

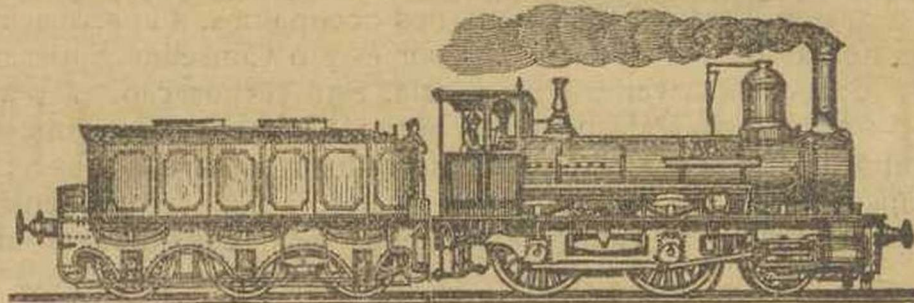
# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAHANHA

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

Com este numero distribuimos aos nossos assignantes **todas as tarifas especiaes das linhas de leste, norte, ramaes de Caceres e Coimbra, linhas de Cintra-Torres e Torres-Figueira-Alfarellos.**

Tambem publicamos na secção *avisos de serviço* interessantes esclarecimentos sobre **viagens a Paris, novas tarifas da linha da Beira Alta, etc.**

## SUMMARIO

As novas tarifas da Companhia Real. — O Transvaal II, (continuação). — Parte official — Portarias de 10 e 12 de setembro, do Ministerio das Obras Publicas e decretos de 4 de setembro, do Ministerio da Marinha e Ultramar. — Tarifas de transporte. — Abertura do ramal de Cascaes. — Disposições aduaneiras. — Notas de viagem IV, Paris e a Exposição. — Carteira dos accionistas. — Boletim financeiro, por B. dos Santos. — Cotações dos titulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa, Paris, Londres, Amsterdam, e Bruxellas. — Receitas dos caminhos de ferro. Linhas portuguezas. — Acertada resolução. — Caminho de ferro de Mornugão. — Linhas estrangeiras. — Caminhos de ferro russos. — Situação economica da Companhia Real. — Notas varias. — A luz do magnésio empregada para signaes maritimos. — O material circulante em França. — Bibliographia. — Oito de setembro. — Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes. (Conclusão do relatório). — Avisos de serviço. — Annuncios.

## AS NOVAS TARIFAS DA COMPANHIA REAL

CUMPRIMOS a nossa promessa dando com este numero as novas tarifas que a Companhia Real põe em vigor desde 1 de outubro proximo.

Já em os nossos n.ºs 26 a 36 nos occupamos largamente d'este novo jogo de tarifas que é, sem contestação, o facto mais notavel que na exploração dos nossos caminhos de ferro se tem dado nos ultimos annos.

E tão notavel e tão provadamente proficuo elle é para o nosso commercio, para o desenvolvimento da nossa industria, para a protecção da nossa agricultura, para o bem do paiz em geral, que os seus effeitos ali estão palpavelmente demonstrados na portaria de 10 do cor-

rente, que hoje publicamos em a nossa parte official, pela qual o governo de S. M. sollicitamente segue para as suas linhas o caminho traçado pela Companhia Real, nomeando uma commissão para estudar as reformas a introduzir nas tarifas dos caminhos de ferro do Estado, no sentido de attender a algumas reclamações que tem transparecido na imprensa e nas direcções superiores.

E se nos permittem que mais avancemos, podemos mesmo dizer que é caso novo que seja uma companhia particular que toma corajosa e liberalmente a vanguarda ao governo na exploração das suas linhas, reduzindo consideravelmente os preços das tarifas, fazendo concessões importantes, prescindindo, em favor do publico, de direitos que lhe assistem, e por tal forma promovendo uma geral vantagem para todos os que transportam pelas suas linhas, da qual certamente resultará um consideravelmente augmento do trafego, justa recompensa a qual a Companhia tem direito.

Sendo essa medida — louvavel exemplo a tomar, e, como vemos, já tomado — tornada quasi geral até onde fór possivel nas demais linhas, não é facil apreciar quanto beneficio o publico auferirá d'ella, e até que ponto este facto marcará o inicio de um desenvolvimento geral das forças do paiz.

Por esta forma a Companhia Real responde implicitamente ás mal disfarçadas e por vezes injustas reclamações que os nossos collegas repetem com insistencia teimosa, mais desejosos ao que parece, de notar defeitos, que em toda a parte os ha, do que de apreciar factos que tanto bem fazem ao paiz em geral.

E' facil e vulgar no nosso Portugal, criticar tudo e todos, achar mau quanto temos, e incomparavel ao que lá fora se nos offerece.

Quem tem ainda bem latentes, como nós, as impressões do que se vê e aprecia nos outros paizes, compara o serviço das linhas estrangeiras com o das nossas e encontra muitas coisas melhores, mais bem organisadas, com mais perfeição estabelecidas do que aqui, vantagens para as quaes, em grande parte, concorrem a influencia do meio, as condições de vida, e outros factores importantes n'esses grandes paizes estrangeiros.

Mas encontra tambem n'esses grandes centros, apesar das suas condições especiaes, muitos serviços peiores do que os que as nossas linhas ferreas prestam ao publico, muitos incommodos que os passageiros não sofrem em Portugal, preços muito mais elevados do que os das nossas tarifas e não poucas vezes, maior morosidade no despacho de generos, mais complexidade de



exigencias e outros inconvenientes que fariam aqui as delicias da correspondencia indignada do nosso jornalismo.

Mas essa analyse não é para aqui; reservamol-a, e já a encetamos, para a secção «Notas de viagem» e ahi, com a imparcialidade de que nunca nos afastamos, e com a liberdade que assiste ao passageiro que—sem caracter official de nenhum genero—percorre linhas estrangeiras—continuaremos a tratar d'essas linhas, sem nos furtarmos a recordar as nossas.

Voltando á nova collecção de tarifas devemos recordar que ella se compõe de 5 unicas tarifas de pequena velocidade, ás quaes fica subordinado, conjunctamente com as tarifas geraes, o transporte de mercadorias em todas as linhas que actualmente explora a Companhia Real.

Na circular largamente distribuida pela companhia, leem-se os periodos seguintes:

«Além de uma redução importantissima e, se póde dizer, geral de preços, offerecem estas tarifas consideraveis beneficios, entre os quaes avultam notaveis diminuições nos preços de transporte, largas concessões com respeito á armazenagem, e conducção ou retorno de taras vazias e, sobretudo, grande simplicidade e clareza na maneira de formar os preços, o que permittirá ao commercio um facil e rapido estudo das suas transacções, e meios uteis e efficazes para se certificár, de antemão, de quanto, precisamente, tem que dispendar para levar a destino os generos, que entrega ao caminho de ferro.

«As linhas de Lisboa a Cintra, e Torres Vedras á Figueira da Foz e Alfarellos, hoje sujeitas, quasi exclusivamente, ao pezado regimen das tarifas geraes, isto é: á maxima carestia de preços; partilharão agora da liberalidade com que a Companhia tem procedido na antiga rede do Norte e Leste, deixando, portanto, de haver excepções, que muito complicam o calculo dos preços e contra as quaes as tendencias praticas do commercio naturalmente se revoltam. Em resumo: o espirito que presidiu á reforma, cujo primeiro resultado é o jogo de tarifas que junto envio a v. ex.<sup>a</sup>, foi o da equidade;—e esse espirito revela-se não só na fixação latitudinaria dos preços, pelo que respeita ás diferentes linhas exploradas pela Companhia, mas, tambem, na circumstancia de se haverem restringido quanto possível, certos privilegios d'antes reservados aos grandes transportadores, pela generalisação de muitas vantagens resultantes de varios contractos particulares, que, reduzidos a tarifa de applicação geral, deixarão de existir d'ora avante.»

Essas tarifas são:

*N.º 1, mercadorias diversas.*—A mais importante de todas porque incluye na sua classificação, por assim dizer *todos* os generos que constituem materias de activo transporte em Portugal, divididos em 6 series cuja base diminue da menor distancia, 10 kilometros, até á maior, embora para isso se somme o percurso de duas ou mais linhas e embora estas sejam de differente concessão.

Alem d'uma consideravel redução de typos de transporte que alcança até fixar o de 8 reis por tonelada e kilometro a mercadorias a que hoje se applica o de 26 reis e mais; ha ainda a notar as concessões feitas pelas condições da tarifa, e que se resumem em:

Isenção de direitos de armazenagem por 5 dias á chegada ás expedições de peso não inferior a 500 kilogramas, e de 30 dias em Lisboa, Gaia, Marvão, e Elvas a um grande numero de mercadorias, quando expeditas por wagons completos.

Regresso gratuito das taras vazias das remessas de varias mercadorias—aguas mineraes, arroz, assucar, bolachas, cal em pó, carvão vegetal, cereaes, cortiça,

farellos, farinhas, palha prensada, petroleo, sal e sementes.

*N.º 2, liquidos em vasilhas.*—Não é de menor importancia esta tarifa, especialmente no nosso paiz, grande productor de vinhos, azeites, etc.

Sobre esta temos que modificar consideravelmente o que dissemos em o nosso n.º 28 de 1 de maio ultimo porque, submettida a proposta de tarifa de que então nos occupamos, á approvação do governo, e consultado por este o Conselho Superior do Commercio e Industria, esta corporação, a par dos justos elogios que tributou á iniciativa francamente tomada pela Companhia de reduzir as suas tarifas a um pequeno numero d'ellas, tornando a sua comprehensão clara e precisa, e não menos pelo consideravel abaixamento de preços de transporte, quasi geral para todas as mercadorias, entendeu lembrar a conveniencia de se reduzirem ainda mais os preços d'esta tarifa no intuito de levar maior beneficio á zona atravessada pelas linhas de Cintra, Torres e Torres, Figueira, Alfarellos.

Apresentado este alvitre resolveu a Companhia consideral-o devidamente, tornando de applicação geral ás linhas da nova rede, os typos reduzidos que só se applicavam ás antigas linhas, e abaixando consequentemente os preços firmes do § 1.º entre as estações d'essa rede, e as de Lisboa e Gaia.

A isto accresce ainda que a concessão de transporte gratuito de taras vazias das remessas consignadas em cheio ás estações de Lisboa e Gaia se tornou exclusiva á estação da Figueira.

A tarifa n.º 2 tal como está actualmente, offerece portanto uma baixa nos preços de transporte que no caso menos favoravel é de 50 p. c. e não poucos exemplos poderíamos citar em que a redução se elevará a 60 e talvez mais, por cento, em relação aos preços que vigoram.

Tomemos um exemplo e nos servirá de experiencia e prova:

Uma remessa de 1:000 kilos de vinho de Leiria para Lisboa e a correspondente tara vazia (130 kilos) em regresso, custava 6:029 reis.

Fica pagando 27400 reis. A differença é pois de reis 37629 ou mais de 60 por cento.

E ainda sobre esta tarifa chamamos a attenção dos interessados para o aviso ao publico que inserimos em o nosso ultimo numero pelo qual se estabelece que as expedições de vinhos que se effectuarem até 30 do corrente gosarão já dos preços reduzidos d'esta tarifa.

A terceira tarifa é a

*N.º 3, madeiras de construcção.*—Já explicamos devidamente todas as vantagens d'esta tarifa, portanto desnecessario seria repetir agora aqui o que os nossos assignantes leram no nosso n.º 29.

Segue a

*N.º 4, materias inflammaveis.*—Tambem já nos referimos a esta tarifa cujos preços foram reduzidos na parte que se refere á linha de Torres-Figueira-Alfarellos. Veja-se o nosso n.º 29.

*N.º 5, gado vaccum por wagon.*—Egualmente nos referimos já a esta tarifa, tendo agora a accrescentar que a sua applicação foi alargada agora ás expedições destinadas á fronteira do Marvão, como já no primitivo projecto o era para a de Elvas.

Para melhor comprehensão d'estas tarifas prestamos a dar aos nossos assignantes todos os esclarecimentos que sobre ellas necessitarem, podendo fazer-nos as suas perguntas até o dia 28 d'este mez, para receberem a resposta no jornal de 1 de outubro ou até 14 d'esse mez para o n.º de 16, porisso que, cessando os motivos que nos fizeram augmentar em mais um n.º por



mez a publicação da nossa *Gazeta*, esta retomará a sua marcha regular, sahindo sómente de 15 em 15 dias.

Distribuimos também com este n.º os tres quadros de distancias kilometricas; um, das linhas de Leste e Norte e ramaes de Caceres e Coimbra, outro, correspondente ás de Lisboa-Cintra-Torres e Torres-Figueira-Alfarells. O terceiro dando as distancias combinadas entre as duas rêdes pela via mais curta.

Como resultante d'este novo jogo tariffario da Companhia Real, a Companhia da Beira Alta reformou a tarifa n.º 2, ampliou a n.º 9 e publicou uma nova tarifa n.º 13.

Estes dois ultimos documentos são por nós publicados na secção *Avisos do serviço*, não fazendo este jornal a distribuição, como de costume, por não haver tempo para uma nova tiragem.

A reforma da tarifa n.º 2 tem por fim conseguir que os preços do transporte de cal seja beneficiado, quando effectuados da linha da Figueira para qualquer das estações da antiga rêde ou vice-versa.

A ampliação da n.º 9 destina-se a beneficiar os transportes de vinhos da Figueira para as estações do norte, desde Pampilhosa até Porto ou mesmo a mais além. A nova n.º 13 cuja classificação é perfeitamente igual á da tarifa n.º 1 da Companhia Real que hoje distribuímos, applica-se a todas as mercadorias que vão da Figueira ás estações de Mealhada a Porto ou vice-versa pela via Pampilhosa.

Todas estas 3 tarifas tem por fim proteger a via Pampilhosa, chamando a ella os transportes entre Figueira e Porto, por meio de preços eguaes ou mesmo um pouco inferiores aos da via Alfarellos.

A concorrência das duas linhas redundará, pois, em mais beneficio para o publico, não só em lhe dar a faculdade de escolha da via pela qual deseja fazer seguir a sua mercadoria, como por lhe offerecer preços os mais reduzidos por uma e outra.

Como exemplo citaremos os vinhos da Figueira para Gaia cujo transporte fica custando:

|  |       |
|--|-------|
| Pela via Alfarellos, preços excepçionaes da tarifa n.º 2 da Companhia Real...            | 27600 |
| Pela via Pampilhosa, até este ponto, pela referida ampliação da n.º 9 da Beira Alta..... | 700   |
| Da Pampilhosa a Gaia pela n.º 2 da Companhia Real, (101 kilometros)...                   | 1:600 |
| Despezas accessorias.....  | 250   |
| Total...   | 27550 |

Tambem sobre estas tarifas daremos os esclarecimentos que nos forem pedidos pelos nossos assignantes.

## O TRANSVAAL

### II

#### A população

A população rural do Transvaal regula por 36:000 almas, ou seja perto de 3 brancos por herdade. (A herdade ou plaatsen, como lhe chamam os naturaes, tem d'extensão 1:000 a 5:000 hectares, provindo esta differença de que cada uma comporta um quadrado, do qual cada lado representa a distancia percorrida por um cavallo a passo n'uma meia hora).

Se a esta cifra de 36:000 almas ajuntarmos a população das cidades de Pretoria, Dohannesburg e Barberton, as das aldeias desanimadas por todo o territorio, e a das herdades relativas chegar-se á cifra approximada de 100:000 almas de população branca da Republica sul africana.

A raça branca está representada primeiro, pelos Boërs e sua descendencia, depois pela nacionalidade inglesa, que é a dominante, seguindo-se pela sua ordem os Hollandeses, os Allemães, os Franceses, os Suissos, os Portuguezes e por ultimo os raros Italianos e Americanos, que ali teem sido attrahidos pela recente descoberta das minas d'ouro.

A população cafre está em via d'augmento depois que a exploração das minas permite aos indigenas, que são polygamos de procurarem facilmente pelo trabalho as duas ou tres juntas de bois, mediante as quaes um pai abandona sua filha.

O recenseamento de 1886 accusava uma cifra de população indigena de 300:000 almas. Os cafres são de pequena estatura; em geral encontram-se entre elles, á parte os seus cabellos encarapinhados, e a côr da sua pelle, que varia do bronzeado ao preto d'ebano, todas, as phisionomias das populações europeas. Os negros são empregados nos trabalhos das minas ou communs criados; são pouco susceptiveis de se affeicoarem aos seus patrões ou amos, e voltam infallivelmente á sua aldêa (Rraal) logo que teem economisado algum dinheiro e sobre tudo, logo que o frio se faz sentir.

Governo, administração, justiça, força armada

A fórma de governo é a de uma Republica constitucional.

O poder legislativo é exercido por uma assembléa nacional (Volksraad), composta de 36 membros eleitos por quatro annos, e que se reúne, em cada anno, durante um periodo de dois ou tres meses, podendo ser convocada extraordinariamente pelo governo. Os membros do Volksraad recebem 50 fr. por dia durante o periodo em que a sessão se acha aberta.

O poder executivo é confiado ao presidente da Republica auxiliado d'um conselho executivo composto de 4 membros; o Presidente é eleito por suffragio directo.

A administração central comprehende:

Um superintendente dos negocios indigenas; um auditor geral (encarregado dos negocios financeiros); um thesoureiro geral; um chefe do departamento dos telegraphos; um director geral dos correios; um inspector das alfandegas; um chefe de departamento das minas; um director do registo; um superintendente da instrução publica.

O paiz é dividido em districtos (wijken) administrados por uns funcionarios civis revestidos de poderes judiciarios; á testa das subdivisões dos districtos encontra-se outra classe de funcionarios (veldcornetten) e seus adjuntos, eleitos pelo povo.

Ultimamente estabeleceu-se em cada districto um conselho, presidido pelo funcionario civil, e composto de tantos membros quantas as subdivisões do districto; este conselho tem como attribuições a conservação e vigilância das estradas, e o melhoramento das vias de comunicação.

A justiça é exercida ainda pelos funcionarios civis, mas cada anno um tribunal supremo ambulante vae presidir nos differentes districtos, para julgar com appellação sobre o julgamento d'aquelles magistrados, e em primeira instancia sobre os negocios civis ou criminaes.

O tribunal supremo que reside em Pretoria é quem julga em ultima instancia as sentenças do tribunal ambulante.

Independentemente das leis publicadas pelas Assembleas depois de 1849, a base de toda jurisprudencia é o direito romano hollandez.

A força armada comprehende sómente um corpo de



artilheria que estaciona em Pretoria, composto de cinco officiaes, e uns sessenta homens.

Em caso de guerra, toda a população valida de 16 a 60 annos, pode ser chamada ás armas, sobre o commando dos funcionarios administrativos eleitos pelo povo e dependendo estes d'um commandante geral.

Os homens validos formam tres bandos successivamente mobilisaveis, de 18 a 34 annos; de 34 a 50 e o terceiro comprehendendo os homens de menos de 18 annos, e os que tenham de cinquenta a sessenta.

Toda esta força póde formar um contingente de 8 a 10:000 homens.

#### Vias de communicação

Penetra-se, por tres vias differentes na Republica sul africana, 1.<sup>a</sup> pelo Cabo da Boa Esperança e Kimberley; 2.<sup>a</sup> pelo Cabo e Natal; 3.<sup>a</sup> pelo Cabo, Natal e Lourenço Marques.

Ha partidas, cada semana de Southampton ou Dartmouth pelo Cabo e Natal, com escala por Lisboa e St.<sup>a</sup> Helena, a escala em Lisboa corresponde com a do sud-express que faz serviço hebdomadario entre esta cidade e Calais, por Paris.

As mercadorias seguem de preferencia a via de Natal ou de Kunberley, sobretudo esta ultima que está sempre fornecida com carros puchados a bois, ou a bois e a mullas.

Trabalha-se actualmente no prolongamento da linha ferrea de Ladysmith a Newcastle; quando esta nova via esteja terminada, o trajecto por carros do Natal a Pretoria e a Iohansberg, terá diminuido uns 104 kilometros.

Resulta d'estas diversas circumstancias que os preços de transporte são muito variaveis, conforme a estação e a via que se toma.

Quanto á via por Delagoa Bay, que é incontestavelmente a mais curta para penetrar no Transvaal, diz o *Journal des Mines*, d'onde extractamos estes esclarecimentos: é de pouca utilidade por enquanto, por isso que a via ferrea termina na vertente oriental dos montes Lebombo, n'uma região em que os carroceiros se não querem aventurar, por causas das doenças que ali victimam os animaes e assim será até que a Companhia hollandesa concessionaria, tenha ligado Pretoria á via ferrea portugueza que confina a 10 kilometros da fronteira.

No interior do Transvaal differentes serviços de mala posta ligam Pretoria a Kunberley, Ladysmith. Dohannesburg, Barbeton, etc.

#### Productos de sólo

A Republica sul africana é um paiz particularmente favorecido pela natureza, no sentido que ali se acha a vegetação dos climas temperados, tropicaes e meio tropicaes.

São raras as florestas propriamente ditas e tendem mesmo a desaparecer, mas encontram-se todas as essencias florestaes e as d'arvores fructiferas dos nossos climas; quanto mais se avança para o norte, mais a vegetação se apresenta luxuriante e as arvores mais numerosas; na parte septentrional encontra-se umas cinquenta especies d'arvores cuja madeira é empregada na construcção dos carros, para vigamentos e obras de marcenaria.

Todos os mineraes, com excepção do diamante, em maior ou em menor abundancia se encontram no Transvaal.

