em 30 de junho de 1889

Capital .....	—	3.600:000#000
Accionistas .....	1.800:000#000	—
Contracto de construcção ..	1.970:559#420	—
Moveis e utensilios .....	13:973#810	—
London & Brazilian Bank ..	427#949	—
Banque d'Escompte de Paris .....	Fr. 235,73	—
Trustees.... L. 694.014#5#3	3.123:064#181	—
Differença na emissão .....	1.641:853#800	—
Obrigações em ser .....	2.422:260#000	—
Obrigações sorteadas, por pagar .....	—	1:800#000
Obrigações .....	—	8.495:550#000
Devedores %/ corrente, caucionados .....	893:924#826	—
Fundo de reserva .....	—	120:000#000
Encargo do art. 57.º dos estatutos .....	120:000#000	—
Propriedade .....	39:613#812	—
Mala Real Portugueza .....	180:000#000	—
Cooperativa .....	9:683#806	—
Promissorias .....	—	72:000#000
Credores .....	—	22:414#055
Knowles & Forster, de Londres .....	L. 21.413#6#9	96:360#019
Reis .....	12.311:764#055	12.311:764#055

Accionistas		Esclarecimentos	
		ACTIVO	
Importancia de 40:000 acções	3.600:000#000	—	—
Menos 50 %/ realizados .....	1.800:000#000	—	1.800:000#000
<i>Contracto de construcção</i>			
Pago á Sociedade constructora do caminho de ferro d'Ambaca:			
Adiantamento primitivo .....	360:000#000	—	—
Construcção da 1.ª secção de 60 kilometros, nos termos do respectivo contracto:			
Da parte a pagar pelo producto de obrigações .....	1.070:559#420	—	—
Da parte a pagar pelo producto de acções .....	540:000#000	—	1.970:559#420
<i>Moveis e utensilios</i>			
Importancia na séde, em Londres e Loanda .....	—	—	13:973#810
<i>London &amp; Brazilian Bank</i>			
Saldo .....	—	—	427#949
<i>Banque d'Escompte de Paris</i>			
Saldo, Fr. 235,73 .....	—	—	42#432
<i>Trustees</i>			
Depositado em Londres no Capital and Counties Bank:			
Producto d'obrigações:			
Em escriptos do Thesouro Portuguez L. 620.000#0#0	2.790:000#000	—	—
Em consolidados inglezes:			
Lb. 55.844#16#7 nom. 56.863#12#0	255:886#200	—	—
Lb. 676.863#12#0	3.045:886#200	—	—
Juros recebidos:			
Consolidados inglezes:			
lb. 6.155#3#5 por 6.267#9#3	21:203#581	—	—
Em dinhciro ... 10.883#4#0	48:974#400	—	—
Lb. 694.014#5#3	3.123:064#181	—	—
<i>Differença na emissão</i>			
Com relação ao nominal .....	—	—	1.641:853#800
<i>Obrigações em ser</i>			
3:727 de 450#000 .....	1.677:150#000	—	—
8:279 de 90#000 .....	745:110#000	—	2.423:260#000
<i>Devedores %/ caucionados</i>			
Saldo .....	—	—	883:924#826
<i>Encargo do art. 57.º dos estatutos</i>			
A importancia do deposito levantado da Caixa geral de depositos, levada a fundo de reserva em virtude do art. 57.º dos estatutos.	—	—	120:000#000
<i>Propriedade</i>			
Saldo n'esta data .....	—	—	39:613#812
<i>Mala Real Portugueza</i>			
Importancia representada por quinhões .....	—	—	180:000#000
<i>Cooperativa</i>			
Saldo .....	—	—	9:683#806
<i>Knowles &amp; Foster</i>			
Saldo .....	—	—	96:360#019

(Continua).

**AVISOS DE SERVIÇO**

**CAMINHOS DE FERRO DO SUL E SUESTE**

*Tarifa especial n.º 2*

GRANDE VELOCIDADE

Approvada por despacho de 23 de agosto de 1889. Desde 16 de setembro de 1889.—1.º grupo: aguas naturaes do paiz, arbustos e plantas vivas, aves em canastras ou gaiolas, biscoitos, bolachas, bolos, caça, carnes frescas, cerveja, doces, gelo, leite, limonadas gazo-

sas, manteiga fresca, neve, ovos, pão, queijos frescos, requeijão e outros lacticínios.

Até 100 kilometros: — por 1:000 kilogrammas e kilometro, 50 reis.

De 100 e até 200 kilometros: — 45 reis por 1:000 kilogrammas e kilometro, minimo cobravel por 1:000 kilogrammas, 50000 reis.

Alem de 200 kilometros: — 40 reis por 1:000 kilogrammas e kilometro, minimo cobravel por cada 1:000 kilogrammas, 90000 reis.

Minimo de transporte cobravel, 80 reis.

2.º grupo: Figos em caixas ou ceiras, hortaliças, legumes e fructas verdes, mariscos e peixe fresco ou salpicado os mesmos preços supra com os seguintes maximos:

Maximo de transporte cobravel por cada remessa cujo peso seja inferior a 1:000 kilogrammas ..... 100200 reis

Maximo cobravel por tonelada das remessas superiores a 1:000 kilogrammas.

**Condições**

1.ª Alem dos preços acima estabelecidos, cobrar-se-hão as despesas accessorias, e a taxa correspondente á via fluvial, de, ou para Lisboa, em conformidade com as respectivas tarifas.

§ unico. A's remessas das mercadorias do 2.º grupo será applicada a taxa de transporte fluvial correspondente á pequena velocidade.