O ouro encontra-se, ora nos terrenos innundados pelas aguas, ora nos veios secretos encaiscados no schisto onde o granito se encontra em grandes massas; encon-

tra-se principalmente nos districtos de Pretoria, de Heidelberg de Polchefstroom, de Lydenburg, de Rustenburg, de Marico, de Klesksdorp e de Zoutpansberg onde abunda.

A prata ligada do chumbo ao cobre, encontra-se nos districtos de Pretoria, de Middelburg e de Rustenburg. Algumas amostras de mineral de cobre argentifero extrahida d'uma mina dos arredores de Pretoria, não continham menos de 134 kilogrammas de prata em cada tonelada de 1:016 kilogrammas.

O cobre parece ter sido explorado desde tempos immemoriaes pelos indigenas para a fabricacção dos seus ornamentos. Eucontra-se este mineral ligado á silica, ao enxofre, ao carçone ou junto com o porphirio granitico. A riqueza dos differentes mineraes varia entre 10 e 89 %.

O chumbo existe em muitos, districtos mas mais especialmente na fronteira occidental, perto de Marico, onde certos universaes teem dado até 84 % de galena e 558 grammas de prata em cada tonelada.

O cobalto foi descoberto em 1877 no districto de Middelburg, e foi explorado durante alguns annos por uma Companhia ingleza que o exportou em grande quantidade.

O ferro encontra-se em todos os districtos em grande abundancia. calculando-se em dois metros de toneladas sobretudo no districto de Rustenberg. Em Zoutpansberg e em Waterberg ha montanhas inteiras de mineral de ferro. No Rustenberg predominam os ferros pematites.

Zinco — Veios bastante ricos de bleuda foram encontrados perto de Middelburg, mas não foram ainda explorados.

Carvão de pedra — Encontra-se quasi á superficie do solo, não só ao longo da fronteira oriental, mas tambem ao norte, no trajecto do caminho de ferro projectado de Delagoa-Bay a Pretoria.

Novas nascentes acabam de ser descobertas cêrca de Iohnnesburg, estando em via de installação uma linha ferrea que deve ligar o centro carbonifero de Boksburg á capital das minas d'ouro do Witwatersvand, que são uns dos melhores clientes dos seus vizinhos.

O carvão do Transvaal convem excellentemente ás caldeiras de vapor; certas qualidades podem mesmo servir para a fabricacção do gaz d'illuminação.

O estanho, o bismutho, e a platina teem sido denunciados em muitas localidades, assim como o amianto, o cinabrio e uma especie de betume, não se tendo feito exploração alguma em grande, até ao presente, de nenhum d'estes mineraes.

Vão ser explorados brevemente a cal e o cimento em pedra.

(Continua).

### PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

DIRECÇÃO GERAL DE OBRAS PUBLICAS E MINAS

2.<sup>a</sup> repartição

CAMINHOS DE FERRO

Sendo da maior conveniencia publica que as tarifas dos caminhos de ferro sejam tão reduzidas, quanto possivel, e devidamente accomodadas ás produções e mais circumstancias das regiões por ellas servidas; tendo em consideração as recentes aberturas á exploração das novas secções nos caminhos de ferro do sul e sueste e do Minho e Douro, que atravessam zonas em condições es-  
speciaes de producção:

Ha por bem Sua Magestade El-Rei determinar que uma com-  
missão, presidida pelo ministro e secretario d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria, e composta do conselheiro Bento Fortunato de Moura Coutinho de Almeida de Eça



director geral das obras publicas e minas, que servirá de vice-presidente, do conselheiro Ernesto Madeira Pinto, director geral do commercio e industria, dos deputados da nação Julio José Pires, vogal do conselho superior do commercio e industria, e Antonio Francisco Ribeiro Ferreira, membro da associação commercial de Lisboa, dos engenheiros de 1.ª classe João Pedro Tavares Trigueiros, director dos caminhos de ferro do sul e sueste, Augusto Cesar Justino Teixeira, director dos caminhos de ferro do Minho e Douro, João Anastacio de Carvalho, director dos caminhos de ferro do oeste, e do engenheiro de 2.ª classe Francisco Perfeito de Magalhães, chefe da repartição de caminhos de ferro, proceda a um estudo circumstanciado das tarifas em vigor nos caminhos de ferro, explorados por conta do estado ou por conta de companhias com garantia d'este, examine todas as reclamações que sobre este assumpto têm sido dirigidas ao governo e proponha as modificações que tiver por mais conveniente no sentido de dar a possível unidade e regularidade ás tarifas dos mesmos caminhos de ferro attendendo aos interesses da agricultura, commercio e industria, devendo procurar tornal-as tão benéficas, quanto possível, sem prejuizo dos justos interesses do estado e da companhias subvencionadas.

Paço, em 10 de setembro de 1889.—*Eduardo José Coelho.*

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 12 de agosto findo da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem approvar o projecto datado de 17 de junho ultimo, do edificio de restaurante e repartições da estação central da linha ferrea urbana de Lisboa, apresentado pela companhia real dos caminhos ferro portuguezes.

O que se comunica ao respectivo director fiscal para os devidos effectos.

Paço, em 12 de setembro de 1889.—*Eduardo José Coelho.*

Para o director da fiscalisação dos caminhos de ferro do leste e norte e Beira Alta.

Tendo o director da fiscalisação da construcção do ramal do caminho de ferro de Coimbra a Arganil, nos termos do artigo 5.º do regulamento para a fiscalisação da construcção de caminhos de ferro, approvado por decreto de 15 de março de 1888, admitido uma variante, proposta pela companhia do caminho de ferro do Mondego, entre os kilometros 0,90126 e 2,79225 no 1.º lanço da 1.ª secção do referido ramal ha: por bem Sua Magestade El-Rei approvar para effectos legais o projecto da mencionada variante datado de 2 de agosto findo.

Paço, em 12 de setembro de 1889.—*Eduardo José Coelho.*

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

Tendo o director da fiscalisação da construcção do ramal do caminho de ferro de Coimbra a Arganil, nos termos do artigo 5.º do regulamento para a fiscalisação da construcção de caminhos de ferro approvado por decreto de 15 de março de 1888, admitindo uma variante proposta pela companhia do caminho de ferro do Mondego entre os kilometros 16,80070 e 17,91984 no 3.º lanço da 1.ª secção do referido ramal: ha por bem Sua Magestade El-Rei approvar para os effectos legais o projecto da mencionada variante, datado de 16 e 17 de agosto findo.

Paço, em 12 de setembro de 1889.—*Eduardo José Coelho.*

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

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 26 de agosto findo da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem approvar o perfil longitudinal, datado de 12 do mesmo mez, da parte entre kilometros 52,80000 e 53,00000 do 3.º lanço de 2.ª secção do ramal de caminho de ferro de Coimbra a Arganil, apresentado pela companhia do caminho de ferro do Mondego, em virtude do disposto na portaria de 30 de julho ultimo.

Outrosim determina o mesmo augusto senhor que a referida companhia apresnte o projecto completo respectivo, e bem assim o das modificações a fazer, em virtude da alteração approvada por esta portaria, no projecto approvado do 4.º lanço da secção mencionada.

O que se comunica ao respectivo director fiscal para os devidos effectos.

Paço em 12 de setembro de 1889.—*Eduardo Jose Coelho.*

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

Sua magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 5 do corrente, da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem approvar o projecto, datado de 17 de agosto findo, e apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, da ponte sobre o Zezere (segunda), no 1.º lanço da 3.ª secção do caminho de ferro da Beira Baixa.

O que se comunica ao respectivo director fiscal para os devidos effectos.

Paço, em 12 de setembro de 1889.—*Eduardo José Coelho.*

Para o director da fiscalisação do caminho de ferro da Beira Baixa.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 29 de agosto findo da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem approvar o projecto datado de 2 de julho ultimo, de um passadisso metalico ao lado da ponte da Cruz Quebrada no ramal de caminho de ferro do Caes dos Soldados a Cascaes, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferros portuguezes.

O que se cummunica ao respectivo director fiscal para os devidos effectos.

Paço em 12 de setembro de 1889.—*Eduardo José Coelho.*

Para o director da fiscalisação dos caminhos de ferro do leste norte e Beira Alta.

## Ministerio da marinha e ultramar

### 3.ª repartição

#### DIRECÇÃO GERAL DO ULTRAMAR

Attendendo á conveniencia de abreviar a conclusão e facilitar a exploração do caminho de ferro que deve seguir de Lourenço Marques a Pretoria; e tendo n'esta data sido assignado, com este fim, um contracto entre a administração da linha ferrea portugueza de Lourenço Marques á fronteira da republica sul africana, representada pelo ministro e secretario d'estado dos negocios da marinha e ultramar, e a administração da companhia neerlandeza sul africana, concessionario da linha tranwalliana, representada por Ernesto George, consul geral d'aquella republica em Lisboa: hei por bem approvar o mencionado contracto.

O ministro e secretario d'estado dos negocios da marinha e ultramar assim o tenha entendido e faça executar. Paço em 4 de setembro de 1889.—*REL.—Frederico Rêssano Garcia.*

## TARIFAS DE TRANSPORTE

### P. H. F. n.º 4 de grande velocidade, recovagens entre França e Portugal.

— A nova tarifa que principiou a vigorar em 15 do corrente e que hoje distribuimos ao publico como annexo da nossa tolha é uma das que de ha mais tempo eram mais insistentemente reclamadas pelo publico.

E' muito importante o nosso commercio com Paris e Bordeus de onde vem continuamente pequenas encommendas que é mister muitas vezes fazer por grande velocidade, para que cheguem sem demora a servir ao fim a que se destinam.

Artigos de modas, fructas, doces, instrumentos musicaes para concertos publicos, fornecimentos para bailes, jantares, novidades litterarias francezas, são muitas vezes mandadas vir subdividas em pequenos volumes pelo correio, porque não podem esperar o praso de pequena velocidade tendo dia fixo em que são necessarias em Lisboa.

D'ora avante essa falta deixa de dar-se porque a tarifa de grande velocidade vem obviar a todo o inconveniente, e muito maior vantagem elle offerece agora que a exposição chama á grande capital grande numero de visitantes portuguezes que d'ali desejam enviar pequenas encommendas de negocio, brindes, etc.

Para maior clareza e como a tarifa que distribuimos comprehende varios gastos accessorios que não estão incluidos nos preços totaes vamos dar o preço exacto que custa o transporte de um volume de 5, 10 até 50 kilos de Lisboa pa-a Paris, ou vice-versa:

|                    | Lisboa a Paris | Paris a Lisboa |
|--------------------|----------------|----------------|
| 5 kilogrammas..... | réis 940       | francos 5,15   |
| 10 " .....         | " 17800        | " 9,95         |
| 20 " .....         | " 3490         | " 19,35        |
| 30 " .....         | " 5230         | " 29,00        |
| 40 " .....         | " 6890         | " 38,25        |
| 50 " .....         | " 7790         | " 43,25        |



## ABERTURA DO RAMAL DE CASCAES

Deve effectuar-se na proxima semana a abertura a exploração provisoria d'esta linha, na parte comprehendida entre Pedrouços e Cascaes 19 kilometros, e comprehendendo, alem d'estas as estações de Algés, 1 kil.; Dáfundo, 2; Cruz-Quebrada, 3; Caxias, 5; Paço d'Arcos, 7; Oeiras, 10; Carcavellos, 11; Parede, 13; Estoril, 17.

O serviço provisório é feito por 8 comboios ordinarios de 2.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup> classe ascendentes, ás 7, 9, 11, 2, 4, 6, 8 e 10 horas, e oito descendentes ás mesmas horas, e por dois temporarios que partem de Pedrouços ás 6 da manhã e de Cascaes á 1 da noite. O trajecto é sempre feito em 50 minutos, sendo 20 para paragens nas estações.

Pelo transporte de passageiros entre quaesquer das estações de Pedrouços a Oeiras ou de Oeiras a Cascaes o preço é de 2.<sup>a</sup> classe 70 réis, 3.<sup>a</sup> 50 réis; entre as estações da 1.<sup>a</sup> zona e as da 2.<sup>a</sup> o preço é duplo.

Exceptua-se o comboio da 1 da noite no qual o preço para qualquer estação é de 500 réis.

Não é permittido o transporte gratuito de bagagens devendo estas pagar dentro de cada zona, os primeiros 50 kilos 100 réis, e cada 50 mais, 50 réis; o duplo quando vão de uma a outra zona.

As recovagens só se acceitam em volumes até 10 kilos sendo taxado *cada volume* até 5 kilos entre quaesquer das estações, por 50 réis, se pesar de 6 até 10 kilos 100 réis. O porte deverá ser sempre pago á partida.

Alem d'estes preços ha a pagar o imposto de sello de 10 réis nas bagagens e 20 nas recovagens, por expedição.

O maximo de cada comboio é limitado a 150 passageiros de 2.<sup>a</sup> e 400 de 3.<sup>a</sup> classe. As creanças até 3 annos são transportadas gratis e alem d'esta idade pagam logar inteiro.

Este serviço é limitado até 30 de novembro proximo.

## DISPOSIÇÕES ADUANEIRAS

E' de grande interesse para o publico que transite na linha de Pedrouços a Cascaes o conhecimento do seguinte edital que foi publicado pela administração do circulo aduaneiro do sul:

«Faço saber que, abrindo-se provisoriamente á circulação de passageiros um troço de linha ferrea entre Cascaes e Pedrouços, será de toda a conveniencia que os mesmos passageiros se abstenham de transportar consigo qualquer genero sujeito ao imposto de consumo urbano, para evitarem os embarços a que não podem deixar de sujeitar-se, emquanto a referida circulação tiver o caracter de provisoria e emquanto fôr limitada a passageiros. Entretanto, podendo acontecer eventualmente que algum passageiro desconheça estas condições, faço saber que ás auctoridades aduaneiras e fiscaes se recommenda, n'esta data, a observancia do seguinte:

1.<sup>o</sup> Os objectos sujeitos a direitos vindos de Cascaes e que chegando a Pedrouços, sigam no vapor da carreira, para o caes do Aterro, serão despachados na estação aduaneira d'este ultimo caes, e para esse fim o posto de vigilancia em Pedrouços expedirá as competentes guias de circulação;

2.<sup>o</sup> Dado o caso que os referidos objectos vão em direcção a Lisboa o despacho respectivo será effectuado na delegação de Algés.

O ramal de Cascaes, rendimento igual ao de Cintra, 30 kilometros a 5:000\$000 líquidos, 150 contos e a linha urbana, admitindo que dos passageiros que annualmente entram e saem de Lisboa 1.000:000 perferem esta via, ao preço medio de 50 réis, 50 contos, dá o total de receita de 674 contos ou o excedente de receita de 71 contos.

A companhia ficará, além d'isso, com todos os terrenos conquistados ao Tejo, os quaes medindo 60:000 metros quadrados produzirão, vendidos pelo preço medio de 5\$000 réis, a somma de 3:000 contos, ou quasi 50 % do capital das acções; independentemente de todas as vantagens que devem advir á companhia das linhas do Porto de Lisboa e da continuação do desenvolvimento geral do paiz. Esses algarismos demonstram bem clara-

mente o quanto é desafogada e prospera a situação da companhia, que hoje é já considerada lá fóra como uma das mais importantes da Europa.

## NOTAS DE VIAGEM

## PARIS E A EXPOSIÇÃO

## IV

Fallando do grande centro de attracção que faz confluir a Paris metade do mundo e deixa a outra metade pesarosa de não poder seguir a sua companheira, já lhes disse quanto era grande a minha admiração por esses dois monumentos que ficarão ali perpetuando a memoria da grande exposição e affirmando o estado actual de adiantamento da sciencia constructora, em França.

Não admira, pois, que, pondo de parte o seguimento da viagem que realicei, adiando o muito que tenho a referir-lhe sobre os paizes atravessados n'esta excursão, eu me detenha a contemplar essas duas obras, e registre aqui os principaes traços que as caracterizam.

Para fallar da torre Eiffel basta que me sirva de qualquer das mil descrições que d'estas construcções teem sido feitas por toda a imprensa, mas o que não pode substituir-se pela descripção alheia, o que se não pode ver por outros olhos, nem sentir por outra alma é a impressão prodigiosa que nos produz a contemplação d'aquelle grandioso arco abraçando na sua enorme curva o espaço que vae do enfiamento do angulo do palacio das Bellas Artes ao das Artes Liberaes.

Este monumental arrojo de ferro e calculo, foi planeado em 1886 até junho, gastando-se a outra metade do anno em fixar as condições de construcção e escolha de local.

Em janeiro de 1887 começaram os trabalhos de fundação que terminaram em 30 de junho, principiando então a construcção de ferro que terminou em 31 de março ultimo, dia em que mr. Eiffel, subindo ao alto do lanternim içou ali a bandeira tricolor, dando assim signal de que a sua colossal obra estava concluida.

Esse lanternim é descripto pelo distincto engenheiro Nansouty pela seguinte forma:

«O accesso á parte superior da torre está reservado para o proprio Eiffel, que quiz ter a 2<sup>m</sup>,58, de altura, acima da ultima plataforma destinada ao publico, uma instalação completa, dividida em quatro gabinetes (um particularmente para elle, e os outros trez para as observações scientificas que ali projecta verificar).

Uma varanda octogonal, cujos lados maiores medem 10<sup>m</sup>,90 de extensão, e os menores 3<sup>m</sup>,96, rodeia a dita instalação, na qual se appoiam quatro solidos postes de ferro, formando arco que constituem a lanterna.

Uma escada de caracol de 14<sup>m</sup>,20 de altura, sobe ao redor do eixo da lanterna, e conduz até uma plataforma circular, tendo uma pequena varanda, situada a 290<sup>m</sup>,81 sobre a base da torre; em cima levanta-se a verdadeira lanterna que mede 6<sup>m</sup>,78 de altura e que contem um magnifico farol, com apparelho optico do systema que está em uso para os faroes de primeira classe; o diametro d'esta ultima parte é de 3<sup>m</sup>,5 incluindo um estreito caminho circular para serviço do farol, sendo a luz d'este fixa, mas podendo-se dispôr o apparelho de maneira que projecte raios azues, encarnados e brancos; ha além d'isso grandes projectores, dotados de enorme potencia que reflectem a luz sobre os principaes monumentos de Paris, e sobre os sitios mais interessantes dos arredores da grandecidade; a esphera de remate está collocada exactamente a 300 metros do solo, ou seja a 333<sup>m</sup>,50 acima do nivel do mar, e sobre ella ergue-se ainda um pára-raios em communicação com a enorme massa metalica da torre».



A quantidade de ferro, forjado e fundido que se empregou na construção da torre, foi de 7:300 toneladas, sem incluir n'esta cifra os caixões de ferro das fundações, nem o material para os ascensores.

Como é sabido a subida á torre faz-se por escadas, ou por ascensores. Estes são dois do systema Roux (francez) e dois de Ottis (americano), fazendo o serviço até á primeira plataforma os dois primeiros, e da primeira á segunda plataforma cuja altura é de 115,80, os outros dois.

Para o serviço da segunda á ultima plataforma no alto da torre, na altura de 263 metros, ha um só ascensor de systema Edoux, que é o mesmo systema empregado em 1878 para o serviço das torres do palacio do Trocadero.

Grossos cabos de aço funcionam sobre quatro roldanas fixas na parte superior da torre, para a subida e descida dos carros que comportam umas 60 pessoas e que podem subir de 5 em 5 minutos. O peso de cada um dos carros é de quatro toneladas, vazio, e de oito cheio de passageiros.

As bombas empregadas para o ascensor Edoux são do systema Worthington, e as dos ascensores Ottis e Roux, do systema Gerard, representando no total uma força de 300 cavallos.

A primeira plataforma é a 60 metros de altura, constando de uma galeria cuja superficie é de 4:200 metros quadrados onde estão installados restaurantes, cafés, cervejarias, pequenos kiosques de tabacos, bijouterias, etc.

Na 2.<sup>a</sup> a 110 metros, de 1:500<sup>m²</sup>, ha tambem duas cervejarias, o pavilhão do *Figaro*, onde se compõe, steryotypa e imprime a edição especial d'este nosso collega, e onde está o registro em que se inscrevem os visitantes.

Este registro é inteiramente gratuito. Fazemos esta observação porque soubemos que algumas pessoas deixaram de inscrever-se suppondo que tinham a pagar 10, 20 francos ou mais.

Na 3.<sup>a</sup> plataforma ha um espaço de 284<sup>m²</sup> no qual estão installados diversos pequenos bazares de bijouterias nas quaes se põe um carimbo certificando a subida do comprador áquella plataforma. O mesmo se faz nos bilhetes postaes que podem ser lançados n'uma caixa junto d'uma das vigas.

As paredes, tecto e columnas d'esta plataforma, os peitoris das janellas, os mesmos pinasios que separam os vidros, tudo está coberto de inscrições em todos os idiomas que os visitantes ali tem deixado.

Reina o lapis por toda a parte e alguns mais prevenidos muniram-se dos seus carimbos de borracha que estamparam a torto e a direito. Devem ser os que não sabem escrever e não quizeram subir a taes alturas sem deixar ali o seu nome ou o réclame á sua loja.

A torre é formada pelo conjuncto de 12:000 peças de ferro, ligadas por 2:500:000 rebites que pesaram 450:000 kilos.

E, caso notavel, todas estas peças ajustaram tão mathematicamente nos seus correspondentes logares que durante a construção não foi necessario sequer abrir mais um orificio unico, para que o rebite podesse entrar no seu logar.

O custo total da torre foi de seis milhões e meio (réis 1.170.000.000.)

Do alto d'esta grande pyramide disfructa-se toda a cidade e os seus suburbios, como se estivesse em balão, com a vantagem de que n'um aereostato livre, a vista não se pode fixar por algum tempo n'este ou n'aquelle ponto, e nos balões captivos, o pouco tempo que

estacionam no extremo da subida, tambem não permite grandes analyses do que vae cá por baixo.

Ora na torre Eiffel nada impede que o visitante se conserve o tempo que quizer, e estando sempre fechadas as vidraças do lado de onde sopra o vento, pode-se estar perfeitamente abrigado, admirando com todo o socego o esplendido panorama que se desenrola á vista.

Já acima dissémos que ha ali uma caixa de correio.

Essa caixa recebe diariamente mais de 10:000 cartões postaes porque raros são os que sobem á 3.<sup>a</sup> plataforma que de lá não mandem uma recordação, por 15 centimos, ás suas familias e amigos, etc. Não são permittidas cartas fechadas.

Por isso, como a ultima tiragem é ás 5 horas torna-se curioso o aspecto d'aquella plataforma desde meia hora antes: todos se dedicam a escrever, encostando-se ás mezas, ás balaustradas, ás vidraças, por toda a parte, sem exceptuar mesmo aquelles que não tendo já de que fazer meza de escripta fazem a sua correspondencia no chão... de gatinhas.

Passemos agora á sumptuosa galeria das machinas:

Abrange ella o espaço de 48:000 metros quadrados, tendo 421 metros de comprimento por 124,20 de largura, e de altura na parte central 45 metros.

E' toda armada em ferro, e tem a forma ogival abastida.

Alem das suas excepcionaes dimensões, a maior novidade que se encontra n'essa obra grandiosa é o systema de articulação da base dos apoios, semelhante ao usado em certas pontes metallicas, sendo as duas metades da armadura unidas no alto da nave central por meio de uma cavilha de aço.

Esta original disposição permite a cada armadura um certo jogo, necessario para evitar a ruptura de qualquer peça no seu movimento de dilatação ou contracção produzido pelas variações de temperatura.

Para isso calculou-se que uma variação de 50 graus abaixo de zero, no verão, produziria, e cada meia armadura um jogo de 40 millimetros.

As articulações das differentes peças, feitas por um systema muito semelhante ao adoptado na ligação dos tubos, permitem esse jogo, ao mesmo tempo que facilitam o levantar-se a armadura, sem que as forças que produzem estas dilatações comprometam nenhum dos elementos resistentes da mesma armadura.

O peso de cada armadura é de 196 toneladas; o das vigas e viguetas, correspondentes a meio tramo, de 62:000 kilogrammas, tendo os que correspondem á face vertical 23:000 kilogrammas, tambem por cada meio tramo; e cada armadura externa tem de peso 240.000 kilogrammas. De modo que o peso total de ferro que entra na cobertura da galeria é de 7.400:000 kilogrammas.

Dizem-nos que, por economia, se empregou o ferro, em vez do aço; tal economia, porém, em nada pode prejudicar uma obra cujo projecto é devido a tão distinctos engenheiros como são os srs. Contamin, Dutert, Charton e Pierron, sendo a armadura calculada e detalhada pelo primeiro d'esses senhores.

A montagem d'estas armaduras foi operação bastante delicada e difficil, mas habilmente desempenhada pelos representantes da Sociedade de Fives-Lille e das antigas officinas Cail, encarregadas da sua construção.

A primeira encarregou-se de 10 armaduras, que construiu em quatro secções separadas, effectuando assim o trabalho rapido e methodicamente, trabalho onde se occuparam 250 operarios, que levantavam uma armadura em 10 dias.



O systema adoptado pela casa Cail foi differente: as secções em que dividiu cada armadura eram em maior numero e mais pequenas, não pesando cada secção mais de 6 toneladas. Eram levantadas, uma de cada lado, por ordem, e remanhados no lugar respectivo; os operarios empregados eram 215 e o seu trabalho ficou concluido quasi ao mesmo tempo que o da Sociedade Fives-Lille.

Para evitar a monotonia que devia resultar da composição de armaduras tão colossaes, inventou-se uma segunda galeria, cujo pavimento fica á altura de 8 metros do da primeira, a qual, sem encobrir cousa alguma do perfil da armadura nem alterar a grandiosidade da nave, se combina perfeitamente com ella, dando ao conjunto um aspecto agradável.

Esta segunda galeria dá volta em torno do palacio e, como se destina a exhibições especiaes representa um augmento consideravel de espaço, que se junta aos 48:000<sup>m²</sup> do rez-do-chão.

Sobe-se a esta galeria por diversas escadas e por quatro elevadores, tres hydraulicos e um electrico, os primeiros distribuidos entre a fachada principal e a posterior do largo da avenida de Suffren, e o electrico situado do lado da avenida de Labour-donnais, podendo subir até á cobertura do palacio. Este ascensor é de grande velocidade e pode elevar 8 pessoas de cada vez.

Pode pois dizer-se afoitamente que o palacio das machinas é um digno companheiro da torre Eiffel, e que, pelas suas especiaes e grandiosas dimensões, é um attractivo poderoso para quantos visitam a exposição.

A este respeito diz um jornal francez:

«Quando os visitantes entram no palacio das machinas, não obstante o esplendor das exhibições, o ruido das machinas em movimento e tudo quanto ali revela o genio do homem, não obstante mesmo o vae-vem que se agita de todos os lados, nenhum ha que não levante os olhos para o tecto da immensa nave, manifestando a mais profunda admiração.»

Nunca até hoje se levou a effeito uma obra nas condições d'esta, pois nunca se havia conseguido sustentar, sem apoio algum intermedio, uma cobertura de tal amplitude.

E' uma obra sem rival, que honra e distingue sobremaneira o seu engenhoso auctor.

Já em 1879, o engenheiro Dion apresentou um typo de cobertura muito notavel, mas esse fica hoje a perder de vista, comparado com o grandioso projecto do sr. Contamin, que está fazendo a admiração do mundo.

Falta-me o espaço para fallar d'esta vez do caminho de ferro *glissant* que é uma das curiosidades da exposição.

E tanto o espaço me falta que nem rectifico mais que uma das diabruras typographicas que appareceram na ultima carta, e que vem a ser o periodo que repito aqui:

...no bosque de Bolonha não podemos afastar a nossa cadeira do lugar em que a poseram porque *est defendu*; o porteiro d'um nosso amigo faz-nos esperar na escada, etc.

#### CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

#### COMPANHIA DE FIAÇÃO E TECIDOS LISBONENSES

Por ordem do ex.<sup>mo</sup> sr. presidente da mesa da assembléa geral d'esta companhia, são convidados os srs. accionistas, que tenham mais de 5 acções inclusivé, a reunirem-se em assembléa geral extraordinaria para os fins indicados nas circulares que n'esta data lhes são dirigidas.

A reunião terá logar no escriptorio da companhia, rua dos Fanqueiros, 135, 1.<sup>o</sup>, segunda feira, 23 do corrente, ás sete e meia horas da tarde.

Lisboa, 14 de setembro de 1889.

O SECRETARIO—*João Antonio Vieira.*

#### COMPANHIA DE FABRICO DE ALGODÃO DE XABREGAS

Convidam-se os srs. accionistas d'esta companhia a effectuar a troca das suas acções antigas, e dos titulos provisionarios das novas acções pelos titulos definitivos, em conformidade da resolução da assembléa geral de 15 de novembro de 1888.

Todas as segundas, terças e quartas feiras, das 11 ás 2 da tarde, no seu escriptorio na rua de S. Julião, 41. Lisboa 3 de setembro de 2889.

OS DIRECTORES—*J. Moreira Marques.—C. A. Munró.*

#### BOLETIM FINANCEIRO

Lisboa 20 de setembro de 1889.

A emissão de letras da divida fluctuante da camara municipal a que nos referimos no anterior boletim, realisou-se em condições extremamente favoraveis para a camara, como previramos. As condições favoraveis do nosso mercado de disponibilidades, tiveram, portanto, plena e inteira confirmação.

O juro para desconto de papel de commercio até trez mezes de prazo, continua tambem muito favoravel, não excedendo de 4 a 5 % para bom papel. Os *reportes* regulam de 3 1/2 a 5 1/2 %.

O papel cambial foi mais abundante. Com as operações de credito do thesouro brasileiro, o cambio sobre a Europa subiu, cotando-se o papel bancario sobre Londres a 27 1/2 e o particular a 28 e 27 7/8.

As remessas do imperio tem por isso mesmo sido mais importantes, exactamente quando o papel sobre Londres não é tão procurado para remessas indirectas para Paris, pois como a exportação de vinhos para Bordeus tem animado, bem como as vendas do deposito ali, houve maior offerta de cambias.

Na bolsa, o movimento tem sido mais que regular, tendo em attenção a epoca que distrae muita gente para as praias e thermas, e a seducção que offerece aos nacionaes (bem como a estrangeiros) a exposição de Paris, cada vez mais concorrida.

A optima attitudo das bolsas estrangeiras para os nossos fundos muito procurados para arbitragens de propriedades da renda italiana, em França, os quaes a têm vendido para a inverter no nosso externo, veiu imprimir grande animação ás inscripções. ue tem melhorado cerca de meio ponto.

Os externos lá fora nos ultimos dez dias tem melhorado um ponto e maior teria sido a alta, se a renda hespanhola 4 % se capitalisasse a taxa menor, pois como vale menos que o nosso, 3 %, tendo em attenção, já se vê, o rendimento relativo, parte dos capitales francezes começaram a inclinar-se para os fundos da nação visinha, em cuja cotação se reflectiu a boa impressão resultante das economias que o governo hespanhol decretou, reduzindo as despesas votadas pelo parlamento na ultima sessão.

A animação do nosso mercado, quanto a melhoria de preços limitou-se a fundos publicos, e especialmente ás inscripções. A taxa a que se capitalisa o 3 % é mais que a do 4 1/2 % amortisavel. Isto influe para arbitragens, sobre tudo lá fora, onde o papel amortisavel é ordinariamente mais procurado.

Nos demais valores negociaveis na nossa bolsa os preços sustentaram-se bem, mas sem alta apreciavel.

Convem no entanto notar uma excepção: a das acções da Companhia do Papel do Prado em Thomar. Com a noticia de que tinha sido approvada pela assembléa geral da companhia, a aquisição d'outras fabricas de papel em Thomar as cotações experimentaram grande alta, aliás justificada.

Nos mercados externos, a situação melhorou consideravelmente sob o ponto de vista bolsista. A alta parece que finalmente se consolida. Até os fundos italianos tem melhorado, mercê dos exforços da alta banca de Berlim, que é interessada, em sustentá-los, não só por influencia da politica (que na Allemanha em tudo influe, mas ainda porque tem um largo *stock* de obrigações de caminhos de ferro tambem italianos que é preciso collocar.

As liquidações da primeira quinzena correram bem em Paris e Londres.

Nos mercados monetarios estrangeiros a situação geral continua a não offerecer grandes receios. No entanto, em Londres a tendencia é para maior carestia dentro em breve. O juro no mercado livre já subiu a 3 3/4 %, considerando-se fatal a elevação em principios d'outubro da taxa official do Banco de Inglaterra a 5 %.

*B. dos Santos*



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

| BOLSAS      | TITULOS  | DIAS    |         |         |        |         |        |        |        |   |   |   |   |   |   |
|-------------|--|---------|---------|---------|--------|---------|--------|--------|--------|---|---|---|---|---|---|
|             |  | 11      | 12      | 13      | 14     | 16      | 17     | 18     | 19     | — | — | — | — | — | — |
|             |  |         |         |         |        |         |        |        |        |   |   |   |   |   |   |
| Lisboa . .  | Acções C. <sup>as</sup> de Ferro Portuguezes . . . . . | 114.000 | 113.500 | 113.000 | —      | 113.500 | —      | —      | —      | — | — | — | — | — | — |
|             | » Nacional . . . . .                                   | —       | —       | —       | —      | —       | —      | —      | —      | — | — | — | — | — | — |
|             | » Carris de Ferro de Lisboa . . . . .                  | 84.600  | —       | 85.000  | —      | 85.000  | 84.600 | —      | 86.000 | — | — | — | — | — | — |
|             | » Ascensores . . . . .                                 | —       | —       | —       | —      | —       | —      | —      | —      | — | — | — | — | — | — |
|             | Obrig. C. <sup>as</sup> de Ferro Portuguezes . . . . . | —       | —       | 63.000  | 83.000 | —       | 83.000 | 83.000 | —      | — | — | — | — | — | — |
|             | » Nacional . . . . .                                   | —       | —       | —       | 81.500 | —       | 83.000 | —      | —      | — | — | — | — | — | — |
|             | » C. de F. Atravez d'Africa . . . . .                  | 87.000  | —       | —       | —      | 87.000  | 87.000 | 87.000 | —      | — | — | — | — | — | — |
| Paris . . . | Acções C. <sup>as</sup> de Ferro Portuguezes . . . . . | 630     | —       | 635     | 632,50 | 635     | 630    | —      | 635    | — | — | — | — | — | — |
|             | » Madrid-Caceres-Portugal . . . . .                    | 207,50  | 206,25  | —       | —      | —       | 210    | 206,25 | 205    | — | — | — | — | — | — |
|             | » Norte de Hespanha . . . . .                          | 397     | 398     | 398     | —      | —       | —      | —      | —      | — | — | — | — | — | — |
|             | » Madrid-Zaragoza-Alicante . . . . .                   | —       | —       | —       | —      | —       | —      | —      | —      | — | — | — | — | — | — |
|             | » Andaluzes . . . . .                                  | —       | —       | —       | —      | —       | —      | —      | —      | — | — | — | — | — | — |
|             | Obrig. C. de Ferro Portuguezes . . . . .               | 364     | 363     | —       | 364    | 364,50  | 362,50 | 362,50 | 362,50 | — | — | — | — | — | — |
|             | » Madrid-Caceres-Portugal . . . . .                    | 348     | 350     | —       | 350    | 348,50  | 348,50 | —      | 348,50 | — | — | — | — | — | — |
|             | » Norte Hespanha, 1. <sup>a</sup> hypotheca . . . . .  | —       | —       | —       | —      | —       | —      | —      | —      | — | — | — | — | — | — |
|             | » C. de F. Atravez Africa . . . . .                    | 487     | 487     | 487     | 487    | 487     | 487    | 485    | 485    | — | — | — | — | — | — |
| Londres . . | Obrig. C. de F. Atravez Africa . . . . .               | 97      | 97      | 97      | 97     | 97      | 97     | 97     | 98     | — | — | — | — | — | — |
| Amsterd. .  | Obrig. C. F. Atravez Africa . . . . .                  | 97      | 97      | 97      | 97     | 97      | 97     | 97     | 97,62  | — | — | — | — | — | — |
| Bruxellas . | Obrig. C. de F. Atravez Africa . . . . .               | 96,25   | 97,75   | 97,75   | 97,75  | 97,75   | 97,75  | 97,75  | 97,75  | — | — | — | — | — | — |

## RECEITAS DOS CAMINHOS DE FERRO

| LINHAS                              | PERIODO<br>DE EX-<br>PLORAÇÃO       | RECEITAS NO PERIODO |            |                        |      |            |                        | DESDE 1 DE JANEIRO |               |                       |      |  |
|-------------------------------------|-------------------------------------|---------------------|------------|------------------------|------|------------|------------------------|--------------------|---------------|-----------------------|------|--|
|                                     |                                     | 1889                |            |                        | 1888 |            |                        | TOTAES             |               | DIFFERENÇA A FAVOR DE |      |  |
|                                     |                                     | KIL.                | TOTAES     | KILO-<br>METRI-<br>CAS | KIL. | TOTAES     | KILO-<br>METRI-<br>CAS | 1889               | 1888          | 1889                  | 1888 |  |
| PORTUGAL                            |                                     | de a                |            | Réis                   | Réis |            | Réis                   | Réis               |               | Réis                  | Réis |  |
| Companhia Real                      | 3 9 Setemb.                         | 580                 | 59.420:000 | 402:448                | 580  | 52.470:000 | 89:948                 | 4.886.860:000      | 4.741.285:000 | 145.575:000           | —    |  |
|                                     | Antiga rede (1) . . . . .           | —                   | —          | —                      | —    | —          | —                      | —                  | —             | —                     | —    |  |
|                                     | 3 9 Setemb.                         | 82                  | 8.260:000  | 100:734                | 82   | 9.288:000  | 113:268                | 231.967:000        | 208.547:800   | 23.419:200            | —    |  |
|                                     | Nova rede não garant. (2) . . . . . | —                   | —          | —                      | —    | —          | —                      | —                  | —             | —                     | —    |  |
| » » garantida (3) . . . . .         | 3 9 Setemb.                         | 468                 | 6.369:000  | 37:940                 | 452  | 5.031:000  | 33:038                 | 422.488:000        | 84.455:440    | 38.332:860            | —    |  |
|                                     | —                                   | —                   | —          | —                      | —    | —          | —                      | —                  | —             | —                     | —    |  |
| Sul e Oeste . . . . .               | 13 19 Agosto                        | 475                 | 43.473:620 | 28:365                 | 364  | 42.390:200 | 34:322                 | 367.520:100        | 324.367:570   | 43.152:530            | —    |  |
|                                     | 20 26 »                             | »                   | 43.064:405 | 34:707                 | »    | 42.066:300 | 33:425                 | 382.584:205        | 336.433:870   | 46.147:335            | —    |  |
| Minho e Douro . . . . .             | 13 19 Agosto                        | 340                 | 24.297:263 | 62:639                 | 332  | 18.740:580 | 56:357                 | 518.886:277        | 495.383:644   | 23.502:635            | —    |  |
|                                     | 20 26 »                             | »                   | 20.540:338 | 60:442                 | »    | 20.002:447 | 60:248                 | 569.426:645        | 545.386:064   | 24.040:581            | —    |  |
| Beira Alta . . . . .                | 27 2 Setemb.                        | »                   | 24.244:377 | 62:474                 | »    | 20.480:469 | 60:783                 | 590.667:992        | 53.556:230    | 55.104:762            | —    |  |
|                                     | 6 12 Agosto                         | 253                 | 7.583:405  | 29:972                 | »    | 6.020:974  | 23:798                 | 226.453:270        | 182.987:445   | 43.466:425            | —    |  |
| Guimarães . . . . .                 | 13 19 »                             | »                   | 6.343:481  | 25:074                 | »    | 6.027:440  | 23:822                 | 232.496:454        | 189.014:285   | 43.482:466            | —    |  |
|                                     | 30 5 Agosto                         | 34                  | 4.543:480  | 44:505                 | 34   | 4.506:010  | 44:295                 | 32.442:874         | 32.444:350    | 298:524               | —    |  |
| HESPAÑHA                            |                                     |                     |            |                        |      |            |                        |                    |               |                       |      |  |
| Norte de Hespanha . . . . .         | 27 2 Setemb.                        | 2776                | 4.457:892  | 525                    | 2776 | 4.363:634  | 494                    | 43.268:046         | 40.704:782    | 4.566:264             | —    |  |
|                                     | 3 9 »                               | »                   | 4.493:376  | 537                    | »    | 4.396:422  | 503                    | 46.764:424         | 42.098:204    | 4.666:216             | —    |  |
| Madrid-Zaragoza-Alicante . . . . .  | 27 2 Setemb.                        | 2672                | 4.046:006  | 394                    | 2672 | 988:316    | 369                    | 34.603:637         | 33.290:880    | 4.312:757             | —    |  |
|                                     | 3 9 »                               | »                   | 4.046:943  | 394                    | »    | 974:235    | 363                    | 35.650:550         | 34.262:445    | 4.388:435             | —    |  |
| Andaluzes . . . . .                 | 13 19 Agosto                        | 793                 | 247:480    | 342                    | 793  | 260:804    | 328                    | 7.979:474          | 7.037:762     | 944:409               | —    |  |
|                                     | 20 26 »                             | »                   | 264:449    | 333                    | »    | 240:442    | 303                    | 8.243:620          | 7.278:205     | 965:445               | —    |  |
| Almansa-Valença-Tarragona . . . . . | 11 20 Agosto                        | 393                 | 292:806    | 745                    | 393  | 273:444    | 695                    | 6.744:458          | 6.620:207     | 124:251               | —    |  |
|                                     | —                                   | —                   | —          | —                      | —    | —          | —                      | —                  | —             | —                     | —    |  |
| Madrid-Caceres Portugal . . . . .   | 27 2 Setemb.                        | 429                 | 69:209     | 164                    | 429  | 64:164     | 450                    | 2.453:325          | 2.040:540     | 412:785               | —    |  |
|                                     | 3 9 »                               | »                   | 68:020     | 158                    | »    | 64:828     | 154                    | 2.224:345          | 2.075:368     | 148:977               | —    |  |

(1) Compreheende 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 Alfaiellos.



## LINHAS PORTUGUEZAS

**Acertada resolução.**—Consta-nos que a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, resolveu admitir para os logares do serviço activo, de preferencia a quaesquer outros pretendentes, as praças e officiaes inferiores do exercito e da marinha, que apresentem baixa limpa.

Para este effeito, prescindir-se-ha dos limites de idade previstos no regulamento da Companhia.

Diz-se que o governo já recebeu comunicação d'esta medida.

**Caminho de ferro de Mormugão.**

—Segundo o relatorio recentemente publicado da companhia do caminho de ferro de Mormugão (*West India Portuguese Railway*) durante os primeiros dez mezes de exploração, esta linha teve o seguinte movimento:—256:500 passageiros, rupias 56:486;—79:940 toneladas de mercadorias 365:114 rupias, o que dá em resultado um saldo liquido de 31:862 rupias, que será descontado ao governo portuguez nes juros garantidos.

## LINHAS ESTRANGEIRAS

**Caminhos de ferro russos.**—Examinando a carta dos caminhos de ferro do imperio russo nota-se facilmente que a rede ferrea d'este paiz, mira a tres fins principaes.