2.ª Esta tarifa será applicada a todas as remessas cujo peso não seja inferior a 40 kilogrammas, ou pagando como tal, excepto se da sua applicação resultar importancia superior á que produziria a da tarifa geral de grande velocidade.

3.ª Para gosar da applicação da presente tarifa, deve a mercadoria ser bem acondicionada em caixas, canastras ou resguardada por grades de pau, que em todo o caso permittam o carregamento dos volumes uns sobre os outros, sem lhes deteriorar o conteúdo. Cada volume deve trazer distinctamente indicada a marca para evitar a confusão de uns com outros de identica natureza e fórma. Estas marcas devem ser especificadas nos respectivos boletins de expedição.

4.ª A administração declina toda a responsabilidade pelas differenças de peso encontradas á chegada, sempre que os volumes não apresentem signaes de defraudamento, bem como os resultantes da quebra e avarias naturaes. Igualmente não toma a administração responsabilidade pelas demoras que estas remessas possam ter, originadas por causas de força maior, obrigando-se comtudo a transportal-as em velocidade igual áquella por que forem transportados os passageiros que desde a origem seguirem no mesmo comboio.

5.ª Estes transportes ficam sujeitos ás condições estipuladas nas tarifas geraes, em tudo que não forem contrarias ás disposições da presente.

6.ª Fica pela presente annullada e substituida a tarifa especial n.º 2 de grande velocidade, de 4 de janeiro de 1879.

Lisboa, 31 de outubro de 1889.

O ENGENHEIRO DIRECTOR

*J. P. Tavares Trigueiros.*

**COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES**

Desde 10 de novembro de 1889 é aberta á exploração a estação de Cunheira, situada ao kilometro 186,400, no ramal de Cáceres, entre as estações de Torre das Vargens e Pezo.

A' nova estação são applicaveis as tarifas geraes e as especiaes em vigor, de grande e de pequena velocidade.

O serviço de comboios n'esta estação será o seguinte:

Comboios ascendentes: — Comboio n.º 41, chegada ás 4,57 da t., partida ás 4,58 da m. Comboio n.º 47, chegada ás 1,45 da m., partida á 1,46 da m.

Comboios descendentes: — Comboio n.º 42, chegada á 1,38 da t., partida á 1,39 da t. Comboio n.º 48, chegada ás 11,58 da t., partida ás 11,59 da t.

Lisboa, 1 de novembro de 1889.

**RAMAL DE LISBOA A CASCAES**

Desde 18 do corrente o horario dos comboios na linha de Pedrouços a Cascaes, cartaz D. 35, será modificado da seguinte fórma:

1.º Ficam supprimidos os comboios n.ºs 151, ascendente, e 168 descendente.

2.º Terá logar todas as segundas-feiras entre Cascaes e Pedrouços o seguinte comboio de passageiros, composto unicamente de carruagens de 3.ª classe:

Cascaes.....	part.	5- 0
Estoril.....	"	5- 5
Parede.....	"	5-14
Carcavellos.....	"	5-19
Oeiras.....	"	5-24
Paço d'Arcos.....	"	5-31
Caxias.....	"	5-36
Cruz Quebrada.....	"	5-41
Dáfundo.....	"	5-44
Algés.....	"	5-48
Pedrouços.....	cheg.	5-50

São validos para este comboio os bilhetes da tarifa em vigor n'este ramal.

Lisboa, 9 de Novembro de 1889,



**ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY**

(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Em 25 de novembro o paquete «Neva»

Para Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos  
Montevideu e Buenos-Ayres

Para Southampton

O paquete «Trent» esperado em 17 de novembro

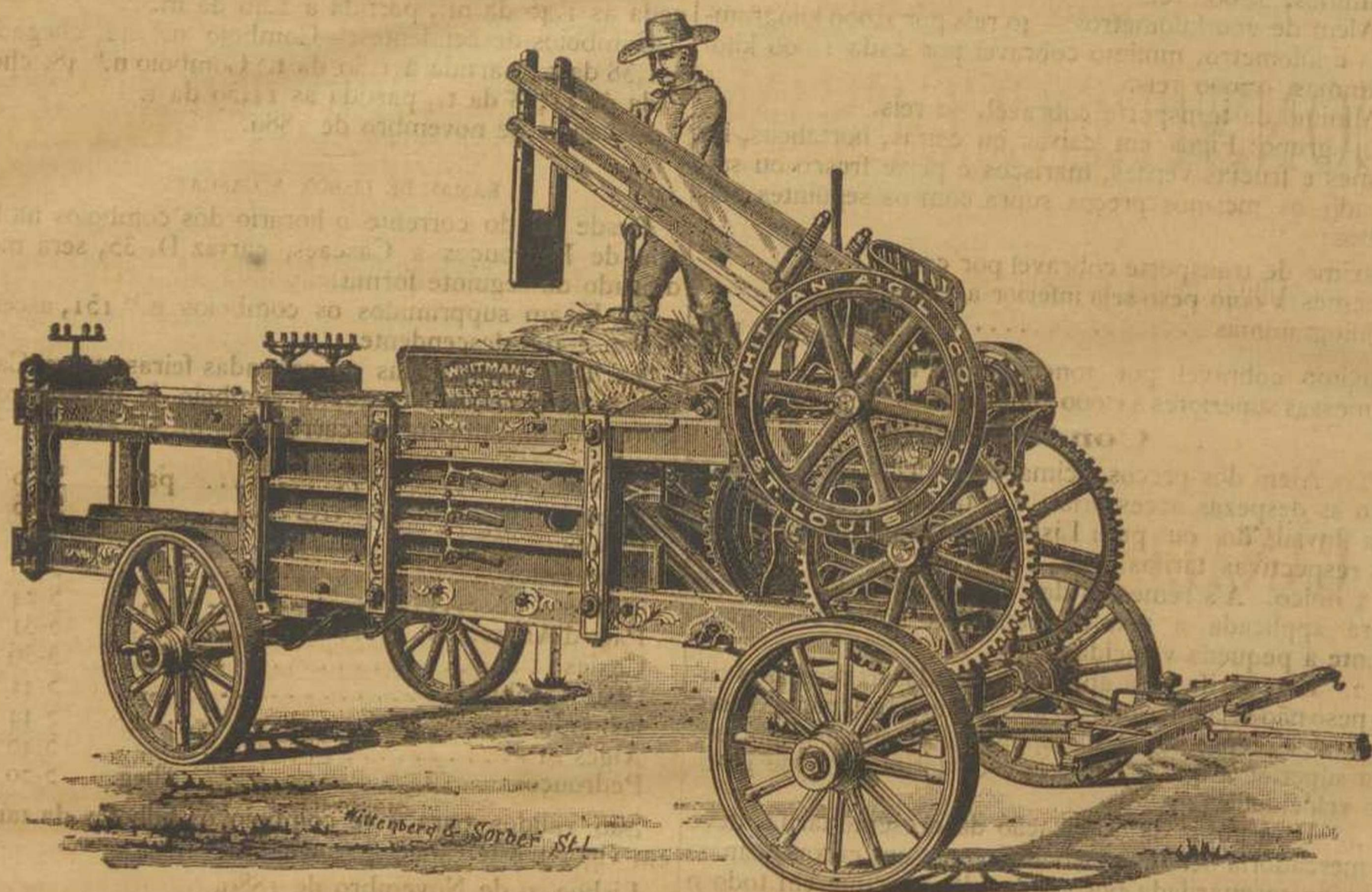
As accomodações para passageiros são inexcediveis em conforto, havendo a bordo d'estes paquetes todos os melhoramentos que se tem inventado para minorar os incommodos de uma viagem por mar.