1.º Pôr o Volga (o maior rio da Russia) em comunicação com as cidades de exportação, e os centros commerciaes mais importantes, e para isto, seis linhas differentes, estendem-se de Rybinsk, Ieroslav, Kinechma Nijni-Novgorod, Saratov. A Tsaritsin no Baltico, estabelecendo assim relações entre a bacia do Volga, d'um lado, e S. Petersbourg, Reval, Riga, Libau, etc. do outro;

2.º Ligar o mar baltico, ao mar Negro, e este ao mar Caspio, seguindo o caminho de ferro Poti-Bakou;

3.º Estabelecer comunicações entre a Russia e os paizes visinhos, isto é, a Austria-Hungria, a Alemanha e a Roumania; correspondendo tambem a maior parte dos caminhos de ferro a necessidades estrategicas.

O primeiro caminho de ferro russo foi construido de 1835 a 1837, e aberto á exploração em 4 d'abril de 1838: é a pequena linha de S. Petersbourg—Tsarkoé—Sólo, que mede cerca de 250 kilometros. Depois d'esta construiu-se a linha de Moscow.

O desenvolvimento da rede ferrea da Russia até então fazia-se muito lentamente.

Em 1857 (20 annos depois da construcção da primeira linha) não havia ainda em toda a Russia, mais do que 1:165 kilometros de vias ferreas. A partir porem d'este momento os caminhos de ferro desenvolveram-se d'uma maneira mais rapida.

Em 1872 a Russia possuia 14.726 kilometros, enquanto que em 1884 tinha já 25.660.

O resultado da exploração de todos os caminhos de ferro russos, durante o anno de 1887 foi o seguinte:

Extensão da rede em *verstes* (medida russa igual a 1<sup>m</sup>,066)..... 25:276  
Receitas totaes, em rublos..... 249.692:074  
Receita por *verstes*, em rublos..... 10:076

Os caminhos de ferro russos transportaram em 1887 36.773:818 viajantes, ou seja 2.015:805, a mais de que em 1886, 2.844:933 militares (mais 418.083), 12.069:986 *pouds* (peso russo igual a 16,381) de mercadorias em grande velocidade (mais 2.211:261) e 3.334.011:092 *pouds*, de mercadorias em pequena velocidade, (mais 327.421:185).

Uma pequena parte dos caminhos de ferro pertence ao Estado, mas a maior parte das companhias dos caminhos de ferro teem as acções do seu capital garantidas pelo governo.

## SITUAÇÃO ECONOMICA DA COMPANHIA REAL

O estado financeiro d'esta companhia é assim descripto por penna que sabemos ser auctorizada e competente para a apreciação do assumpto.

No exercicio de 1888 o encargo total das obrigações emitidas era de 2:037 contos, dos quaes foram distribuidos ás linhas em exploração 1:301 e ás linhas em construcção 736. No exercicio corrente o encargo total das obrigações será de 2:037 contos e mais o de 58:000 obrigações de 4 1/2 por cento, 243 contos. Deduzindo o encargo de 10:000 obrigações de 3 % e o de outras 10:000 de 4 % recolhidas, 67 contos, dá o encargo total effectivo de 2:313 contos. Continuando a rede antiga com os mesmos encargos anteriores, 1:301 contos, teem as novas linhas a supportar o encargo de 1:012 contos.

N'este exercicio foram abertos á exploração: 168 kilometros da linha de Torres-Figueira-Alfarellos que renderam nos primeiros 8 mezes 128 contos ou no anno 192 contos. A receber a garantia do governo de 600:000 por 168 kilometros 190 contos. Ramal de Santa Apollonia a Bemfica 20 contos. Despesa da exploração d'estas linhas a 800:000 réis por kilometro 140 contos. Liquido 172 contos.

O augmento em toda a rede antiga durante 8 mezes de 1889 já decorridos é de 158 contos e o augmento provavel até ao fim do anno 79 contos, o que dá o total de 409 ou a differença de 603 contos.

Para fazer face a este encargo calcula-se o rendimento das linhas em construcção e a abrir á exploração, a saber: Beira Baixa 210 kilometros a 1:980:000 por kilometro, garantidos pelo governo, 415 contos mais garantido para despezas de exploração 210 contos, e deduzida a despesa effectiva de 720:000 por kilometro, ou 151 coetos dá o liquido de 474 contos:

## NOTAS VARIAS

**A luz de magnésio empregada para signaes maritimos.**

—Segundo conta um jornal inglez os engenheiros allemães fizeram uma série de experiencias para a applicação da luz de magnésio nos signaes maritimos. Os signaes feitos a uma altura de 300 metros avistavam-se claramente a uma distancia de 50 kilometros. A lampada de magnésio tinha uma força de 900 vellas, augmentando a sua intensidade um engenhoso systema de reflectores que a fariam equivalente a 17:000 vellas!!

As conclusões d'estas experiencias foram que a luz de magnésio se obtem mais facil e economicamente do que qualquer outra usada para signaes.

**O material circulante em França.**

—Segundo as ultimas noticias estatisticas officiaes, divide-se, como segue, o material circulante actualmente pertencente ás diversas companhias de caminhos de ferro em França:

|   |         |
|---|---------|
| Locomotivas .....   | 10:000  |
| Carruagens 1. <sup>a</sup> classe.....                      | 4:500   |
| » 2. <sup>a</sup> » .....                                   | 10:000  |
| » 3. <sup>a</sup> » .....                                   | 10:000  |
| Wagons de mercadorias em comboios de grande velocidade..... | 10:000  |
| Idem de qualquer outra natureza                             | 235:000 |

## BIBLIOGRAPHIA

**Oito de setembro.**—Recebemos o numero unico d'uma publicação como homenagem ao eminente escriptor Simão José da Luz Soriano, no dia do seu anniversario, a qual é collocada pelos mais distinctos escriptores, trazendo uma noticia biographica do auctor da *Historia do cerco do Porto*.



## COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Relatorio do conselho de administração  
(Concluido do n.º 41)

## Annexo n.º 2

## ARTIGO 4.º

Todas as indemnisações ou reclamações que possam ser exigidas, ou feitas pela Camara Municipal de Lisboa, ficarão egualmente a cargo da empresa «Duparchy & Bartissol».

## ARTIGO 5.º

No caso de se realisgr alguma expropriação, ficará pertencendo á empresa «Duparchy & Bartissol» a parte da propriedade ou propriedades expropriadas que deixar de ser empregada nas obras, salvo o direito dos antigos proprietarios, conforme o artigo 27.º da lei de 23 de julho de 1850, e quando elles prescindam d'este direito, a companhia obriga-se a praticar e assignar o que for necessario para assegurar a propriedade d'essa parte restante á empresa Duparchy & Bartissol, sendo por conta d'esta todas as despesas.

E fica entendido que, se a Empresa «Duparchy & Bartissol», em vez de indemnizar os proprietarios ou interessados nas propriedades, prejudicadas pelas obras, comprar essas propriedades, ficando estas pertencendo á mesma empresa.

## ARTIGO 6.º

Ficam ainda a cargo da empresa «Duparchy & Bartissol», incluídas no preço ajustado, todas as obras necessarias, taes como escadas, passeios, valetas, canalisações para esgoto, para agua e para gaz, e quaesquer outras necessarias ao transito publico ou exigidas pela camara municipal, quer nas novas rampas de acesso até serem definitivamente recebidas pela mesma camara, quer nas ruas contiguas.

## ARTIGO 7.º

A companhia solicitará do governo de sua magestade a approvação das expropriações que forem indispensaveis, e bem assim a approvação dos projectos ou modificações projectadas para se levarem a effeito as obras de que trata este contracto.

## ARTIGO 8.º

Todas as quantias que a Companhia for obrigada a pagar por expropriações ou por reclamações de prejuizos resultantes das obras, bem como todas as despesas que fizer com os respectivos processos judiciais, considerar-se-hão satisfeitas por conta do preço d'este contracto sendo encontradas na primeira seguinte prestação que deva receber a empresa «Duparchy & Bartissol», não se liquidando a conta final em quanto houver algum processo pendente.

## ARTIGO 8.º

A empresa obriga-se a ter concluidas as obras de que trata o presente contracto, quando concluir e fizer entrega da estação central a esta companhia.

Feito e assignado por duplicado, em Lisboa, aos vinte e dois de fevereiro de mil oitocentos oitenta e nove, tendo declarado a empresa «Duparchy & Bartissol» que mais se obriga a cumprir as clausulas exaradas no officio da camara municipal de Lisboa, n.º 425 de 18 do corrente, officio que por copia fica annexa ao presente contracto.

Por parte da Companhia real dos caminhos de ferro portuguezes

O ADMINISTRADOR DELEGADO

(Assignado) *Fontes Ganhado*

Por parte da empresa constructora «Duparchy & Bartissol»

(Assignado) *Bartissol*

## Parecer do conselho fiscal

SENHORES: — Tendo, em cumprimento dos nossos deveres, e para corresponder á confiança que em nós depositastes, de elaborar o nosso parecer sobre o relatorio que é submettido á vossa approvação pelo conselho de administração, procedemos á verificação de contas que encontrámos exactas na melhor ordem, podendo assegurar-vos que todas as verbas apresentadas no balanço são precisamente as constantes dos livros d'escripturação d'esta companhia.

Deve, portanto, merecer a vossa approvação o balanço e contas que acompanham o relatorio apresenta.

O producto liquido disponivel de todos os encargos, despesas d'exploração e amortisação de acções no exercicio de 1888 é segundo consta da situação das contas de 711.466.250. A sua distribuição, nos termos em que o vosso conselho de administração a propõe, merece ser approvada, não só por ser conveniente aos interesses e creditos da vossa Companhia, mas porque em verdade é a unica possivel em face dos estatutos, dos contractos existentes e das resoluções tomadas em antecedentes assembléas geraes.

E' verdadeiramente brilhante o resultado obtido n'este exercicio, o que nos permite além, de bem remunerar o nosso capital e de avolumar a nossa reserva, contribuir para a Caixa de Socorros, Reformas e Pensões dos empregados da Companhia com quantia importante, e cobrir completamente o deficit proveniente da exploração da linha da Sociedade de M. C. P. durante o anno de 1888 o qual subiu á importante somma de 303.071.068 réis.

No exercicio do anno passado foi este deficit de 290.581.493 réis, isto é inferior ao do presente em 12.489.575 réis. A explicação d'esta differença encontra-se heis no relatorio quando especialmente se refere a este assumpto.

Tendo augmentado a receita em 1888 em relação á de 1887 de 8.836.837 réis, foi de 21.107.906 réis o augmento nas despesas d'exploração, augmento aliás perfeitamente justificado pelas razões que a proposito se expendem.

Bem fez o vosso conselho de administração em vos apresentar o mappa dos encargos da linha de M. C. P. segundo o contracto de 22 de outubro de 1885, durante os annos de 1885, durante os annos de 1885 a 1888 comparando-os com o que seriam pelo contracto de 14 de novembro de 1880.

Resultando de um contracto da responsabilidade da actual administração feito para explorar as linhas de M. C. P. um encargo que absorve mais de 42,5 % da totalidade do producto liquido disponivel, bom é demonstrar que esse contracto só se realisou tendo em vista o evitar a continuação de outro muito mais prejudicial. Assim, por exemplo, no presente exercicio pelo contracto de 1880 seria o encargo augmentado de 58.055.210 réis, além do de 27.000.000 réis como participação de despesa do comboio internacional.

Notamos ainda assim com prazer que nas receitas d'estas linhas desaparecem quasi completamente, pois só importam em réis 3.570.600 as provenientes do transporte de phosphatos de Cáceres.

Estas linhas para cuja construcção se pretextou unicamente os transportes dos referidos phosphatos, mostram pela exploração d'este anno que podem estes desaparecer completamente que a sua situação apesar de má não se agrava. E se isto pouco valor tem para o presente, pois continuamos supportando mesmo pesado encargo, alguma esperança dá para o futuro, por isso que se nada ha a esperar do transporte dos phosphatos, em que tudo se baseava, ha muito a esperar do desenvolvimento regular e normal do trafego local que todos diziam absolutamente não existir ali.

Registamos com verdadeira satisfação as informações que vos são dadas sobre os melhoramentos introduzidos na exploração, e sobre os resultados obtidos nas nossas antigas linhas, para tudo o que chamamos a vossa attenção.

Augmentando, como fatalmente deviam augmentar, as despesas de exploração afim d'esta ser melhorada augmentaram proporcionalmente as receitas.

As reduções de tarifas, a facilidade de transporte tanto de passageiros como de mercadorias, o augmento do numero de comboios, a maior velocidade, deram larga compensação no augmento da receita, como podereis examinar nos mappas juntos ao relatorio.

Como no ultimo relatorio d'exercicio que vos foi apresentado, calcula este as receitas provaveis no anno que vae decorrendo. Servem agora de base de calculo os resultados obtidos desde 15 de janeiro até 13 de maio do anno corrente, que nas antigas linhas e ramaes já antes explorados, foram superiores aos do anno anterior em igual periodo, 92.121.420 réis, isto é, 10,53 % de augmento.

E', portanto, bem lisongeira a perspectiva do futuro, pois em todas as linhas e ramaes, á excepção do pequeno ramal de Coimbra, que accusa uma differença para menos de 60.000 réis, todos os outros têm rendido muito mais, inclusive o de Cáceres.

A' vista, pois dos resultados obtidos devidos em grande parte ao plano seguido ultimamente de melhorar a todos os respeitos e aperfeiçoar quanto possivel o serviço de exploração, é de esperar que o vosso conselho de administração dedique inteira e exclusivamente todas as suas atencões para este ponto, o unico que pode efficazmente concorrer para a prosperidade da companhia e engrandecimento do seu credito. De que assim se fará temos sobreja garantia nas provas de dedicação pelos interesses da Companhia tantas vezes dadas pelos membros do mesmo conselho.

Ocioso é fallar vos sobre a situação financeira da Companhia; os mappas e as contas que acompanham o relatorio, instruir vós-hão tão completamente como seria para desejar.

Sobre as linhas actualmente em construcção encontramos tambem desenvolidamente no relatorio explicado o estado em que presentemente se encontram e os gastos feitos com ellas.

Por isso abstendo-nos de outras quaesques considerações dispensaveis pelo relatorio que deveis examinar, entendemos que devem ser approvadas pela assembléa geral as resoluções que no mesmo relatorio são submettidas á vossa approvação e sobre as quaes deliberareis na vossa sabedoria, conforme os melhores principios de direito e os interesses da Companhia.

Em cumprimento do artigo 25.º dos estatutos, e tendo-se pro-



cedido ao derido sorteio, designou este para sabirem do conselho fiscal, os srs. J. P. Diogo Patrone Junior e Antonio Centeno.

Ha, portanto, a proceder á eleição de dois membros d'este conselho, sendo permittida a reeleição.

Lisboa 31 de maio de 1889.

(Assignados) *Conde de Valençães*, PRESIDENTE. — *Conde de S. Januario*, VICE-PRESIDENTE. — *Manuel Joaquim Alves Diniz*. — *Alfredo Mendes da Silva*. — *Dr. Carlos May Figueira*. — *Adrião de Seixas*. — *J. P. Diogo Patrone Junior*. — *João Baptista de Figueiredo*. — *Francisco de Almeida Cardozo de Albuquerque*. — *Antonio Centeno*, SECRETARIO.

### AVIZOS DE SERVIÇO

#### CAMINHOS DE FERRO DO MINHO E DOURO

##### *Abertura do apeadeiro da Ferradôza*

Desde o dia 25 do corrente, terão a paragem de 1 minuto os comboios n.ºs 21 e 24, e de 3 minutos os comboios n.ºs 25 e 26, no apeadeiro da Ferradôza, situado ao kilometro 150-542 da linha do Douro, entre as estações do Tua e Vargellas.

N'este apeadeiro serão vendidos bilhetes de todas as classes e despachadas bagagens e mercadorias de grande e pequena velocidade, para todas as estações das linhas do Minho e Douro e vice-versa.

O preço dos bilhetes e mais transportes do apeadeiro da Ferradôza para as estações do Minho e Douro, será taxado como se a estação de procedencia fosse a immediatamente anterior no sentido da marcha do comboio. Igualmente para os transportes com destino a este apeadeiro, serão cobradas as importancias como se a estação destinataria fosse a immediatamente posterior no sentido da marcha do comboio.

##### *Serviço combinado com as linhas hespanholas e francezas*

Viagem de recreio a Paris, via Barca d'Alva-Salamanca.

Bilhetes de ida e volta a preços muito reduzidos; 2.ª classe 22\$500, 3.ª classe 16\$200 reis.

Este bilhetes são validos para:

*Ida*—Nos dias 22, 23, 24, 25 ou 26 de setembro.—Porto, (partida) 8 da manhã; Barca d'Alva, (chegada) 3,50 da tarde, (partida), 4,49 da tarde; Salamanca, (chegada) 10,9 da tarde; (partida), 10,24 da tarde.

Nos dias 23, 24, 25, 26 ou 27 de setembro.—Medina, (chegada) 12,40 da manhã; (partida), 3,10 da tarde.

Nos dias 24, 25, 26, 27 ou 28 de setembro.—S. Sebastian, (chegada) 9,3 da manhã; (partida) 9,28 da manhã; Irun, (chegada) 10,6 da manhã; (partida) 10,16 da manhã; Hendaya, (chegada) 10,20 da manhã; (partida) 11,10 da manhã.

No dia 29 de setembro.—Paris, (chegada) 7,35 da manhã.

*Volta*—Partida de Paris desde 29 de setembro até 11 d'outubro, por qualquer dos comboios que fazem o serviço directo de Paris á fronteira hespanhola (Hendaya-Irun), e que tenham carruagens de 2.ª e 3.ª classe.

Desde 2 até 18 de outubro.—Medina, (partida) 1,40 da manhã; Salamanca, (chegada) 3,58 da manhã; (partida) 4,10 da manhã; Barca d'Alva, (chegada) 9,20 da manhã; (partida) 9,30 da manhã; Porto, (chegada) 5,30 da tarde.

Por esta forma terão os passageiros a faculdade de se demorarem 12 dias em Paris incluídos os de chegada e partida; podendo além d'isso utilizar-se da paragem facultativa em Salamanca, S. Sebastian e Hendaya, até 4 dias, tanto á ida como é volta.

##### **Condições**

1.ª Os passageiros procedentes da linha do Minho que queiram utilizar-se d'estes bilhetes, poderão fazel-o requisitando-os em qualquer estação d'esta linha, mu-

nindo-se n'essa estação d'um bilhete ordinario que lhes garanta a passagem até á estação de Ermezinde, onde receberão o bilhete especial para Paris.

2.ª Pelo mesmo motivo e para os passageiros procedentes da linha do Douro, estes bilhetes serão requisitados em qualquer estação d'esta linha, onde os receberão sem augmento de preço.

3.ª Em qualquer dos casos, os bilhetes especiaes para Paris serão requisitados até á vespera da partida, e a sua importancia paga na estação e no acto de fazer a requisição.

4.ª Estes bilhetes são pessoas e intransmissiveis, devendo ser assignados pelos passageiros, que não poderão recusar-se a justificar a sua identidade por meio da assignatura, sempre que assim lhes seja exigido por qualquer empregado das diversas linhas que teem a percorrer.

5.ª Não se concedem meios bilhetes.

6.ª Todo o bilhete encontrado em outra data, estação ou comboio é nullo.

7.ª E' concedido a cada passageiro o transporte gratuito de 20 kilogrammas de bagagem. Os excedentes serão taxados em conformidade com as tarifas em vigor.

#### COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES *Exposição universal de Paris*

5.ª viagem economica. Bilhetes de ida e volta em 2.ª classe preço 22\$500 reis.

Estes bilhetes vender-se-hão nas estações de Lisboa e Entroncamento e são validos para

*Ida*—Partida de Lisboa de 21 a 25 de setembro, chegada a Madrid, 22 a 26; partida de Madrid, 22 a 27; chegada a Hendaya, 24 a 28; partida de Hendaya, em 28; chegada a Paris em 29.

*Volta*—Partida de Paris de 29 de setembro a 11 de outubro, por qualquer dos comboios que fazem o serviço directo de Paris á fronteira hespanhola.

Chegada a Irun de 30 de setembro a 12 de outubro; partida de Irun de 30 a 16; chegada a Madrid de 1 a 17; partida de Madrid de 2 a 18; chegada a Lisboa de 3 a 19.

Por esta forma os passageiros poderão á ida effectuar a viagem directamente ou descançar alguns dias em Madrid, S. Sebastian, e Hendaya, e á volta demorar-se em Irun, S. Sebastian, e Madrid o tempo que quizerem comtanto que a chegada a Lisboa ou Entroncamento não exceda o dia 19 de outubro de 1889.

Para mais esclarecimentos vejam-se os cartazes affixados nos logares do costume.

Achando-se estabelecidas as communicações com a Galliza, previne-se o publico de que fica sem effeito o aviso ao publico, d'esta companhia, B 262 de 8 do corrente, continuando por consequencia a venda de bilhetes e acceitando-se expedições tanto de grande como de pequena velocidade, que se destinem para alem de Valença do Minho.

#### COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO DA BEIRA ALTA

##### *Ampliação á tarifa especial n.º 9*

Transportes de vinho de Figueira á Pampilhosa: preço por tonelada 700 reis, em transito á destinação das estações de Gaia ou Porto sem reciprocidade por expedição de 1:000 kilos ou pagando como tal.

A partir de 1 de outubro de 1889 fica estabelecido o preço de 700 reis por tonelada de Figueira a Pampilhosa para o transporte de vinhos em cascos ou barris, re-



messas procedentes de Figueira á destinação de Gaia ou Porto.