Ha a bordo de todos estes paquetes cosinheiro e creados portuguezes.

**AGENTES**

<b>LISBOA</b>	<b>PORTO</b>
KNOWLES RAWES & C.ª	W. C. TAIT & C.ª
31, Rua dos Capellistas, 1.º	23, Rua dos Inglezes, 23

# Companhia Real Promotora da Agricultura Portugueza



## PRENSAS COMPRESSORAS DE PALHA E FENO

### WHITMAN

#### PREMIADAS EM TODAS AS EXPOSIÇÕES

Estas machinas são d'um transporte facil, trabalhando com a força de 4 cavallos, produzem 600 fardos por dia.

Movidas por 2 cavallos, com o auxilio de 3 homens, podem comprimir 200 fardos de 55 kilos cada um, em 10 horas de trabalho.

A força da pressão é de 300 kilogrammas por metro cubico e pôde regular-se com toda a facilidade, o tamanho e peso dos fardos.

São muito simples, solidas e de facil manejo, apresentam grande vantagem para o transporte da palha e feno, e tornam-se de immensa utilidade para os exercitos, a que estão adoptadas na Russia e Italia.

Os fardos ficam impermeaveis e incombustiveis.

UNICOS REPRESENTANTES EM PORTUGAL

**A Companhia Real Promotora da Agricultura Portugueza**

Ala poente do Mercado 24 de Julho-Aterro da Boa Vista—Lisboa

# Empreza Industrial Portuguesa

SANTO AMARO, LISBOA — N.º telephónico 168

## CONSTRUCCÕES NAVAES COMPLETAS

Construcção e assentamento de pontes Metallicas para Estradas e Caminhos de Ferro

E DE

COFRES À PROVA DE FOGO

## CANALISAÇÕES PARA AGUA, GAZ OU ESGOTOS

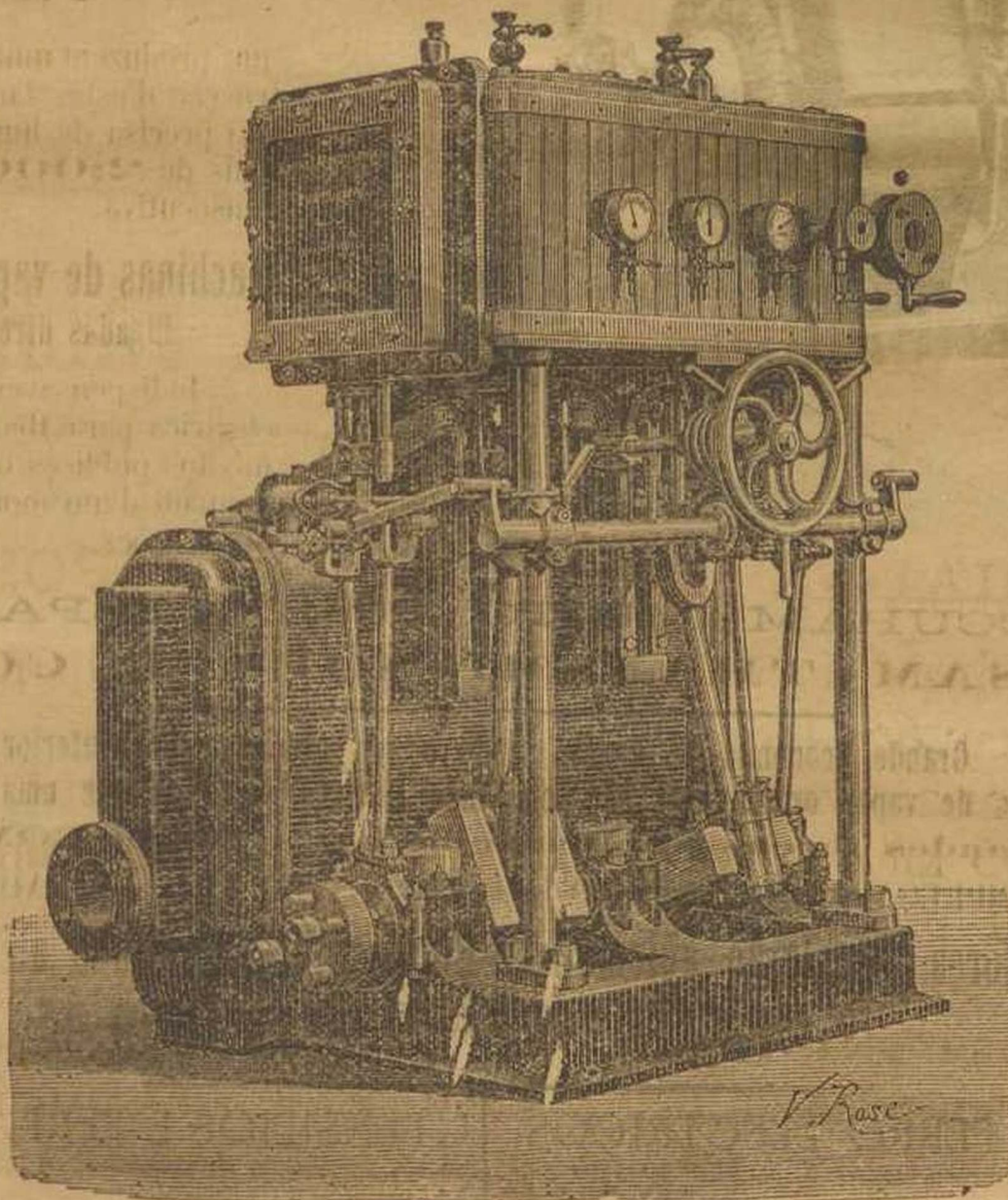
Tubos de ferro para as mesmas fundidos em rampa e ao alto

Tem sempre promptos a entregar tubos de bocca e cordão e peças de ligação para os mesmos, entregando-os envernizados ou não, á vontade do comprador.

Encarrega-se tambem do assentamento de tubagens; tendo já sido confiada ás suas officinas a execução de canalisações importantes, entre outras o esgoto da Penitenciaría de Lisboa na extensão de cerca de 4:000 metros de 0,30 de diametro.

### Machina

a vapor da força de 30 CAVALLOS, construida em 1883, nas officinas da Empreza Industrial Portuguesa para o hiate dos pilotos da barra de Lisboa e «Visconde da Praia Grande de Macau.»



É a fundição em Santo Amaro a unica que em Portugal tem a installação necessaria para fundir tubos ao alto; os tubos de 3 metros dão a vantagem de enorme economia de juntas ao serem empregados em canalisações.

Todos os tubos são garantidos por uma pressão de 10 atmospheras. Os preços correntes fornecem-se a quem os solicitar, assim como es esclarecimentos de preços.

### Machina

a vapor da força de 30 CAVALLOS, construida em 1883, nas officinas da Empreza Industrial Portuguesa para o hiate dos pilotos da barra de Lisboa e «Visconde da Praia Grande de Macau.»