N'este preço estão incluídas as despesas accessorias na razão de 400 réis por tonelada.

E' concedido o regresso gratuito de taras vazias no praso de 90 dias a contar da data do despacho primitivo, ás remessas feitas nas condições de que trata a presente.

Para este fim os expedidores reclamarão na estação de Figueira no acto do despacho das taras cheias, o boletim de regresso gratuito de taras vazias.

Ficam em tudo mais em vigor as condições da tarifa especial P. V. n.º 9.

#### Tarifa especial n.º 13

Transporte de mercadorias diversas de Figueira a Pampilhosa, em transitio á destinação das estações de Mealhada, ao Porto, ou vice versa desde 10 de setembro de 1889, de Figueira a Pampilhosa ou vice-versa.

Preço por tonelada incluindo despesas accessorias  
1.ª serie, 17540; 2.ª, 17400; 3.ª, 17140; 4.ª, 720; 5.ª, 680; 6.ª, 580 réis.

A classificação é a mesma da tarifa n.º 1 da companhia real.

#### Condições

1.ª—Os preços d'esta tarifa serão applicados por fracções indivisíveis de 10 kilogrammas a contar do minimum de 100 kilogrammas, excepto nas expedições por wagon completo, em que a applicação se fará por fracções de 100 kilogrammas.

2.ª—Ficam isentas de direitos de armazenagem por 5 dias na estação da Figueira as remessas a que fôr applicada a presente tarifa, quando effectuadas por expedições não inferiores a 500 kilogrammas, ou paguem por este pezo.

A responsabilidade a que é sujeita a Companhia conforme as disposições legais em vigor, cessará porém, logo que findar o praso marcado no art. 36.º das disposições communs á grande e pequena velocidade das tarifas geraes.

3.ª—E' concedido o regresso gratuito de taras vazias as remessas effectuadas por wagons completos dos generos abaixo designados:

*Aguas mineraes, arroz, assucar, bolacha, carvão vegetal, cereaes, cortiça, farellos, farinhas, palha prensada, petroleo, sal e sementes.*

Para este fim requisitar-se-hão nas estações de partida vales de regresso, os quaes só surtirão effeito sendo acompanhados das cartas de porte das primitivas remessas.

Esta concessão caduca aos 30 dias da data da primitiva remessa. A Companhia não responde por qualquer ruptura ou avaria de qualquer genero, que possam soffrer as taras vazias transportadas nas condições da presente.

4.ª—As mercadorias a granel, serão as operações de carga e descarga feitas pelos expedidores e consignatarios, para o que serão postos á sua disposição os wagons com o praso de 24 horas para cada operação de carga e descarga.

5.ª—Ficam em tudo mais em vigor as condições das tarifas geraes, quando não sejam contrarias ás disposições da presente.

#### Serviço combinado com as companhias hespanholas e francezas

ULTIMA VIAGEM DE RECREIO A PARIS  
EXPOSIÇÃO UNIVERSAL DE 1889

Bilhetes de 2.ª classe, ida e volta..... 22500 réis  
" 3.ª " " " ..... 16200 "

#### Permanencia em Paris 12 dias

Ida—Partida das estações da Beira pelo comboio n.º 1 a partir de 22 a 26 de setembro com faculdade de paragem em Salamanca, S. Sebastião e Hendaya de forma a partir de Hendaya em 28 de setembro ás 11 h. e 10 m. da manhã, chegando a Paris em 29 ás 7 h. e 35 minutos.

Regresso—Partida de Paris em 11 d'outubro ás 4 h. e 40 m. da tarde, chegada á estação de Hendaya em 12 ás 2 h. e 50 m. da tarde também com faculdade de parar em Hendaya, S. Sebastião, Salamanca, podendo regressar nos comboios da Beira, até ao dia 18 d'outubro.

Comboios ordinarios até Hendaya e comboio especial de Hendaya a Paris e vice-versa

Estes bilhetes serão vendidos em Figueira e Pampilhosa ás horas dos comboios e nas mais estações da linha serão pedidos com 24 h. de antecedencia. São pessoaes e intransmissiveis; e dão direito ao transporte gratuito de 20 kilos de kilos de bagagem.

#### Observações

Aos passageiros que não quizerem permanecer 12 dias em Paris é-lhes facultado o poderem partir de Paris desde 29 de setembro a 11 d'outubro pelos comboios ordinarios que tenham carruagens de 2.ª e 3.ª classe.

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO DE PORTUGAL

41 — Rua Ivens — 41



## EMPRESA INSULANA DE NAVEGAÇÃO

### CARREIRA A VAPOR PARA AS ILHAS DOS AÇORES E MADEIRA

No dia 5 de cada mez, ás 10 horas da manhã, para S. Miguel, Terceira, Graciosa, S. Jorge, Pico, Fayal e Flores.

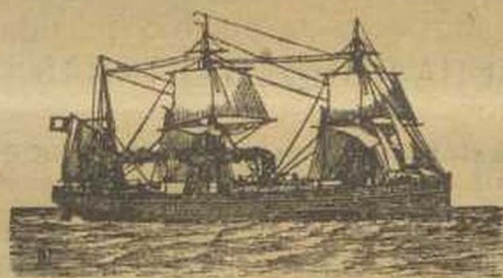
No dia 20 de cada mez, ás 10 horas da manhã, para a Madeira, Santa Maria, S. Miguel, Terceira e Fayal.

LISBOA

O AGENTE

84, CAES DO SODRÉ 2.º

Germano Serrão Arnaud



## Carreira Regular de Vapores

ENTRE

### Lisboa e Bordeus

Servida pelos vapores

|                       |         |            |
|-----------------------|---------|------------|
| Kolga.....            | capitão | Appelgren  |
| Corfitz Beckfris..... | "       | Khysell    |
| Trelleborg.....       | "       | Pettersson |
| Gustalf Tilberg.....  | "       | Axelsen    |
| Pollux.....           | "       | Westerberg |
| Castor.....           | "       | Mastson    |

#### AGENTES

Henry Burnay & C.ª — Lisboa  
Prytz & C.ª — Bordeus



# Nicaise & Delcuve

LA LOUVIÈRE — BELGICA

OFFICINAS DE  
CONSTRUÇÕES METALLICAS  
PONTES, COBERTURAS, GAZOMETROS

Material fixo e circulante de caminhos de ferro e tramwais

Cruzamentos e mudanças de via  
Parafuzos — Escapulas. — Chapins e barretas  
Basculas para wagons. — Reservatorios  
Signaes. — Placas rotatorias  
Pontes rotatorias para machinas. — Discos  
Gruas hydraulicas

Carruagens, Wagons, Wagonetes, Tenders

Especialidade de roda com centro de ferro forjado  
Systema privilegiado

Guindastes moveis. — Peças de forja  
Fundição de ferro e cobre

Privilegio para um systema de guindaste movel com  
contrapeso de equilibrio automatico e leito de rotação  
ou fixo, todo em ferro e aço.

Nicaise & Delcuve

## BANHOS

DAS

## Caldas da Amieira

AGUAS CHOLORETADAS

UNICAS EM PORTUGAL E HESPAHHA

(na linha ferrea de Lisboa a Torres e Figueira da Foz)

ABERTURA DO estabelecimento de banhos das Caldas da Amieira e do hotel a 15 de maio. Applicam-se os banhos d'estas aguas para o rheumatismo, figado, estomago, baço, molestias herpeticas, leuchorrêas, inflamações de quaesquer órgãos, etc.

Na séde balnear das Caldas da Amieira ha, além do estabelecimento de banhos e do hotel, bilhar, gymnasio, piano, jornaes nacionaes e estrangeiros, estação de correio, jardins e variados jogos. Para esclarecimentos, rua Augusta, 166, 1.º esquerdo, escriptorio da companhia das Aguas Thermaes da Amieira.

N. B.—Nos mezes de maio a 31 de outubro os comboios mixtos n.º 71 e 72 teem paragem em frente do estabelecimento para receber e deixar os passageiros sem bagagem.

## MATERIAES DE CONSTRUÇÃO

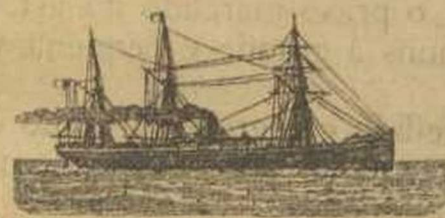
Nos armazens de J. LINO se encontra o mais completo sortimento dos artigos necessarios á construcção urbana taes como:

Madeiras de todas as qualidades.  
Vigamentos.  
Taboados.  
Barrotames.  
Portas feitas.  
Soalhos aparelhados.  
Parquets nacionaes e estrangeiros.  
Madeiras para marcenaria.  
Madeiras para carruagens.  
Molduras para guarnecimentos.  
Recortes de madeiras.  
Fasquiados, etc., etc., etc.  
Utensilios para obras.  
Material ceramico.  
Tubos de grés da melhor qualidade.  
Cimento de Portland.

Pozzolana dos Açores.  
Tijolos de todas as dimensões.  
Tijolos refractarios inglezes.  
Barros refractarios, idem  
Ladrilhos de mosaicos nacionaes e estrangeiros.  
Azulejos brancos e de cores.  
Vazos e balaustres para platibandas.  
Telha franceza legitima das melhores fabricas de Marseilha.  
Placas esmaltadas para numeração.  
Ornatos em zinco.  
Feltro asphaltado.  
Pregaria d'arame.

Além de todos os referidos artigos, para facilitar aos srs. proprietarios e architectos a aquisição de quaesquer outros materiaes de que necessitem para suas obras, J. LINO encarrega-se de os fornecer com a maior promptidão e nas melhores condições possiveis, podendo para esse fim dirigir-se pelo correio a J. LINO, rua nova do Caes do Tojo, 35, ou pelo telegrapho a

LINO — LISBOA



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Em 23 de Setembro o paquete «Magdalena»

Para Montevideo e Buenos-Ayres

Para Southampton e Antuerpia

O paquete «La Plata» esperado em 30 ou 30 de setembro

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

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

AGENTES

LISBOA

KNOWLES RAWES & C.  
31, Rua dos Capellistas, 1.º

PORTO

W. C. TAIT & C.  
23, Rua dos Inglezes, 23



# Empresa 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

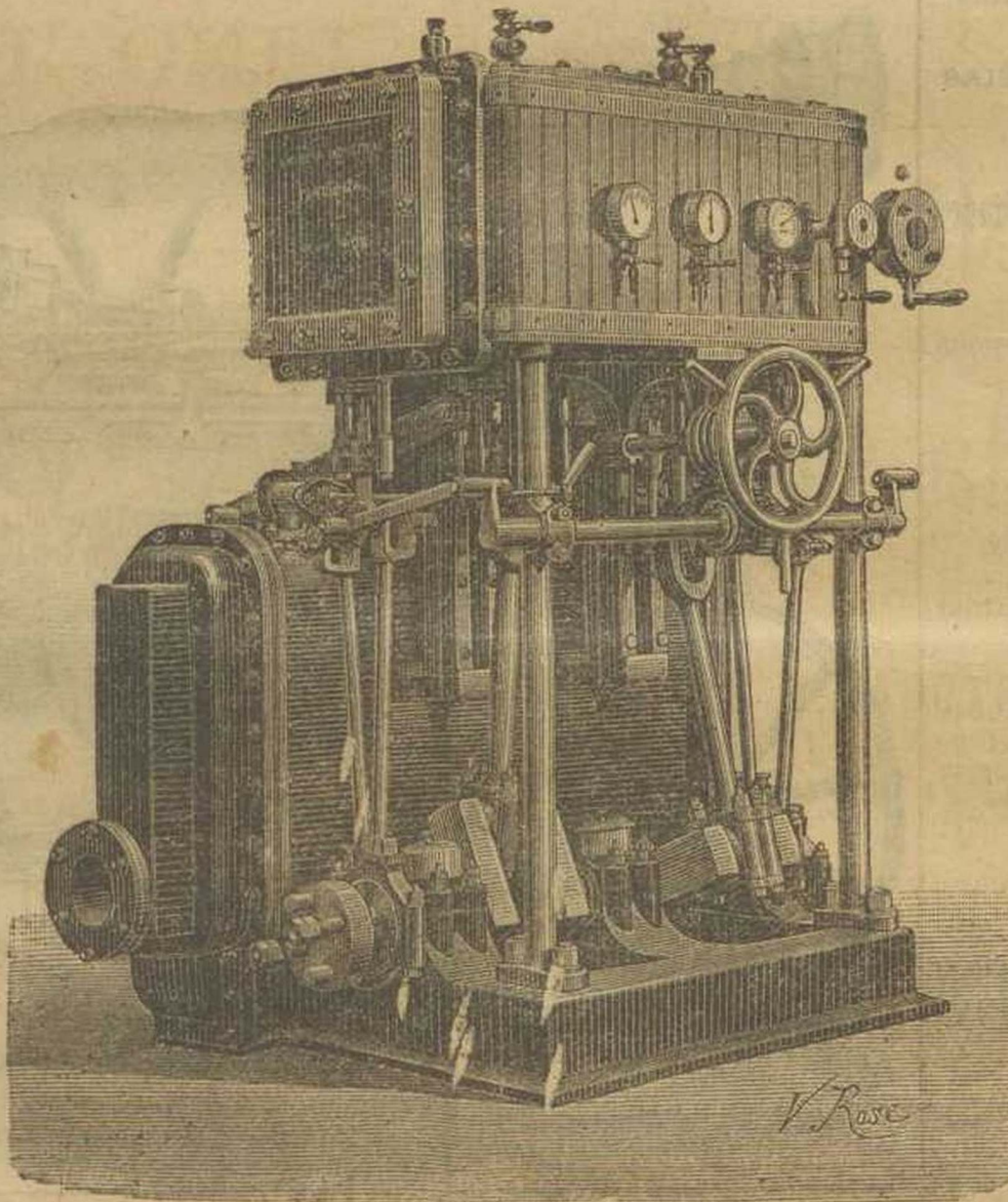
Tubos de ferro para as mesmas fundidos em rampa e ao alto

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

Encarrega-se tambem do assentamento de tubagens; tendo já sido confiado às suas officinas a execução de canalisações importantes, entre outras o esgoto da Penitenciaria 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 Empresa Industrial Portuguesa para o hiute 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 instalação necessaria para fundir tubos ao alto; os tubos de 3 metros dão a vantagem de enorme economia de juntas ao serem smpregados em canalisações.

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

### Machina

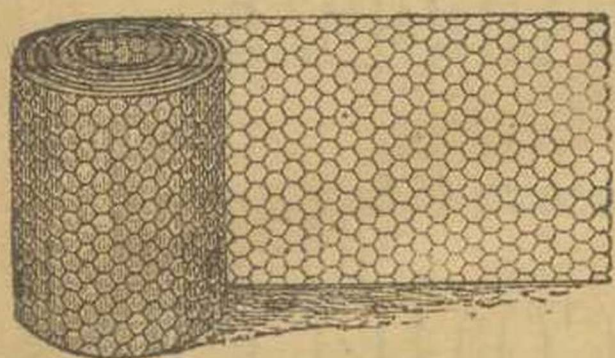
a vapor da força de 30 CAVALLOS, construida em 1883, nas officinas da Empresa Industrial Portuguesa para o hiute dos pilotos da barra de Lisboa e «Visconde da Praia Grande de Macau.»

EMPRESA INDUSTRIAL PORTUGUEZA

Santo Amaro, LISBOA



CASA FUNDADA EM 1854



# FRANCISCO RIVIERE

BARCELONA E MADRID

Officinas em SAN MARTIN DE PROVENSALS (Barcelona)

## MANUFACTURA DE TECIDOS METALLICOS

Chapas perfuradas e seda para peneiros

**ESPECIALIDADES:** Tecidos extrafortes para minas — Rêdes sem fim para fabricas de papel continuo — Rêde galvanizada para jardins, capoeiras, etc.

**Colchões metallicos,** aperfeiçoados — Rêde com espinhos para cercados economicos — Artigos de peneireiro, por grosso.

*Pedir catalogos e preços correntes aos escriptorios*

**BARCELONA,** Ronda de San Pedro, n.º 60 — **Calle del Prado, 2, MADRID**

# Julius G. Neville & C.<sup>a</sup> — LIVERPOOL

CONDUÇÃO E DISTRIBUIÇÃO  
de aguas

**FABRICAS DE GAZ**

Prensas para abrir rodas

Machinas para officinas

**TRANSMISSÕES E CORREIAS**

Bombas, Tubos

Mangueiras e accessorios

Ferramentas de todas as qualidades

**PILHAS ELECTRICAS**

Aranes

Cabos telegraphicos e submarinos

APPARELHOS

Telegraphicos e Telephonicos

Iluminação electrica, e toda a qualidade de  
apparellhos para electricidade

Material para todas as industrias

Locomotivas para caminhos de ferro

Carruagens — Wagons — Rodas

Eixos — Molas — Carris — Tra-

vessas de diferentes systemas

— Plataformas — Cochins —

Wagons-cisternas

Gruas-locomotivas

**GRUAS GUINDASTES - BASCULAS**

Construções de pontes metallicas

Estações de caminhos de ferro

DISCOS

WAGONS DE TODAS AS CLASSES

Carruagens do systema americano

**Machinas dos mais aperfeiçoados**

systemas

usados na Europa e America

Machinas para cortar e curvar carris

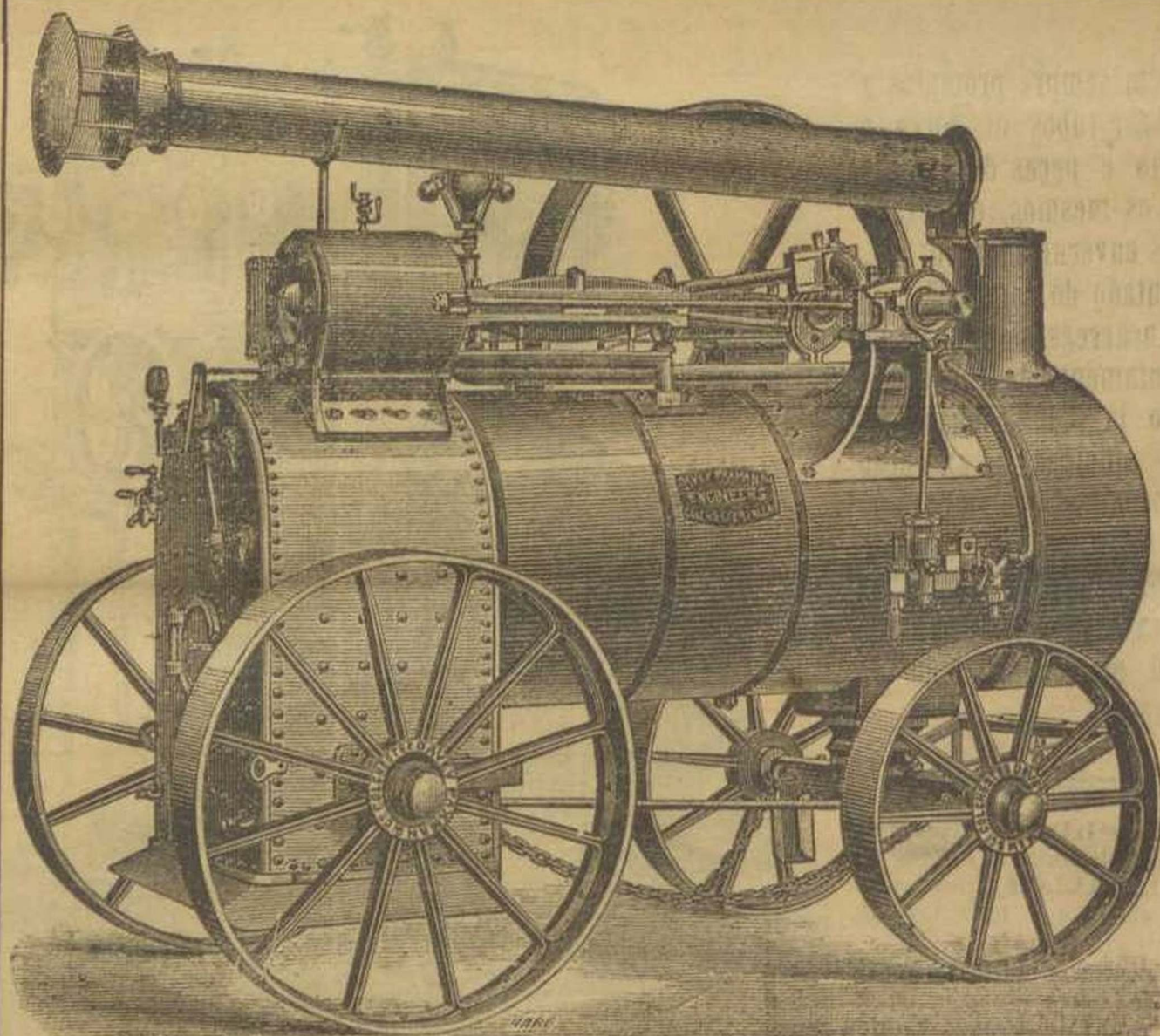
Envia-se gratis o novo catalogo

**MADRID**

**6 — Puerta del Sol — 6**

**BARCELONA**

**Plaza de Palacio — 11**



**REPRESENTANTES**

DE

**Falcon Works. — LOUGHBOROUGH**

DE

**Davey Paxman & C.<sup>a</sup> — COLCHESTER**

Unicos premiados pela

REAL SOCIEDADE DA AGRICULTURA DE INGLATERRA

Depois de grandes provas de competencia  
no ultimo concurso de 1887.