EMPREZA INDUSTRIAL PORTUGUEZA

Santo Amaro, LISBOA

# DYNAMO OERLIKON—Patente C. E. L. BROWN

Para lampadas d'arco e de incandescencia

**Trabalhos Electricos. Accumuladores**

Construcção de uma simplicidade especial

Fios induzidos, completamente rodeados de ferro

Commercial effectivo 95 p. c.  
segundo o tamanho da machina

**Marcha silenciosa**

NENHUM AQUECIMENTO

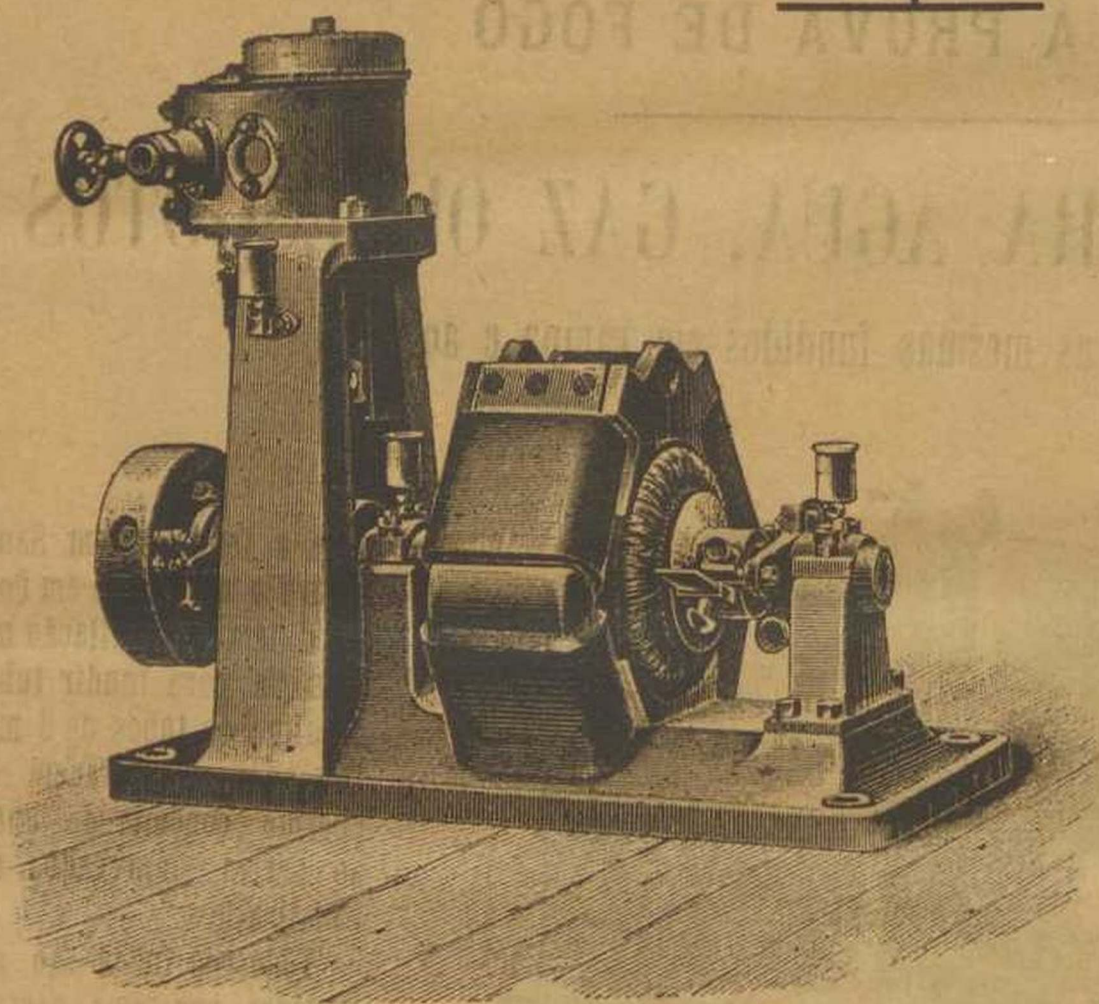
Funcionamentos em faiscas

Grande duração das escovas e conductores

Efeito util electrico até 96,5 p. c.

**VELOCIDADE MODERADA**

**SERVIÇO MUITO SIMPLES**



Regulador automatico de tensão, privilegiado, que serve para obter uma luz regular e sem oscillações e para prolongar a duração das lampadas de incandescencia. O dynamo pôde trabalhar com carga variavel e o numero de revoluções da transmissão pôde variar até 50 p. c.

## LAMPADAS D'ARCO

**Previlegiadas**

que produzem uma luz muito regular. A construcção d'estas lampadas é muito simples e não precisa de limpeza alguma interior para mais de **2:000 horas** de illuminação consecutiva.

**Machinas de vapor de grande velocidade**  
Ligadas directamente aos dynamos

Indispensaveis em toda a installação electrica para theatros, casinos e estabelecimentos publicos ou particulares que não disponham d'um motor já installado para outras applicações.

**OCCUPAM MUITO POUCO ESPAÇO**

**DISPENSAM TRANSMISSÕES E CORREIAS**

Grande economia no custo, sendo o seu preço sempre inferior a metade do das machinas de vapor ordinarias, não chegando á terça parte nas de uma força de certa importancia

Para grandes forças applica-se-lhes o systema **COMPOUND**

EMPREGADAS NA ILLUMINAÇÃO DO THEATRO REAL DE MADRID

Transmissão de força, Regulação automatica. Efeito util, garantindo até 80 p. c. segundo o comprimento da transmissão e a força

**CAMINHOS DE FERRO ELECTRICOS**

Pequenos motores industriaes. Machinas e ferramentas dos systemas mais aperfeçoados para trabalhar os metaes e a madeira

**UTENSILIOS E FERRAMENTAS DE MÃO**

Apparelhos de transporte para elevar pezos, a braço e a vapor  
Accumuladores do systema mais aperfeçoadado

**Officinas de construcção de Oerlikon, perto de Zurich (Suissa)**

20 installações para 50 lampadas d'arco e 9:000 incandescentes executadas ou em via d'execução na Peninsula Iberica



# CAMINHOS DE FERRO DO MINHO E DOURO

## TARIFA ESPECIAL N.º 1 — PEQUENA VELOCIDADE

PARA TRANSPORTE DAS MERCADORIAS ABAIXO DESIGNADAS, ENTRE TODAS AS ESTAÇÕES DAS LINHAS DO MINHO E DOURO

DESDE 15 DE NOVEMBRO DE 1889

QUADRO INDICATIVO DE	
Preços por tonelada e kilometro	Pezo minimo por expedição
1.ª série..... 25 réis	60 kilogrammas
2.ª » ..... 22 »	200 »
3.ª » ..... 20 »	60 »
4.ª » ..... 15 »	200 »
5.ª » ..... 12 »	500 »
6.ª » ..... 10 »	1:000 »

## CLASSIFICAÇÃO

Designação das mercadorias	SÉRIES					
	1.ª	2.ª	3.ª	4.ª	5.ª	6.ª
	PEZO MINIMO POR EXPEDIÇÃO Kilogrammas					
<b>A</b>						
Aço em bruto . . . . .	—	—	60	—	—	—
Adubos agricolas . . . . .	—	—	—	—	—	1:000
Agua-ardente em cascos ou barris	60	—	—	—	—	—
Areia . . . . .	—	—	—	—	—	1:000
Argilla . . . . .	—	—	—	—	—	1:000
Arrôz . . . . .	—	—	60	200	—	—
Asphalto . . . . .	—	—	—	200	—	—
Assucar. . . . .	60	200	—	—	—	—
Azeite em cascos ou barris	60	—	—	—	—	—
Azeitona preparada . . . . .	—	—	60	200	—	—
Azeitona verde. . . . .	—	—	—	200	—	—
<b>B</b>						
B-calhau . . . . .	—	—	60	200	—	—
Bagajo de azeitona ou uva . . . . .	—	—	—	—	—	1:000
Barricas vazias. . . . .	—	—	60	—	—	—
Barris vazios . . . . .	—	—	60	—	—	—
Batatas. . . . .	—	—	—	—	500	—
Bolotas . . . . .	—	—	—	—	500	—
Borras de vinho . . . . .	—	—	—	—	—	1:000