Material para caminhos de ferro americanos  
e economicos



# Quadro de distancias kilometricas entre as estações das Linhas de Leste, Norte, Rameas de Caceres e C e as de Lisboa — Cintra — Torres e Torres — Figueira — Alfarellos

892841—Typ., P.

| Das estações<br>abaixo ás da frente<br>ou vice-versa |       | Alcantara | S. Domingos (apadeiro) | Bemfica | Porcalhota | Queluz—Bellas | Cacem | Cintra | Meleças (apadeiro) | Sabugo | Mafra | Malveira | Peto Negro | Dois Portos | Runa | Torres Vedras | Ramalhal | Ourito | Bombarral | S. Mamede | Obidos | Caldas da Rainha | Bouro | S. Martinho | Cella | Vallado | Martinganga | Martinha Grande | Leiria | Milagres (apadeiro) | Monte Real | Monte Redondo | Guia | Lourical | Telhada | Amieira | Lares | Santo Aleixo | Figueira | Verride | Alfarellos | Das<br>abaixo<br>ou vi |         |
|--|-------|-----------|------------------------|---------|------------|---------------|-------|--------|--------------------|--------|-------|----------|------------|-------------|------|---------------|----------|--------|-----------|-----------|--------|------------------|-------|-------------|-------|---------|-------------|-----------------|--------|---------------------|------------|---------------|------|----------|---------|---------|-------|--------------|----------|---------|------------|------------------------|---------|
| Lisboa   | ..... | 20        | 45                     | 43      | 47         | 49            | 25    | 34     | 28                 | 33     | 44    | 46       | 56         | 62          | 67   | 74            | 79       | 86     | 93        | 102       | 107    | 112              | 120   | 124         | 133   | 138     | 152         | 158             | 168    |                     | 180        | 185           | 192  | 199      | 207     | 212     | 217   | 219          | 223      | 207     | 199        | Lisboa                 |         |
| Poco do Bispo  | ..... | 24        | 19                     | 17      | 21         | 23            | 29    | 38     | 32                 | 37     | 45    | 50       | 60         | 66          | 71   | 75            | 83       | 90     | 99        | 106       | 111    | 116              | 124   | 128         | 137   | 142     | 156         | 162             | 172    |                     | 184        | 189           | 196  | 203      | 211     | 212     | 216   | 219          | 222      | 203     | 193        | Poco do Bispo          |         |
| Olivaes  | ..... | 27        | 22                     | 20      | 24         | 26            | 32    | 41     | 35                 | 40     | 48    | 53       | 63         | 69          | 74   | 78            | 86       | 93     | 102       | 109       | 114    | 119              | 127   | 131         | 140   | 145     | 159         | 165             | 175    |                     | 187        | 192           | 199  | 206      | 214     | 209     | 213   | 216          | 219      | 200     | 192        | Olivaes                |         |
| Sacavem  | ..... | 30        | 25                     | 23      | 27         | 29            | 35    | 44     | 38                 | 43     | 51    | 56       | 66         | 72          | 77   | 81            | 89       | 96     | 105       | 112       | 117    | 122              | 130   | 134         | 143   | 148     | 162         | 168             | 178    |                     | 190        | 195           | 202  | 209      | 211     | 206     | 210   | 213          | 216      | 219     | 200        | 189                    | Sacavem |
| Povoa  | ..... | 38        | 33                     | 31      | 35         | 37            | 43    | 52     | 46                 | 51     | 59    | 64       | 74         | 80          | 85   | 89            | 97       | 104    | 113       | 120       | 125    | 130              | 138   | 142         | 151   | 156     | 170         | 176             | 186    |                     | 198        | 203           | 210  | 211      | 203     | 198     | 202   | 205          | 208      | 208     | 181        | Povoa                  |         |
| Alverca  | ..... | 42        | 37                     | 35      | 39         | 41            | 47    | 56     | 50                 | 55     | 63    | 68       | 78         | 84          | 89   | 93            | 101      | 108    | 117       | 124       | 129    | 134              | 142   | 146         | 155   | 160     | 174         | 180             | 190    |                     | 202        | 207           | 214  | 207      | 199     | 194     | 198   | 201          | 204      | 185     | 177        | Alverca                |         |
| Alhandra   | ..... | 46        | 41                     | 39      | 43         | 45            | 51    | 60     | 54                 | 59     | 67    | 72       | 82         | 88          | 93   | 97            | 105      | 112    | 121       | 128       | 133    | 138              | 146   | 150         | 159   | 164     | 178         | 184             | 194    |                     | 206        | 211           | 211  | 203      | 195     | 190     | 194   | 197          | 200      | 181     | 173        | Alhandra               |         |
| Villa Franca   | ..... | 51        | 46                     | 44      | 48         | 50            | 56    | 65     | 59                 | 64     | 72    | 77       | 87         | 93          | 98   | 102           | 110      | 117    | 126       | 133       | 138    | 143              | 151   | 155         | 164   | 169     | 183         | 189             | 199    |                     | 211        | 213           | 207  | 199      | 191     | 186     | 190   | 193          | 196      | 177     | 169        | Villa Franca           |         |
| Carregado  | ..... | 57        | 52                     | 50      | 54         | 56            | 62    | 71     | 65                 | 70     | 78    | 83       | 93         | 99          | 104  | 108           | 116      | 123    | 132       | 139       | 144    | 149              | 157   | 161         | 170   | 175     | 189         | 195             | 205    |                     | 211        | 206           | 200  | 192      | 184     | 179     | 183   | 186          | 189      | 170     | 162        | Carregado              |         |
| Azambuja   | ..... | 67        | 62                     | 60      | 64         | 66            | 72    | 81     | 75                 | 80     | 88    | 93       | 103        | 109         | 114  | 118           | 126      | 133    | 142       | 149       | 154    | 159              | 167   | 171         | 180   | 185     | 199         | 205             | 213    |                     | 201        | 196           | 190  | 182      | 174     | 169     | 173   | 176          | 179      | 160     | 152        | Azambuja               |         |
| Reguengo   | ..... | 75        | 70                     | 68      | 72         | 74            | 80    | 89     | 83                 | 88     | 96    | 101      | 111        | 117         | 122  | 126           | 134      | 141    | 150       | 157       | 162    | 167              | 173   | 179         | 188   | 193     | 207         | 213             | 205    |                     | 193        | 188           | 182  | 174      | 166     | 161     | 165   | 168          | 171      | 152     | 144        | Reguengo               |         |
| Sant'Anna  | ..... | 81        | 76                     | 74      | 78         | 80            | 86    | 95     | 89                 | 94     | 102   | 107      | 117        | 123         | 128  | 132           | 140      | 147    | 156       | 163       | 168    | 173              | 181   | 185         | 194   | 199     | 213         | 210             | 200    |                     | 188        | 183           | 177  | 169      | 161     | 156     | 160   | 163          | 166      | 147     | 439        | Sant'Anna              |         |
| Santarem   | ..... | 95        | 90                     | 88      | 92         | 94            | 100   | 109    | 103                | 108    | 116   | 121      | 131        | 137         | 142  | 146           | 154      | 161    | 170       | 177       | 182    | 187              | 195   | 199         | 208   | 213     | 201         | 195             | 185    |                     | 173        | 168           | 162  | 154      | 146     | 141     | 145   | 148          | 151      | 132     | 124        | Santarem               |         |
| Valle de Figueira                                    | ..... | 104       | 99                     | 97      | 101        | 103           | 109   | 118    | 112                | 117    | 125   | 130      | 140        | 146         | 151  | 155           | 163      | 170    | 179       | 186       | 191    | 196              | 204   | 208         | 211   | 206     | 192         | 186             | 176    |                     | 164        | 159           | 153  | 145      | 137     | 132     | 136   | 139          | 142      | 123     | 115        | Valle de Figueira      |         |
| Matto de Miranda                                     | ..... | 114       | 109                    | 107     | 111        | 113           | 119   | 128    | 122                | 127    | 135   | 140      | 150        | 156         | 161  | 165           | 173      | 180    | 189       | 196       | 201    | 206              | 214   | 210         | 201   | 196     | 182         | 176             | 166    |                     | 154        | 149           | 143  | 135      | 127     | 122     | 126   | 129          | 132      | 113     | 105        | Matto de Miranda       |         |
| Torres Novas   | ..... | 123       | 118                    | 116     | 120        | 122           | 128   | 137    | 131                | 136    | 144   | 149      | 159        | 165         | 170  | 174           | 182      | 189    | 198       | 205       | 210    | 214              | 207   | 202         | 193   | 188     | 174         | 168             | 158    |                     | 146        | 141           | 135  | 127      | 119     | 114     | 118   | 121          | 124      | 105     | 97         | Torres Novas           |         |
| Entroncamento  | ..... | 127       | 122                    | 120     | 124        | 126           | 132   | 141    | 135                | 140    | 148   | 153      | 163        | 169         | 174  | 178           | 186      | 193    | 202       | 209       | 214    | 210              | 203   | 198         | 189   | 184     | 170         | 164             | 154    |                     | 142        | 137           | 131  | 123      | 115     | 110     | 114   | 117          | 120      | 101     | 93         | Entroncamento          |         |
| Barquinha  | ..... | 134       | 126                    | 124     | 128        | 130           | 136   | 145    | 139                | 144    | 152   | 157      | 167        | 173         | 178  | 182           | 190      | 197    | 206       | 213       | 218    | 223              | 226   | 201         | 192   | 187     | 173         | 167             | 157    |                     | 145        | 140           | 134  | 126      | 118     | 113     | 117   | 120          | 123      | 104     | 96         | Barquinha              |         |
| Tancos (apadeiro)                                    | ..... | 136       | 131                    | 129     | 133        | 135           | 141   | 150    | 144                | 149    | 157   | 162      | 172        | 178         | 183  | 187           | 195      | 202    | 211       | 218       | 223    | 226              | 221   | 209         | 198   | 193     | 179         | 173             | 163    |                     | 151        | 146           | 140  | 132      | 124     | 119     | 123   | 126          | 129      | 110     | 102        | Tancos (apadeiro)      |         |
| Praia  | ..... | 139       | 134                    | 132     | 136        | 138           | 144   | 153    | 147                | 152    | 160   | 165      | 175        | 181         | 186  | 190           | 198      | 205    | 214       | 221       | 226    | 221              | 214   | 209         | 200   | 195     | 181         | 175             | 165    |                     | 153        | 148           | 142  | 134      | 126     | 121     | 125   | 128          | 131      | 112     | 104        | Praia                  |         |
| Tramagal   | ..... | 150       | 145                    | 143     | 147        | 149           | 155   | 164    | 158                | 163    | 171   | 176      | 186        | 192         | 197  | 201           | 209      | 216    | 225       | 232       | 237    | 233              | 226   | 221         | 212   | 207     | 193         | 187             | 177    |                     | 165        | 160           | 154  | 146      | 138     | 133     | 137   | 140          | 143      | 124     | 116        | Tramagal               |         |
| Abrantes   | ..... | 155       | 150                    | 148     | 152        | 154           | 160   | 169    | 163                | 168    | 176   | 181      | 191        | 197         | 202  | 206           | 214      | 221    | 230       | 237       | 242    | 238              | 231   | 226         | 217   | 212     | 198         | 192             | 182    |                     | 170        | 165           | 159  | 151      | 143     | 138     | 142   | 145          | 148      | 129     | 121        | Abrantes               |         |
| Bemposta   | ..... | 167       | 162                    | 160     | 164        | 166           | 172   | 181    | 175                | 180    | 188   | 193      | 203        | 209         | 214  | 218           | 226      | 233    | 242       | 249       | 254    | 250              | 243   | 238         | 231   | 224     | 210         | 204             | 194    |                     | 182        | 177           | 171  | 163      | 155     | 150     | 154   | 157          | 160      | 144     | 133        | Bemposta               |         |
| Ponte de Sôr   | ..... | 184       | 179                    | 177     | 181        | 183           | 189   | 198    | 192                | 197    | 205   | 210      | 220        | 226         | 231  | 235           | 243      | 250    | 259       | 266       | 271    | 266              | 259   | 254         | 247   | 240     | 226         | 220             | 210    |                     | 198        | 193           | 187  | 179      | 171     | 166     | 170   | 173          | 176      | 157     | 149        | Ponte de Sôr           |         |
| Torre das Vargens                                    | ..... | 195       | 190                    | 188     | 192        | 194           | 200   | 209    | 203                | 208    | 216   | 221      | 231        | 237         | 242  | 246           | 254      | 261    | 270       | 277       | 282    | 277              | 270   | 265         | 258   | 251     | 237         | 231             | 221    |                     | 209        | 204           | 198  | 190      |         |         |       |              |          |         |            |                        |         |



# Quadro de distancias kilometricas entre as estações das Linhas de Leste, Norte, Rameas de Caceres e Coimbra e as de Lisboa — Cintra — Torres e Torres e Figueira — Alfarellos

892841—Typ., Polourinho, 14 x 17

| Das estações<br>abaixo ás da frente<br>ou vice-versa | Milagres (apadeiro) |               |           |         |       |         |          |              |           |          |          |           |          |                   |                  |              |               |           |                   |       | Das estações<br>abaixo ás retro<br>ou vice-versa |
|--|---------------------|---------------|-----------|---------|-------|---------|----------|--------------|-----------|----------|----------|-----------|----------|-------------------|------------------|--------------|---------------|-----------|-------------------|-------|--|
|  | Lisboa              | Povo do Bispo | Oliveiras | Sacavém | Povoa | Alverca | Albandra | Villa Franca | Carregado | Azambuja | Reguengo | Sant'Anna | Santarem | Valle de Figueira | Matto de Miranda | Torres Novas | Entroncamento | Barquinha | Tancos (apadeiro) | Prala |  |
| 20   | 15                  | 13            | 17        | 19      | 25    | 34      | 38       | 43           | 46        | 52       | 62       | 67        | 74       | 79                | 86               | 95           | 102           | 107       | 112               | 120   | 128  |
| 24   | 19                  | 17            | 24        | 26      | 32    | 41      | 45       | 50           | 53        | 59       | 69       | 74        | 81       | 86                | 93               | 100          | 106           | 111       | 116               | 124   | 132  |
| 27   | 22                  | 20            | 27        | 29      | 35    | 44      | 48       | 53           | 56        | 62       | 72       | 77        | 84       | 89                | 96               | 102          | 108           | 113       | 118               | 126   | 134  |
| 30   | 25                  | 23            | 30        | 32      | 38    | 47      | 51       | 56           | 59        | 65       | 75       | 80        | 87       | 92                | 99               | 105          | 111           | 116       | 122               | 130   | 138  |
| 38   | 33                  | 31            | 38        | 40      | 46    | 55      | 59       | 64           | 67        | 73       | 83       | 88        | 95       | 100               | 107              | 113          | 119           | 124       | 130               | 138   | 146  |
| 42   | 37                  | 35            | 42        | 44      | 50    | 59      | 63       | 68           | 71        | 77       | 87       | 92        | 99       | 104               | 110              | 116          | 122           | 127       | 133               | 141   | 149  |
| 46   | 41                  | 39            | 46        | 48      | 54    | 63      | 67       | 72           | 75        | 81       | 91       | 96        | 103      | 108               | 114              | 120          | 126           | 131       | 137               | 145   | 153  |
| 54   | 49                  | 47            | 54        | 56      | 62    | 71      | 75       | 80           | 83        | 89       | 99       | 104       | 111      | 117               | 123              | 129          | 135           | 140       | 146               | 154   | 162  |
| 57   | 52                  | 50            | 57        | 59      | 65    | 74      | 78       | 83           | 86        | 92       | 102      | 107       | 114      | 120               | 126              | 132          | 138           | 143       | 149               | 157   | 165  |
| 67   | 62                  | 60            | 67        | 69      | 75    | 84      | 88       | 93           | 96        | 102      | 112      | 117       | 124      | 130               | 136              | 142          | 148           | 153       | 159               | 167   | 175  |
| 75   | 70                  | 68            | 75        | 77      | 83    | 92      | 96       | 101          | 104       | 110      | 120      | 125       | 132      | 138               | 144              | 150          | 156           | 161       | 167               | 175   | 183  |
| 84   | 79                  | 77            | 84        | 86      | 92    | 101     | 105      | 110          | 113       | 119      | 129      | 134       | 141      | 147               | 153              | 159          | 165           | 170       | 176               | 184   | 192  |
| 95   | 90                  | 88            | 95        | 97      | 103   | 112     | 116      | 121          | 124       | 130      | 140      | 145       | 152      | 158               | 164              | 170          | 176           | 182       | 188               | 196   | 204  |
| 104  | 99                  | 97            | 104       | 106     | 112   | 121     | 125      | 130          | 133       | 139      | 149      | 154       | 161      | 167               | 173              | 179          | 185           | 191       | 197               | 205   | 213  |
| 114  | 109                 | 107           | 114       | 116     | 122   | 131     | 135      | 140          | 143       | 149      | 159      | 164       | 171      | 177               | 183              | 189          | 195           | 201       | 207               | 215   | 223  |
| 123  | 118                 | 116           | 123       | 125     | 131   | 140     | 144      | 149          | 152       | 158      | 168      | 173       | 180      | 186               | 192              | 198          | 204           | 210       | 216               | 224   | 232  |
| 127  | 122                 | 120           | 127       | 129     | 135   | 144     | 148      | 153          | 156       | 162      | 172      | 177       | 184      | 190               | 196              | 202          | 208           | 214       | 220               | 228   | 236  |
| 134  | 126                 | 124           | 131       | 133     | 139   | 148     | 152      | 157          | 160       | 166      | 176      | 181       | 188      | 194               | 200              | 206          | 212           | 218       | 224               | 232   | 240  |
| 136  | 128                 | 126           | 133       | 135     | 141   | 150     | 154      | 159          | 162       | 168      | 178      | 183       | 190      | 196               | 202              | 208          | 214           | 220       | 226               | 234   | 242  |
| 139  | 131                 | 129           | 136       | 138     | 144   | 153     | 157      | 162          | 165       | 171      | 181      | 186       | 193      | 199               | 205              | 211          | 217           | 223       | 229               | 237   | 245  |
| 150  | 142                 | 140           | 147       | 149     | 155   | 164     | 168      | 173          | 176       | 182      | 192      | 197       | 204      | 210               | 216              | 222          | 228           | 234       | 240               | 248   | 256  |
| 155  | 147                 | 145           | 152       | 154     | 160   | 169     | 173      | 178          | 181       | 187      | 197      | 202       | 209      | 215               | 221              | 227          | 233           | 239       | 245               | 253   | 261  |
| 167  | 159                 | 157           | 164       | 166     | 172   | 181     | 185      | 190          | 193       | 199      | 209      | 214       | 221      | 227               | 233              | 239          | 245           | 251       | 257               | 265   | 273  |
| 184  | 177                 | 175           | 182       | 184     | 190   | 199     | 203      | 208          | 211       | 217      | 227      | 232       | 239      | 245               | 251              | 257          | 263           | 269       | 275               | 283   | 291  |
| 195  | 188                 | 186           | 193       | 195     | 201   | 210     | 214      | 219          | 222       | 228      | 238      | 243       | 250      | 256               | 262              | 268          | 274           | 280       | 286               | 294   | 302  |
| 204  | 197                 | 195           | 202       | 204     | 210   | 219     | 223      | 228          | 231       | 237      | 247      | 252       | 259      | 265               | 271              | 277          | 283           | 289       | 295               | 303   | 311  |
| 220  | 213                 | 211           | 218       | 220     | 226   | 235     | 239      | 244          | 247       | 253      | 263      | 268       | 275      | 281               | 287              | 293          | 299           | 305       | 311               | 319   | 327  |
| 227  | 220                 | 218           | 225       | 227     | 233   | 242     | 246      | 251          | 254       | 260      | 270      | 275       | 282      | 288               | 294              | 300          | 306           | 312       | 318               | 326   | 334  |
| 247  | 240                 | 238           | 245       | 247     | 253   | 262     | 266      | 271          | 274       | 280      | 290      | 295       | 302      | 308               | 314              | 320          | 326           | 332       | 338               | 346   | 354  |
| 266  | 259                 | 257           | 264       | 266     | 272   | 281     | 285      | 290          | 293       | 299      | 309      | 314       | 321      | 327               | 333              | 339          | 345           | 351       | 357               | 365   | 373  |
| 285  | 278                 | 276           | 283       | 285     | 291   | 300     | 304      | 309          | 312       | 318      | 328      | 333       | 340      | 346               | 352              | 358          | 364           | 370       | 376               | 384   | 392  |
| 296  | 289                 | 287           | 294       | 296     | 302   | 311     | 315      | 320          | 323       | 329      | 339      | 344       | 351      | 357               | 363              | 369          | 375           | 381       | 387               | 395   | 403  |
| 314  | 307                 | 305           | 312       | 314     | 320   | 329     | 333      | 338          | 341       | 347      | 357      | 362       | 369      | 375               | 381              | 387          | 393           | 399       | 405               | 413   | 421  |
| 330  | 323                 | 321           | 328       | 330     | 336   | 345     | 349      | 354          | 357       | 363      | 373      | 378       | 385      | 391               | 397              | 403          | 409           | 415       | 421               | 429   | 437  |
| 340  | 333                 | 331           | 338       | 340     | 346   | 355     | 359      | 364          | 367       | 373      | 383      | 388       | 395      | 401               | 407              | 413          | 419           | 425       | 431               | 439   | 447  |
| 357  | 350                 | 348           | 355       | 357     | 363   | 372     | 376      | 381          | 384       | 390      | 400      | 405       | 412      | 418               | 424              | 430          | 436           | 442       | 448               | 456   | 464  |
| 370  | 363                 | 361           | 368       | 370     | 376   | 385     | 389      | 394          | 397       | 403      | 413      | 418       | 425      | 431               | 437              | 443          | 449           | 455       | 461               | 469   | 477  |
| 382  | 375                 | 373           | 380       | 382     | 388   | 397     | 401      | 406          | 409       | 415      | 425      | 430       | 437      | 443               | 449              | 455          | 461           | 467       | 473               | 481   | 489  |
| 399  | 392                 | 390           | 397       | 399     | 405   | 414     | 418      | 423          | 426       | 432      | 442      | 447       | 454      | 460               | 466              | 472          | 478           | 484       | 490               | 498   | 506  |
| 406  | 400                 | 398           | 405       | 407     | 413   | 422     | 426      | 431          | 434       | 440      | 450      | 455       | 462      | 468               | 474              | 480          | 486           | 492       | 498               | 506   | 514  |
| 422  | 415                 | 413           | 420       | 422     | 428   | 437     | 441      | 446          | 449       | 455      | 465      | 470       | 477      | 483               | 489              | 495          | 501           | 507       | 513               | 521   | 529  |
| 430  | 423                 | 421           | 428       | 430     | 436   | 445     | 449      | 454          | 457       | 463      | 473      | 478       | 485      | 491               | 497              | 503          | 509           | 515       | 521               | 529   | 537  |
| 444  | 437                 | 435           | 442       | 444     | 450   | 459     | 463      | 468          | 471       | 477      | 487      | 492       | 499      | 505               | 511              | 517          | 523           | 529       | 535               | 543   | 551  |
| 460  | 453                 | 451           | 458       | 460     | 466   | 475     | 479      | 484          | 487       | 493      | 503      | 508       | 515      | 521               | 527              | 533          | 539           | 545       | 551               | 559   | 567  |
| 470  | 463                 | 461           | 468       | 470     | 476   | 485     | 489      | 494          | 497       | 503      | 513      | 518       | 525      | 531               | 537              | 543          | 549           | 555       | 561               | 569   | 577  |
| 482  | 475                 | 473           | 480       | 482     | 488   | 497     | 501      | 506          | 509       | 515      | 525      | 530       | 537      | 543               | 549              | 555          | 561           | 567       | 573               | 581   | 589  |
| 499  | 492                 | 490           | 497       | 499     | 505   | 514     | 518      | 523          | 526       | 532      | 542      | 547       | 554      | 560               | 566              | 572          | 578           | 584       | 590               | 598   | 606  |
| 506  | 500                 | 498           | 505       | 507     | 513   | 522     | 526      | 531          | 534       | 540      | 550      | 555       | 562      | 568               | 574              | 580          | 586           | 592       | 598               | 606   | 614  |
| 522  | 515                 | 513           | 520       | 522     | 528   | 537     | 541      | 546          | 549       | 555      | 565      | 570       | 577      | 583               | 589              | 595          | 601           | 607       | 613               | 621   | 629  |
| 530  | 523                 | 521           | 528       | 530     | 536   | 545     | 549      | 554          | 557       | 563      | 573      | 578       | 585      | 591               | 597              | 603          | 609           | 615       | 621               | 629   | 637  |
| 546  | 539                 | 537           | 544       | 546     | 552   | 561     | 565      | 570          | 573       | 579      | 589      | 594       | 601      | 607               | 613              | 619          | 625           | 631       | 637               | 645   | 653  |
| 562  | 555                 | 553           | 560       | 562     | 568   | 577     | 581      | 586          | 589       | 595      | 605      | 610       | 617      | 623               | 629              | 635          | 641           | 647       | 653               | 661   | 669  |
| 570  | 563                 | 561           | 568       | 570     | 576   | 585     | 589      | 594          | 597       | 603      | 613      | 618       | 625      | 631               | 637              | 643          | 649           | 655       | 661               | 669   | 677  |
| 582  | 575                 | 573           | 580       | 582     | 588   | 597     | 601      | 606          | 609       | 615      | 625      | 630       | 637      | 643               | 649              | 655          | 661           | 667       | 673               | 681   | 689  |
| 599  | 592                 | 590           | 597       | 599     | 605   | 614     | 618      | 623          | 626       | 632      | 642      | 647       | 654      | 660               | 666              | 672          | 678           | 684       | 690               | 698   | 706  |
| 606  | 600                 | 598           | 605       | 607     | 613   | 622     | 626      | 631          | 634       | 640      | 650      | 655       | 662      | 668               | 674              | 680          | 686           | 692       | 698               | 706   | 714  |
| 622  | 615                 | 613           | 620       | 622     | 628   | 637     | 641      | 646          | 649       | 655      | 665      | 670       | 677      | 683               | 689              | 695          | 701           | 707       | 713               | 721   | 729  |
| 630  | 623                 | 621           | 628       | 630     | 636   | 645     | 649      | 654          | 657       | 663      | 673      | 678       | 685      | 691               | 697              | 703          | 709           | 715       | 721               | 729   | 737  |
| 646  | 639                 | 637           | 644       | 646     | 652   | 661     | 665      | 670          | 673       | 679      | 689      | 694       | 701      | 707               | 713              | 719          | 725           | 731       | 737               | 745   | 753  |
| 662  | 655                 | 653           | 660       | 662     | 668   | 677     | 681      | 686          | 689       | 695      | 705      | 710       | 717      | 723               | 729              | 735          | 741           | 747       | 753               | 761   | 769  |
| 670  | 663                 | 661           | 668       | 670     | 676   | 685     | 689      | 694          | 697       | 703      | 713      | 718       | 725      | 731               | 737              | 743          | 749           | 755       | 761               | 769   | 777  |
| 682  | 675                 | 673           | 680       | 682     | 688   | 697     | 701      | 706          | 709       | 715      | 725      | 730       | 737      | 743               | 749              | 755          | 761           | 767       | 773               | 781   | 789  |
| 699  | 692                 | 690           | 697       | 699     | 705   | 714     | 718      | 723          | 726       | 732      | 742      | 747       | 754      | 760               | 766              | 772          | 778           | 784       | 790               | 798   | 806  |
| 706  | 700                 | 698           | 705       | 707     | 713   | 722     | 726      | 731          | 734       | 740      | 750      | 755       | 762      | 768               | 774              | 780          | 786           | 792       | 798               | 806   | 814  |
| 722  | 715                 | 713           | 720       | 722     | 728   | 737     | 741      | 746          | 749       | 755      | 765      | 770       | 777      | 783               | 789              | 795          | 801           | 807       | 813               | 821   | 829  |
| 730  | 723                 | 721           | 728       | 730     | 736   | 745     | 749      | 754          | 757       | 763      | 773      | 778       | 785      | 791               | 797              | 803          | 809           | 815       | 821               | 829   | 837  |