Designação das mercadorias	SÉRIES					
	1. <sup>a</sup>	2. <sup>a</sup>	3. <sup>a</sup>	4. <sup>a</sup>	5. <sup>a</sup>	6. <sup>a</sup>
	PEZO MINIMO POR EXPEDIÇÃO Kilogrammas					
<b>C</b>						
Café . . . . .	60	—	—	—	—	—
Caixas vazias . . . . .	—	—	60	—	—	—
Caixotes vazios . . . . .	—	—	60	—	—	—
Cal em pedra ou em pó . . . . .	—	—	—	200	—	—
Canastras vazias . . . . .	—	—	60	—	—	—
Carvão de coque . . . . .	—	—	—	200	—	—
Carvão de pedra . . . . .	—	—	—	—	500	—
Carvão vegetal . . . . .	—	—	—	200	—	—
Casca para cortumes . . . . .	—	200	—	—	500	—
Cascos vazios . . . . .	—	—	60	—	500	—
Castanhas . . . . .	—	—	—	—	500	—
Cebollas . . . . .	—	—	60	—	500	—
Centeio . . . . .	—	—	—	—	500	—
Cerveja em barris . . . . .	60	200	—	—	—	—
Cestos vazios . . . . .	—	—	60	—	—	—
Cevada . . . . .	—	—	—	—	500	—
Cimento em barricas . . . . .	—	—	—	200	—	—
Cinzas . . . . .	—	—	—	—	—	1:000
Cortica em bruto . . . . .	—	—	—	200	—	—
Cotelarias . . . . .	60	—	—	—	—	—
Couros seccos . . . . .	—	—	—	200	—	—
Couros verdes e salgados . . . . .	—	—	60	—	—	—
<b>E</b>						
Enxofre . . . . .	—	—	—	200	—	—
Escabeches em latas ou barris . . . . .	—	—	—	200	—	—
Estrumes . . . . .	—	—	—	—	—	1:000
<b>F</b>						
Farells . . . . .	—	—	—	200	—	—
Farinhas especiaes . . . . .	60	—	—	—	—	—
Farinhas de trigo milho e centeio . . . . .	—	—	—	200	—	—
Feltro preparado para coberturas . . . . .	—	—	60	—	—	—
Feno em saccoes ou prensado . . . . .	—	—	—	200	—	—
Ferro forjado em obra ordinaria . . . . .	—	200	—	—	—	—
Ferro em verga, vergalhão e chapa . . . . .	—	—	60	—	—	—
Ferro em lingotes . . . . .	—	—	—	200	—	—
Fio de lã, linho ou algodão . . . . .	—	200	—	—	—	—
Fructas seccas . . . . .	60	200	—	—	—	—
Fundições ordinarias . . . . .	—	—	—	200	—	—
<b>G</b>						
Garrafões vazios . . . . .	—	—	60	—	—	—
Genebra . . . . .	60	—	—	—	—	—
Gesso . . . . .	—	—	—	200	—	—
Gomma preparada . . . . .	60	—	—	—	—	—
Gomma em rama . . . . .	—	—	—	200	—	—
<b>I</b>						
Instrumentos agricolas . . . . .	—	—	60	—	—	—
<b>L</b>						
Lã lavada . . . . .	—	—	60	—	—	—
Lã suja . . . . .	—	—	—	200	—	—
Lande . . . . .	—	—	—	—	500	—
Laranjas . . . . .	—	—	—	—	500	—
Legumes seccos . . . . .	—	—	—	—	500	—
Leitos de ferro . . . . .	60	200	—	—	—	—
Lenha . . . . .	—	—	—	—	500	—
Licôres . . . . .	60	—	—	—	—	—
Limões . . . . .	—	—	—	—	500	—
Linho em bruto ou assedado . . . . .	—	—	60	—	—	—
Louça fina . . . . .	60	—	—	—	—	—
Louza . . . . .	—	—	—	200	—	—

Designação das mercadorias	SÉRIES					
	1. <sup>a</sup>	2. <sup>a</sup>	3. <sup>a</sup>	4. <sup>a</sup>	5. <sup>a</sup>	6. <sup>a</sup>
	PEZO MINIMO POR EXPEDIÇÃO Kilogrammas					
<b>M</b>						
Madeiras aparelhadas. . . . .	—	200	—	—	—	—
Madeira em bruto ou serrada. . . . .	—	—	—	—	500	—
Manteiga . . . . .	60	—	—	—	—	—
Milho . . . . .	—	—	—	—	500	—
Minerios, excepto de ouro, prata ou ferro . . . . .	—	—	—	—	500	—
Minerio de ferro . . . . .	—	—	—	—	—	1:000
Mós para moinhos. . . . .	—	—	—	—	500	—
<b>O</b>						
Odres vazios . . . . .	—	—	60	—	—	—
Oleos . . . . .	60	—	—	—	—	—
Ovos . . . . .	60	—	—	—	—	—
<b>P</b>						
Palha em saccoes em prensada. . . . .	—	—	—	200	—	—
Papel d'escrever ou impressão. . . . .	—	—	—	200	—	—
Papel d'embrulho . . . . .	—	—	—	—	500	—
Parafusos . . . . .	60	200	—	—	—	—
Pedra desbastada . . . . .	—	—	—	—	500	—
Pedra em bruto ou britada . . . . .	—	—	—	—	—	1:000
Peixe secco ou salgado. . . . .	—	—	60	200	—	—
Pelles verdes . . . . .	—	—	60	—	—	—
Petroleo. . . . .	—	200	—	—	—	—
Pingue de pôrco . . . . .	60	200	—	—	—	—
Pregos . . . . .	—	—	—	—	500	—
Presuntos . . . . .	60	—	—	—	—	—
<b>Q</b>						
Queijos . . . . .	60	—	—	—	—	—
<b>R</b>						
Rezina . . . . .	—	—	—	200	—	—
<b>S</b>						
Sabão . . . . .	—	200	—	—	—	—
Saccos vazios . . . . .	—	—	60	—	—	—
Sal . . . . .	—	—	—	—	500	—
Salpicões . . . . .	60	—	—	—	—	—
Sarro de vinho. . . . .	—	—	—	200	—	—
Sebo . . . . .	—	—	—	200	—	—
Sêmeas . . . . .	—	—	—	200	—	—
Soda . . . . .	—	—	—	200	—	—
Solla . . . . .	60	200	—	—	—	—
Succata. . . . .	—	—	—	—	—	1:000
Sumagre . . . . .	—	—	—	200	—	—
<b>T</b>						
Tabacos. . . . .	60	—	—	—	—	—
Tecidos de lã, linho ou algodão . . . . .	60	—	—	—	—	—
Telha . . . . .	—	—	—	200	—	—
Tijolos . . . . .	—	—	—	200	—	—
Tomates . . . . .	—	—	—	200	—	—
Toucinho . . . . .	60	200	—	—	—	—
Trapo lavado . . . . .	—	—	—	—	500	—
Trapo sujo . . . . .	—	—	—	—	—	1:000
Tremoços . . . . .	—	—	—	—	500	—
Trigo . . . . .	—	—	—	—	500	—
<b>V</b>						
Vinagre em cascoes ou barris . . . . .	—	—	—	200	—	—
Vinho engarrafado. . . . .	60	—	—	—	—	—
Vinho em cascoes ou barris. . . . .	—	—	—	200	—	—

# CONDIÇÕES

## 1.<sup>a</sup>

São excluidas do beneficio da presente tarifa, as vazilhas, toneis e quaesquer taras de grandes dimensões, além das triviaes em uso nos transportes communs.

## 2.<sup>a</sup>

As remessas de palha ou feno, só serão accites por wagon completo com o pezo minimo de 6:000 kilogrammas, ou pagando como tal.

## 3.<sup>a</sup>

Só é permittido o transporte a granel das mercadorias comprehendidas n'esta tarifa, quando as expedições se effectuarem por wagons completos.

## 4.<sup>a</sup>

Esta tarifa será sempre applicada ás remessas de mercadorias n'ella comprehendidas, que tenham os pezos designados na série correspondente, salvo quando o expedidor declarar o contrario na respectiva nota d'expedição. As de menos pezo, será applicada quando pedida na mesma nota d'expedição, pagando pelo minimo da série a que pertencer.

## 5.<sup>a</sup>

Além dos preços acima estabelecidos, cobrar-se-hão as despesas accessorias, em conformidade com a respectiva tarifa.

## 6.<sup>a</sup>

As remessas taxadas por esta tarifa, gozarão de **oito** dias de armazenagem gratuita; contados desde o dia immediato ao marcado na senha **B** para a entrega da remessa. O dia marcado na mesma senha para a entrega da remessa, será o correspondente ao prazo regulamentar, segundo as tarifas geraes.

## 7.<sup>a</sup>

A administração reserva-se o direito de ampliar por mais **seis** dias para as remessas de palha e taras vazias; e por mais **dois** dias para todas as outras remessas, o prazo da entrega na estação de destino, sem que por este facto haja direito a reclamações.

## 8.<sup>a</sup>

As expedições das mercadorias comprehendidas nas 6 séries d'esta tarifa, cujo pezo seja igual ou superior a 6:000 kilogrammas ou pagando como tal, gozarão do beneficio de 10 por cento de abatimento nos preços do transporte, sendo excluidas d'este beneficio as despesas accessorias.

## 9.<sup>a</sup>

Aos expedidores das mercadorias comprehendidas nas 4.<sup>a</sup>, 5.<sup>a</sup> e 6.<sup>a</sup> séries d'esta tarifa, é permittido fazer a carga e descarga por sua conta, quando a expedição não seja inferior a 6:000 kilogrammas, ou pagando como tal.

## 10.<sup>a</sup>

Estes transportes ficarão sujeitos ás disposições das tarifas geraes, em tudo que não for contrario ás condições da presente tarifa.

---

Fica pela presente annullada e substituida a tarifa especial n.º 1 de pequena velocidade datada de 11 de Setembro de 1882; e bem assim todas as ampliações relativas á mesma tarifa.

Porto, 12 de Outubro de 1889.

O Engenheiro-Director,

*Augusto Cesar Justino Teixeira.*



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

TARIFA ESPECIAL N.º 5 — GRANDE VELOCIDADE

Applicavel em todas as linhas da Companhia

(M. L. n.º 7 para o serviço combinado  
com a Sociedade dos Caminhos de ferro de Madrid a Caceres e a Portugal)

Compartimentos reservados

**LOGARES DE LUXO E SALÕES**

Desde 15 de Novembro de 1889

§ 1.º

Compartimentos reservados

O preço de cada compartimento reservado nas carruagens ordinarias, será de 8 logares de 1.ª classe, porém, sem que por isso o compartimento possa ser occupado por mais de 8 passageiros.