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

---

# Tarifa especial n.<sup>o</sup> 1—Pequena velocidade

Applicavel em todas as linhas da Companhia

**PARA TRANSPORTE**

DE

**MERCADORIAS DIVERSAS**



LISBOA

TYPOGRAPHIA DA COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

1889





# COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

## TARIFA ESPECIAL N.º 1 — PEQUENA VELOCIDADE

Applicavel em todas as linhas da Companhia

Para transporte de

# MERCADORIAS DIVERSAS

Valida desde 1 de Outubro de 1889

### Bases dos preços

| Series, segundo a classificação | TRAJECTOS                           |                                     |                                       |                                     |                                       |                                       |                                       |
|---------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|---------------------------------------|-------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|
|                                 | Até 30 kilom. <sup>tros</sup>       | De 31 a 100 kilom. <sup>tros</sup>  |                                       | De 101 a 200 kilom. <sup>tros</sup> |                                       | De mais de 200 kilom. <sup>tros</sup> |                                       |
|                                 | Typo por 1:000 kilogr.* e kilometro | Typo por 1:000 kilogr.* e kilometro | Minimo de cobrança por 1:000 kilogr.* | Typo por 1:000 kilogr.* e kilometro | Minimo de cobrança por 1:000 kilogr.* | Typo por 1:000 kilogr.* e kilometro   | Minimo de cobrança por 1:000 kilogr.* |
| 1. <sup>a</sup> serie . . . .   | 30 réis                             | 27 réis                             | \$900                                 | 26 réis                             | 2\$700                                | 24 réis                               | 5\$200                                |
| 2. <sup>a</sup> » . . . .       | 26 »                                | 24 »                                | \$780                                 | 23 »                                | 2\$400                                | 22 »                                  | 4\$600                                |
| 3. <sup>a</sup> » . . . .       | 24 »                                | 22 »                                | \$720                                 | 20 »                                | 2\$200                                | 15 »                                  | 4\$000                                |
| 4. <sup>a</sup> » . . . .       | 19 »                                | 15 »                                | \$570                                 | 13 »                                | 1\$500                                | 12 »                                  | 2\$600                                |
| 5. <sup>a</sup> » . . . .       | 15 »                                | 13 »                                | \$450                                 | 12 »                                | 1\$300                                | 10 »                                  | 2\$400                                |
| 6. <sup>a</sup> » . . . .       | 13 »                                | 10 »                                | \$390                                 | 9 »                                 | 1\$000                                | 8 »                                   | 1\$800                                |

Estes preços serão applicados por fracções de distancia de 5 kilometros indivisiveis até o percurso de 200 kilometros; e de 10 kilometros, egualmente indivisiveis, nos percursos superiores a 200. Minimo de distancia para a applicação dos preços d'esta tarifa: 10 kilometros.

### Condições

1.<sup>a</sup> Os preços d'esta tarifa serão applicados por fracções indivisiveis de 10 kilogrammas a contar do minimo de 100 kilogrammas, excepto nas expedições por wagon completo, em que a applicação se fará por fracções, tambem indivisiveis, de 100 kilogrammas. Além dos preços da presente, serão cobradas despesas accessorias nas condições estabelecidas na rede d'esta Companhia.

2.<sup>a</sup> Ficam isentas de direitos de armazenagem por 5 dias na estação de chegada, as remessas a que fôr applicada a presente tarifa, quando effectuadas por expedições não inferiores a 500 kilogrammas, ou que paguem por este peso.

Este prazo é ampliado a 30 dias nas estações de Lisboa (Caes dos Soldados) e Alcantara, Villa Nova de Gaia, Marvão e Elvas, para as expedições, por wagons completos, das mercadorias indicadas na classificação d'esta tarifa com o signal (\*).

A responsabilidade a que é sujeita a Companhia conforme as disposições legais em vigor, cessará, porem, logo que findar o prazo marcado no artigo 36 das disposições communs a grande e pequena velocidade das Tarifas Geraes das linhas de Leste e Norte e artigo 187 das Tarifas Geraes de Lisboa a Cintra e Torres Vedras.

3.<sup>a</sup> É concedido o regresso gratuito e isenção das despesas accessorias de serviço braçal, ás taras vazias pertencentes ás remessas, effectuadas por wagon completo, dos generos abaixo designados:

Aguas mineraes, arroz, assucar, bolachas, cal em pó, carvão vegetal, cereaes, cortiça, farellos, farinhas, palha prensada, petroleo, sal e sementes.

Para este fim requisitar-se-ha nas estações de partida, vales de regresso, os quaes só surtirão effeito sendo acompanhados pelas cartas de porte das primitivas remessas.

Esta concessão caduca aos 30 dias da data da primitiva remessa. A Companhia não responde por quebras, ruptura ou avaria de qualquer genero, que possam soffrer as taras vazias transportadas n'estas condições.

4.<sup>a</sup> Não gosam da applicação da presente tarifa as expedições effectuadas das estações comprehendidas entre as fronteiras de Marvão e Elvas, e Bemposta, para as estações de Abrantes a Barquinha, todas inclusivé, ou vice-versa.

5.<sup>a</sup> Desde que a presente tarifa entrar em vigor, ficam annulladas todas as tarifas especiaes internas d'esta Companhia, para transportes por pequena velocidade, publicadas em data anterior, bem como todas as suas ampliações, complementos ou modificações.

6.<sup>a</sup> Esta tarifa será applicada *ex-officio* quando dos seus preços resultar vantagem para o publico, e o expedidor não reclamar expressamente a applicação d'outra.

7.<sup>a</sup> Ficam em vigor todas as condições de applicação das Tarifas Geraes, em tudo que não seja contrario ás disposições da presente.



# Classificação

| Mercadorias  | Series                         |                                |                | Minimo de peso do wagon completo | Mercadorias   | Series                         |                                |                | Minimo de peso do wagon completo |
|--|--------------------------------|--------------------------------|----------------|----------------------------------|---|--------------------------------|--------------------------------|----------------|----------------------------------|
|  | Desde 400 kilog. <sup>as</sup> | Desde 500 kilog. <sup>as</sup> | Wagon completo |                                  |   | Desde 400 kilog. <sup>as</sup> | Desde 500 kilog. <sup>as</sup> | Wagon completo |                                  |
|  | ou pagando como tal            |                                |                |                                  |   |                                |                                |                |                                  |
| <b>A</b>   |                                |                                |                |                                  | <b>D</b>  |                                |                                |                |                                  |
| Aduellas.....(*)   | 3                              | 4                              | 5              | 8.000                            | Chumbo em bruto..... (*)  | 4                              | 5                              | 6              | 8.000                            |
| Adubos.....(*)   | 4                              | 6                              | 6              | 8.000                            | » obra ordinaria.....(*)  | 4                              | 5                              | 6              | 8.000                            |
| Aguas em pipas, barris, bilhas ou cantaros de barro, zinco ou lata, tanques ou tambores de ferro.. | 6                              | 6                              | 6              | 6.000                            | Cimento em barricas.....(*)   | 4                              | 5                              | 6              | 8.000                            |
| Aguas em garrações ou em garrafas, botijas e frascos, encaixotados ou em gigos.....                | 4                              | 5                              | 5              | 8.000                            | Cinzas e cisco de carvão.....   | 4                              | 5                              | 6              | 8.000                            |
| Alcaçuz (raiz ou pasta).....(*)  | 3                              | 4                              | 5              | 6.000                            | Cobre em bruto.....(*)  | 3                              | 4                              | 5              | 8.000                            |
| Alcairão.....(*)   | 3                              | 4                              | 5              | 8.000                            | » obra ordinaria, ou de caldeireiro.....(*)   | 1                              | 2                              | 2              | 8.000                            |
| Alfarroba.....   | 4                              | 4                              | 4              | 6.000                            | Coke.....(*)  | 4                              | 5                              | 6              | 5.000                            |
| Algodão em fio.....  | 2                              | 3                              | 4              | 7.000                            | Colla.....  | 3                              | 3                              | 4              | 6.000                            |
| » em rama, em ballas ou fardos.....  | 3                              | 3                              | 6              | 6.000                            | Conservas em latas encaixotadas..   | 1                              | 2                              | 3              | 8.000                            |
| Alhos.....(*)  | 4                              | 5                              | 5              | 7.000                            | Coiros e peles curtidas ou solla(*)   | 3                              | 3                              | 4              | 5.000                            |
| Amido (pós de gomma).....  | 2                              | 3                              | 4              | 7.000                            | » » frescas e seccas.....(*)  | 4                              | 4                              | 4              | 8.000                            |
| Aparas de cartão e papel.....  | 4                              | 6                              | 6              | 4.000                            | Cortiça em bruto.....(*)  | 2                              | 2                              | 3              | 4.000                            |
| Apparelhos inodoros e para gaz...  | 4                              | 4                              | 5              | 8.000                            | » » quadrados ou rolhas(*)  | 1                              | 2                              | 3              | 3.000                            |
| Arame de todas as classes (rede e rollos).....(*)  | 3                              | 4                              | 4              | 6.000                            | Crina em bruto.....   | 1                              | 2                              | 2              | 4.000                            |
| Arcos de madeira para pipas, etc.....(*)   | 3                              | 4                              | 5              | 8.000                            | Cutelaria ordinaria.....  | 1                              | 2                              | 2              | 8.000                            |
| Ardosia.....(*)  | 4                              | 5                              | 6              | 8.000                            | <b>E</b>  |                                |                                |                |                                  |
| Areia.....(*)  | 4                              | 5                              | 6              | 8.000                            | Despojos de matadouro, não designados (excepto tripa secca) ..  | 3                              | 4                              | 5              | 6.000                            |
| Argilla.....(*)  | 4                              | 5                              | 6              | 8.000                            | Drogas finas (em caixas, latas ou garrafas).....  | 2                              | 2                              | 2              | 6.000                            |
| Arroz.....(*)  | 4                              | 4                              | 6              | 8.000                            | Drogas ordinarias (a granel, em sacco, barricas, garrações, surrões, barris ou tambores de ferro) ..... | 4                              | 4                              | 4              | 6.000                            |
| Arvores e arbustos.....  | 1                              | 2                              | 2              | 3.000                            | <b>F</b>  |                                |                                |                |                                  |
| Asphalto.....(*)   | 4                              | 5                              | 6              | 8.000                            | Encerados.....  | 1                              | 2                              | 2              | 8.000                            |
| Assucar.....(*)  | 3                              | 4                              | 6              | 8.000                            | Entulho.....  | 4                              | 5                              | 6              | 8.000                            |
| Azulejos.....(*)   | 4                              | 5                              | 6              | 8.000                            | Enxofre em pedra ou flor.....(*)  | 5                              | 6                              | 6              | 8.000                            |
| <b>B</b>   |                                |                                |                |                                  | Escorias (excepto as de metaes preciosos).....  | 4                              | 5                              | 6              | 8.000                            |
| Bacalhau.....  | 5                              | 5                              | 6              | 8.000                            | Esparto em bruto.....(*)  | 3                              | 4                              | 5              | 5.000                            |
| Baga de sabugo e louro.....(*)   | 4                              | 5                              | 6              | 8.000                            | Estanho em bruto.....(*)  | 4                              | 5                              | 6              | 8.000                            |
| Bagão de azeitona.....(*)  | 4                              | 6                              | 6              | 8.000                            | Estopa em rama, ou cardada.....   | 3                              | 3                              | 4              | 6.000                            |
| » de uva.....  | 4                              | 5                              | 6              | 6.000                            | Estrumes.....(*)  | 4                              | 6                              | 6              | 8.000                            |
| Banhas em potes e barris.....  | 3                              | 4                              | 4              | 4.000                            | <b>G</b>  |                                |                                |                |                                  |
| Barro em bruto.....(*)   | 4                              | 5                              | 6              | 8.000                            | Fachina.....  | 4                              | 5                              | 6              | 5.000                            |
| » em obra ordinaria.....   | 4                              | 4                              | 5              | 4.000                            | Farells e farinhas emballadas.....(*)   | 4                              | 5                              | 6              | 8.000                            |
| Batatas.....(*)  | 4                              | 5                              | 6              | 8.000                            | Feno verde ou prensado.....   | 2                              | 4                              | 6              | 7.000                            |
| Beterraba.....   | 4                              | 5                              | 6              | 6.000                            | Ferragens ordinarias emballadas..   | 4                              | 4                              | 4              | 8.000                            |
| Betumes.....(*)  | 4                              | 5                              | 6              | 8.000                            | Ferramentas ordinarias.....(*)  | 4                              | 4                              | 4              | 8.000                            |
| Bolacha emballada.....   | 3                              | 3                              | 3              | 5.000                            | Ferro e aço, em arcos, barra, chapa, folha e lingotes.....(*)   | 4                              | 5                              | 6              | 8.000                            |
| Bolotas.....   | 4                              | 5                              | 6              | 8.000                            | Ferro forjado e aço, em obra ordinaria.....(*)  | 3                              | 4                              | 5              | 8.000                            |
| Borras de algodão.....   | 3                              | 3                              | 6              | 6.000                            | Ferro em fundições ordinarias.....(*)   | 4                              | 5                              | 6              | 8.000                            |
| » » lã (mungo).....  | 3                              | 4                              | 5              | 5.000                            | » obra de caldeireiro.....(*)   | 3                              | 4                              | 5              | 8.000                            |
| » » seda.....  | 1                              | 2                              | 3              | 5.000                            | Filça.....  | 3                              | 3                              | 4              | 6.000                            |
| » » vinho.....   | 3                              | 5                              | 5              | 8.000                            | Fio d'algodão, lã ou linho.....   | 2                              | 3                              | 4              | 7.000                            |
| Breu.....(*)   | 3                              | 4                              | 5              | 8.000                            | Folha de Flandres em bruto.....(*)  | 3                              | 4                              | 5              | 8.000                            |
| Briquetes (agglomerados) de carvão de pedra.....(*)  | 4                              | 5                              | 6              | 8.000                            | » » obra.....   | 2                              | 3                              | 3              | 6.000                            |
| Brogau.....(*)   | 4                              | 5                              | 6              | 8.000                            | Forragens verdes ou prensadas...  | 2                              | 4                              | 6              | 7.000                            |
| Bronze em bruto.....(*)  | 3                              | 4                              | 5              | 8.000                            | Fructas seccas.....(*)  | 4                              | 4                              | 4              | 6.000                            |
| » em obra, em grades ou empalhado.....(*)  | 2                              | 3                              | 4              | 8.000                            | » verdes.....(*)  | 4                              | 4                              | 4              | 5.000                            |
| <b>C</b>   |                                |                                |                |                                  | <b>H</b>  |                                |                                |                |                                  |
| Cabos, cordas e cordelaria.....  | 3                              | 4                              | 5              | 6.000                            | Gelo em bruto emballado (sem responsabilidade) .....  | 6                              | 6                              | 6              | 8.000                            |
| Cacau em sacco.....(*)   | 3                              | 4                              | 6              | 8.000                            | Gesso.....(*)   | 4                              | 5                              | 6              | 8.000                            |
| Café em sacco.....(*)  | 3                              | 4                              | 6              | 8.000                            | Gommas resinosas excepto copal.....(*)  | 3                              | 4                              | 5              | 6.000                            |
| Cal apagada, em pedra e em pó.....(*)  | 4                              | 5                              | 6              | 6.000                            | Graxa de lustro.....  | 2                              | 3                              | 4              | 8.000                            |
| Calçado.....   | 1                              | 3                              | 3              | 6.000                            | Grossaria, canhamão.....  | 3                              | 4                              | 4              | 6.000                            |
| Cannas e canhões em bruto.....   | 4                              | 5                              | 6              | 6.000                            | Grude.....  | 2                              | 2                              | 3              | 7.000                            |
| Canos de barro ou grez.....(*)   | 4                              | 5                              | 6              | 5.000                            | Guano.....(*)   | 4                              | 6                              | 6              | 8.000                            |
| Cantaria em bruto, desbastada ou em obra ordinaria.....(*)   | 4                              | 5                              | 6              | 8.000                            | <b>I</b>  |                                |                                |                |                                  |
| Carnes frescas, fumadas ou salgadas.....   | 3                              | 3                              | 3              | 8.000                            | Impressos emballados.....   | 1                              | 1                              | 2              | 6.000                            |
| Carris de ferro ou aço.....(*)   | 4                              | 5                              | 6              | 8.000                            | Instrumentos agricolas.....   | 3                              | 4                              | 4              | 5.000                            |
| Cartão.....  | 2                              | 3                              | 4              | 6.000                            | <b>J</b>  |                                |                                |                |                                  |
| Carvão de pedra.....(*)  | 4                              | 5                              | 6              | 8.000                            | Junco em bruto.....   | 3                              | 4                              | 5              | 6.000                            |
| » vegetal.....(*)  | 3                              | 4                              | 5              | 8.000                            |   |                                |                                |                |                                  |
| Casca para cortumes.....(*)  | 2                              | 2                              | 4              | 8.000                            |   |                                |                                |                |                                  |
| Cascalho e pedra britada.....(*)   | 4                              | 5                              | 6              | 8.000                            |   |                                |                                |                |                                  |
| Castanhas.....   | 4                              | 4                              | 5              | 8.000                            |   |                                |                                |                |                                  |
| Cebolas.....(*)  | 4                              | 5                              | 5              | 7.000                            |   |                                |                                |                |                                  |
| Cera em bruto.....   | 1                              | 2                              | 2              | 8.000                            |   |                                |                                |                |                                  |
| Cereaes (trigo, aveia, cevada, centeio, milho e favas seccas).....(*)                              | 4                              | 5                              | 6              | 8.000                            |   |                                |                                |                |                                  |