Nos compartimentos de 1.ª classe de 10 logares, os passageiros que excedam o numero indicado de 8 logares, pagarão o preço correspondente ao logar occupado.

§ 2.º

Logares de luxo

Preço de cada logar, além do correspondente a um bilhete de 1.ª classe:

Percurso	Coupé simples	Coupé leito ou poltrona	Toilette cama
Até 100 kilometros .....	200 réis	300 réis	600 réis
De 101 a 200 kilometros .....	300 "	500 "	1.000 "
" 201 a 300 .....	300 "	700 "	1.500 "
" 301 a 400 .....	700 "	900 "	2.000 "
" 401 a 500 .....	900 "	1.100 "	3.000 "
" 501 a 600 .....	1.400 "	1.500 "	3.800 "
" 601 a 700 .....	1.400 "	1.800 "	4.500 "
" 701 kilometros em diante .....	1.600 "	2.000 "	5.000 "

# CONDIÇÕES

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

## § 3.º

### Salões

Taxas supplementares para o aluguer de cada um :

Percursos	N.º 1 a 5 da Comp.ª Real 1 ou 2 de M. C. P. — Minimo de 5 logares	N.º 6 ou 7 da Comp.ª Real — Minimo de 10 logares	N.º 8, 9 ou 10 da Comp.ª Real — Minimo de 10 logares
Até 200 kilometros .....	9.000 réis	18.000 réis	13.500 réis
De 201 a 400 kilometros .....	18.000 »	36.000 »	27.000 »
» mais de 400 kilometros.....	36.000 »	72.000 »	54.000 »

### Condições

1.ª As Companhias não são obrigadas a pôr compartimentos reservados, logares de luxo e salões à disposição do publico, quando os não tenham disponiveis ou as conveniencias do serviço não lh'o permittam.

2.ª Os pedidos de compartimentos reservados, logares de luxo e salões deverão ser apresentados com 4 horas de antecipação nas estações de Lisboa e Madrid; 12 nas situadas até 50 kilometros de distancia de Lisboa (Caes dos Soldados), Alcantara ou Rocio (quando esteja aberta à exploração) e Madrid; 24 horas em todas as demais estações.

3.ª As Companhias reservam-se a faculdade de indicar aos passageiros os logares que deverão occupar.

4.ª Os logares de luxo e salões só podem ser tomados para o ponto de destino indicado no bilhete de passageiro, sendo a taxa supplementar calculada pela escala de percursos mencionada nos quadros supra.

5.ª Os coupés-leitos só se alugam por compartimentos completos de 3 logares, podendo no mesmo compartimento tomar logar um quarto passageiro, pertencente ao grupo dos alugadores, sem pagamento de sobre-taxa.

6.ª Os salões só poderão ser tomados pagando-se o numero de bilhetes de 1.ª classe indicado no quadro supra e as taxas supplementares correspondentes.

Os passageiros a mais d'aquelle numero pagarão unicamente o preço do bilhete de 1.ª classe sem sobre-taxa.

7.ª Os passageiros que tiverem alugado uma carruagem salão poderão utilisal-a para o seu regresso ao ponto de procedencia, pagando como minimo o numero de bilhetes estabelecido no respectivo quadro para o salão que occuparem, sem augmento de taxa supplementar, dentro dos seguintes prazos, contados da chegada à estação de destino, a saber :

Até 50 kilometros.....	12 horas
De 51 a 300 kilometros.....	24 »
» 301 kilometros em diante.....	48 »

Para este fim os alugadores deverão, no momento da chegada, prevenir o chefe da estação, do comboio pelo qual esse regresso se deve effectuar, dentro dos prazos antes mencionados.

8.ª Os militares e marinheiros, ou agentes da auctoridade que pelas disposições vigentes teem direito a viajar em 1.ª classe por preços reduzidos, estipulados nas tarifas geraes, bem como os passageiros munidos de bilhetes de 1.ª classe por preços reduzidos, de passes de circulação, ou de bilhetes gratuitos, serão considerados como outros quaesquer portadores de bilhetes de 1.ª classe, para os effectos d'esta tarifa.

9.ª Não é permittido aos passageiros portadores de bilhetes de logares de luxo tomar logar nas carruagens ordinarias, sendo considerados como passageiros sem bilhetes os que forem encontrados n'estas condições.

10.ª Fica pela presente annullada e substituida a tarifa especial n.º 5, grande velocidade, de 10 de Setembro de 1885.

Lisboa, 30 de Outubro de 1889.

O DIRECTOR DA COMPANHIA  
*Pedro Ignacio Lopes*



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

*Linhas de Leste, Norte e de Torres á Figueira e Alfarellos*

TARIFA ESPECIAL N.º 11 — GRANDE VELOCIDADE

BILHETES SIMPLES POR PREÇOS REDUZIDOS

entre

**FIGUEIRA e COIMBRA**

e estações intermedias

Desde 20 de Novembro de 1889

Das estações abaixo ás da frente ou vice-versa	Figueira, Santo Aleixo, Lares e Amieira		Verride	
	2. <sup>a</sup> classe	3. <sup>a</sup> classe	2. <sup>a</sup> classe	3. <sup>a</sup> classe
Coimbra ou Coimbra B.	400	200	300	150

Condições

- 1.<sup>a</sup> Não se concede meios bilhetes.
- 2.<sup>a</sup> E' concedido o transporte gratuito de 30 kilogrammas de bagagem.
- 3.<sup>a</sup> Ficam em tudo o mais em vigor as disposições das Tarifas Geraes, em tudo que não seja contrario ás da presente.

Lisboa, 15 de Outubro de 1889.

O DIRECTOR DA COMPANHIA  
*Pedro Ignacio Lopes*