| Mercadorias   | Series              |                     |                | Minimo de peso do wagon completo |
|---|---------------------|---------------------|----------------|----------------------------------|
|   | Desde 100 kilog. as | Desde 500 kilog. as | Wagon completo |                                  |
|   | ou pagando como tal |                     |                |                                  |
| <b>K</b>  |                     |                     |                |                                  |
| Kaolim..... (*)   | 4                   | 5                   | 6              | 8.000                            |
| <b>L</b>  |                     |                     |                |                                  |
| Lã em bruto, lavada ou suja.....  | 3                   | 3                   | 3              | 5.000                            |
| Ladrilhos mosaicos..... (*)   | 3                   | 4                   | 5              | 8.000                            |
| Lagedo..... (*)   | 4                   | 5                   | 6              | 8.000                            |
| Latão em bruto..... (*)   | 3                   | 4                   | 5              | 8.000                            |
| Latão em obra ordinaria..... (*)  | 1                   | 2                   | 2              | 8.000                            |
| Legumes seccos..... (*)   | 4                   | 5                   | 6              | 6.000                            |
| "    verdes.....  | 4                   | 4                   | 5              | 6.000                            |
| Lenha..... (*)  | 4                   | 5                   | 6              | 8.000                            |
| Lettras de imprensa (chumbo)....  | 4                   | 4                   | 4              | 8.000                            |
| Liaças de vimes.....  | 3                   | 4                   | 5              | 6.000                            |
| Lignites..... (*)   | 4                   | 5                   | 6              | 8.000                            |
| Linho em rama ou cardado.....   | 3                   | 3                   | 4              | 6.000                            |
| "    "    fio.....  | 2                   | 3                   | 4              | 7.000                            |
| Livros.....   | 1                   | 1                   | 2              | 6.000                            |
| Lixivias.....   | 4                   | 5                   | 6              | 5.000                            |
| Lixo.....   | 4                   | 6                   | 6              | 8.000                            |
| Lona.....   | 3                   | 3                   | 3              | 6.000                            |
| Louça de barro (encarnada ou preta), sem responsabilidade.....  | 4                   | 4                   | 5              | 4.000                            |
| Louça ordinaria (pó de pedra), sem responsabilidade.....  | 2                   | 2                   | 3              | 4.000                            |
| Lupulo.....   | 2                   | 3                   | 4              | 6.000                            |
| <b>M</b>  |                     |                     |                |                                  |
| Machinas e machinismo (excepto as de costura)..... (*)  | 3                   | 4                   | 4              | 6.000                            |
| Machinas de costura emballadas....  | 2                   | 3                   | 4              | 6.000                            |
| Manteiga em latas ou barris....   | 3                   | 3                   | 5              | 8.000                            |
| Margarina.....  | 3                   | 3                   | 5              | 8.000                            |
| Marmore e alabastro em bruto ou desbastado..... (*)   | 4                   | 5                   | 6              | 8.000                            |
| Massas alimenticias.....  | 1                   | 2                   | 3              | 4.000                            |
| Massa para papel.....   | 4                   | 5                   | 6              | 8.000                            |
| "    de tomate.....   | 2                   | 3                   | 4              | 7.000                            |
| Melaço.....   | 3                   | 4                   | 4              | 7.000                            |
| Minerios (excepto os preciosos) (*)   | 4                   | 5                   | 6              | 10.000                           |
| Mobilia.....  | 1                   | 3                   | 3              | 4.000                            |
| Mós.....  | 4                   | 5                   | 6              | 8.000                            |
| Motano (rama de pinheiro).....  | 4                   | 5                   | 6              | 5.000                            |
| Moveis de ferro emballados.....   | 2                   | 4                   | 4              | 6.000                            |
| Mungo (borras de lã).....   | 3                   | 4                   | 5              | 5.000                            |
| <b>O</b>  |                     |                     |                |                                  |
| Oleados.....  | 1                   | 2                   | 2              | 8.000                            |
| Ossos seccos em bruto.....  | 4                   | 5                   | 6              | 6.000                            |
| <b>P</b>  |                     |                     |                |                                  |
| Palha prensada ou em sacco.....   | 2                   | 4                   | 6              | 7.000                            |
| Papel de embrulho ou d'imprimir..   | 3                   | 4                   | 5              | 6.000                            |
| "    "    escrever ou pintado.....  | 2                   | 3                   | 4              | 5.000                            |
| Papelão.....  | 2                   | 3                   | 4              | 6.000                            |
| Parafina em bruto..... (*)  | 2                   | 2                   | 3              | 7.000                            |
| Parafusos de ferro e aço..... (*)   | 3                   | 4                   | 5              | 8.000                            |
| Pedra em bruto, desbastada e de amolar ou em obra ordinaria (*)   | 4                   | 5                   | 6              | 8.000                            |
| Peixe secco ou salgado.....   | 5                   | 5                   | 6              | 8.000                            |
| "    d'escabeche ou de conserva, em latas ou barris.....  | 2                   | 3                   | 4              | 7.000                            |
| Petroleo..... (*)   | 3                   | 4                   | 4              | 8.000                            |
| Pez..... (*)  | 3                   | 4                   | 5              | 8.000                            |
| Phosphato de cal..... (*)   | 4                   | 5                   | 6              | 10.000                           |
| Piassaba.....   | 3                   | 4                   | 5              | 5.000                            |
| Plantas vivas.....  | 1                   | 2                   | 2              | 3.000                            |
| Poleame.....  | 3                   | 4                   | 4              | 8.000                            |
| Pós para gomma.....   | 2                   | 3                   | 4              | 7.000                            |
| Potassa..... (*)  | 4                   | 5                   | 6              | 8.000                            |
| Pozzolana..... (*)  | 4                   | 5                   | 6              | 8.000                            |
| Pregos em caixas ou ceiras..... (*)   | 4                   | 4                   | 5              | 8.000                            |
| <b>Q</b>  |                     |                     |                |                                  |
| Queijos seccos.....   | 3                   | 4                   | 5              | 6.000                            |
| <b>R</b>  |                     |                     |                |                                  |
| Raspas para colla.....  | 3                   | 4                   | 5              | 4.000                            |
| Rêdes para pesca.....   | 3                   | 4                   | 5              | 4.000                            |
| Resinas ordinarias (excepto gomma copal)..... (*)   | 3                   | 4                   | 5              | 8.000                            |
| Rolhas de cortica..... (*)  | 1                   | 2                   | 3              | 3.000                            |
| "    "    barro ou grez..... (*)  | 4                   | 4                   | 5              | 8.000                            |
| Rotim em bruto.....   | 1                   | 2                   | 3              | 6.000                            |
| <b>S</b>  |                     |                     |                |                                  |
| Sabão..... (*)  | 5                   | 5                   | 5              | 8.000                            |
| Saibro..... (*)   | 4                   | 5                   | 6              | 8.000                            |
| Sal marinho..... (*)  | 4                   | 5                   | 6              | 8.000                            |
| Sardinha salgada.....   | 5                   | 5                   | 6              | 8.000                            |
| "    em latas (encaixotadas)....  | 2                   | 3                   | 4              | 7.000                            |
| Sarro de vinho.....   | 4                   | 4                   | 4              | 8.000                            |
| Sebo em pão ou em rama.....   | 3                   | 4                   | 5              | 8.000                            |
| "    refinado e margarina.....  | 3                   | 3                   | 5              | 8.000                            |
| "    em vellas.....   | 3                   | 4                   | 5              | 6.000                            |
| Semeas..... (*)   | 4                   | 5                   | 6              | 6.000                            |
| Sementes de beterraba e oleoginosas   | 3                   | 4                   | 5              | 6.000                            |
| Serradura..... (*)  | 4                   | 4                   | 5              | 5.000                            |
| Soda em barricas..... (*)   | 4                   | 5                   | 6              | 8.000                            |
| Solla ou coiros curtidos..... (*)   | 3                   | 3                   | 4              | 5.000                            |
| Stearina em bruto.....  | 2                   | 2                   | 3              | 7.000                            |
| "    "    vellas (encaixotadas)....   | 1                   | 3                   | 3              | 7.000                            |
| Sucata de metaes (metaes velhos)(*)   | 4                   | 5                   | 6              | 8.000                            |
| <b>T</b>  |                     |                     |                |                                  |
| Tabaco em bruto.....  | 2                   | 3                   | 4              | 6.000                            |
| "    fabricado.....   | 2                   | 3                   | 3              | 6.000                            |
| Tamancos.....   | 3                   | 3                   | 3              | 6.000                            |
| Taras que conservam vasias igual volume que cheias e que não são frageis: vasilhame, canastras, cestos, latas, caixas, cylindros e tambores de ferro, bilhas de folha, etc. excepto toneis..... | 5                   | 5                   | 6              | (1)                              |
| Taras que conservam sempre o mesmo volume, mas que se quebram facilmente: garrafas, garrafões, botijas, bilhas, panellas de barro, etc., sem responsabilidade.....                              | 3                   | 4                   | 4              | (1)                              |
| Taras cujo volume se reduz quando vasias: sacco, odres, ceiras, alcofas, caixas desmanchadas, grossarias para enfardar, pannos de palha, aros de ferro usados, etc.                             | 6                   | 6                   | 6              | 4.000                            |
| Tecidos (excepto os de seda) e feltros.....   | 3                   | 3                   | 3              | 6.000                            |
| Telha de barro..... (*)   | 4                   | 5                   | 6              | 8.000                            |
| Terras..... (*)   | 4                   | 5                   | 6              | 8.000                            |
| Tijollos..... (*)   | 4                   | 5                   | 6              | 8.000                            |
| Tinta de oleo em barris.....  | 4                   | 4                   | 4              | 6.000                            |
| Tintas finas em latas etc.....  | 2                   | 2                   | 2              | 6.000                            |
| Toucinho.....   | 3                   | 3                   | 3              | 8.000                            |
| Trapo.....  | 4                   | 6                   | 6              | 6.000                            |
| Tubos de ferro, chumbo, zinco. (*)  | 4                   | 5                   | 6              | 8.000                            |
| "    "    grez ou barro..... (*)  | 4                   | 5                   | 6              | 5.000                            |
| Typo de impressão (chumbo).....   | 4                   | 4                   | 4              | 8.000                            |
| <b>V</b>  |                     |                     |                |                                  |
| Vellas de sebo.....   | 3                   | 4                   | 5              | 6.000                            |
| "    "    stearina em caixas.....   | 1                   | 3                   | 3              | 7.000                            |
| Verga em bruto.....   | 1                   | 2                   | 3              | 4.000                            |
| Vestuario.....  | 1                   | 3                   | 3              | 6.000                            |
| Vidraça em caixas, sem responsabilidade..... (*)  | 3                   | 3                   | 4              | 8.000                            |
| Vidro manufacturado em caixas, sem responsabilidade.....  | 2                   | 2                   | 3              | 6.000                            |
| Vidro quebrado.....   | 4                   | 5                   | 6              | 8.000                            |
| Vime em bruto.....  | 3                   | 4                   | 5              | 4.000                            |
| <b>Z</b>  |                     |                     |                |                                  |
| Zinco em bruto..... (*)   | 3                   | 4                   | 5              | 8.000                            |
| "    "    obra ordinaria..... (*)   | 3                   | 4                   | 5              | 6.000                            |

(1) Segundo a capacidade do material.



# Tabella para applicação das bases,

| De <span style="border: 1px solid black; display: inline-block; width: 100px; height: 1.2em; vertical-align: middle;"></span> às estações abaixo indicadas<br>ou vice-versa |  |  | Kilometros | Series          |                 |                 |                 |                 |                 |
|---|--|--|------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
|   |  |  |            | 1. <sup>a</sup> | 2. <sup>a</sup> | 3. <sup>a</sup> | 4. <sup>a</sup> | 5. <sup>a</sup> | 6. <sup>a</sup> |
|   |  |  |            | Réis            | Réis            | Réis            | Réis            | Réis            | Réis            |
|   |  |  | Até 10     | 300             | 260             | 240             | 190             | 150             | 130             |
|   |  |  | 11 a 15    | 450             | 390             | 360             | 285             | 225             | 195             |
|   |  |  | 16 a 20    | 600             | 520             | 480             | 380             | 300             | 260             |
|   |  |  | 21 a 25    | 750             | 650             | 600             | 475             | 375             | 325             |
|   |  |  | 26 a 30    | 900             | 780             | 720             | 570             | 450             | 390             |
|   |  |  | 31 a 35    | 945             | 840             | 770             | 570             | 455             | 390             |
|   |  |  | 36 a 40    | 1.080           | 960             | 880             | 600             | 520             | 400             |
|   |  |  | 41 a 45    | 1.215           | 1.080           | 990             | 675             | 585             | 450             |
|   |  |  | 46 a 50    | 1.350           | 1.200           | 1.100           | 750             | 650             | 500             |
|   |  |  | 51 a 55    | 1.485           | 1.320           | 1.210           | 825             | 715             | 550             |
|   |  |  | 56 a 60    | 1.620           | 1.440           | 1.320           | 900             | 780             | 600             |
|   |  |  | 61 a 65    | 1.755           | 1.560           | 1.430           | 975             | 845             | 650             |
|   |  |  | 66 a 70    | 1.890           | 1.680           | 1.540           | 1.050           | 910             | 700             |
|   |  |  | 71 a 75    | 2.025           | 1.800           | 1.650           | 1.125           | 975             | 750             |
|   |  |  | 76 a 80    | 2.160           | 1.920           | 1.760           | 1.200           | 1.040           | 800             |
|   |  |  | 81 a 85    | 2.295           | 2.040           | 1.870           | 1.275           | 1.105           | 850             |
|   |  |  | 86 a 90    | 2.430           | 2.160           | 1.980           | 1.350           | 1.170           | 900             |
|   |  |  | 91 a 95    | 2.565           | 2.280           | 2.090           | 1.425           | 1.235           | 950             |
|   |  |  | 96 a 100   | 2.700           | 2.400           | 2.200           | 1.500           | 1.300           | 1.000           |
|   |  |  | 101 a 105  | 2.730           | 2.415           | 2.200           | 1.500           | 1.300           | 1.000           |
|   |  |  | 106 a 110  | 2.860           | 2.530           | 2.200           | 1.500           | 1.320           | 1.000           |
|   |  |  | 111 a 115  | 2.990           | 2.645           | 2.300           | 1.500           | 1.380           | 1.035           |
|   |  |  | 116 a 120  | 3.120           | 2.760           | 2.400           | 1.560           | 1.440           | 1.080           |
|   |  |  | 121 a 125  | 3.250           | 2.875           | 2.500           | 1.625           | 1.500           | 1.125           |
|   |  |  | 126 a 130  | 3.380           | 2.990           | 2.600           | 1.690           | 1.560           | 1.170           |
|   |  |  | 131 a 135  | 3.510           | 3.105           | 2.700           | 1.755           | 1.620           | 1.215           |
|   |  |  | 136 a 140  | 3.640           | 3.220           | 2.800           | 1.820           | 1.680           | 1.260           |
|   |  |  | 141 a 145  | 3.770           | 3.335           | 2.900           | 1.885           | 1.740           | 1.305           |
|   |  |  | 146 a 150  | 3.900           | 3.450           | 3.000           | 1.950           | 1.800           | 1.350           |
|   |  |  | 151 a 155  | 4.030           | 3.565           | 3.100           | 2.015           | 1.860           | 1.395           |



segundo a distancia kilometrica

| De <div></div> às estações abaixo indicadas<br>ou vice-versa |  |  | Kilometros | Series          |                 |                 |                 |                 |                 |
|--|--|--|------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
|  |  |  |            | 1. <sup>a</sup> | 2. <sup>a</sup> | 3. <sup>a</sup> | 4. <sup>a</sup> | 5. <sup>a</sup> | 6. <sup>a</sup> |
|  |  |  |            | Réis            | Réis            | Réis            | Réis            | Réis            | Réis            |
|  |  |  | 156 a 160  | 4.160           | 3.680           | 3.200           | 2.030           | 1.920           | 1.440           |
|  |  |  | 161 a 165  | 4.290           | 3.795           | 3.300           | 2.145           | 1.980           | 1.485           |
|  |  |  | 166 a 170  | 4.420           | 3.910           | 3.400           | 2.210           | 2.040           | 1.530           |
|  |  |  | 171 a 175  | 4.550           | 4.025           | 3.500           | 2.275           | 2.100           | 1.575           |
|  |  |  | 176 a 180  | 4.680           | 4.140           | 3.600           | 2.340           | 2.160           | 1.620           |
|  |  |  | 181 a 185  | 4.810           | 4.255           | 3.700           | 2.405           | 2.220           | 1.665           |
|  |  |  | 186 a 190  | 4.940           | 4.370           | 3.800           | 2.470           | 2.280           | 1.710           |
|  |  |  | 191 a 195  | 5.070           | 4.485           | 3.900           | 2.535           | 2.340           | 1.755           |
|  |  |  | 196 a 200  | 5.200           | 4.600           | 4.000           | 2.600           | 2.400           | 1.800           |
|  |  |  | 201 a 210  | 5.200           | 4.620           | 4.000           | 2.600           | 2.400           | 1.800           |
|  |  |  | 211 a 220  | 5.280           | 4.840           | 4.000           | 2.640           | 2.400           | 1.800           |
|  |  |  | 221 a 230  | 5.520           | 5.060           | 4.000           | 2.760           | 2.400           | 1.840           |
|  |  |  | 231 a 240  | 5.760           | 5.280           | 4.000           | 2.880           | 2.400           | 1.920           |
|  |  |  | 241 a 250  | 6.000           | 5.500           | 4.000           | 3.000           | 2.500           | 2.000           |
|  |  |  | 251 a 260  | 6.240           | 5.720           | 4.000           | 3.120           | 2.600           | 2.080           |
|  |  |  | 261 a 270  | 6.480           | 5.940           | 4.050           | 3.240           | 2.700           | 2.160           |
|  |  |  | 271 a 280  | 6.720           | 6.160           | 4.200           | 3.360           | 2.800           | 2.240           |
|  |  |  | 281 a 290  | 6.960           | 6.380           | 4.350           | 3.480           | 2.900           | 2.320           |
|  |  |  | 291 a 300  | 7.200           | 6.600           | 4.500           | 3.600           | 3.000           | 2.400           |
|  |  |  | 301 a 310  | 7.440           | 6.820           | 4.650           | 3.720           | 3.100           | 2.480           |
|  |  |  | 311 a 320  | 7.680           | 7.040           | 4.800           | 3.840           | 3.200           | 2.560           |
|  |  |  | 321 a 330  | 7.920           | 7.260           | 4.950           | 3.960           | 3.300           | 2.640           |
|  |  |  | 331 a 340  | 8.160           | 7.480           | 5.100           | 4.080           | 3.400           | 2.720           |
|  |  |  | 341 a 350  | 8.400           | 7.700           | 5.250           | 4.200           | 3.500           | 2.800           |
|  |  |  | 351 a 360  | 8.640           | 7.920           | 5.400           | 4.320           | 3.600           | 2.880           |
|  |  |  | 361 a 370  | 8.880           | 8.140           | 5.550           | 4.440           | 3.700           | 2.960           |
|  |  |  | 371 a 380  | 9.120           | 8.360           | 5.700           | 4.560           | 3.800           | 3.040           |
|  |  |  | 381 a 390  | 9.360           | 8.580           | 5.850           | 4.680           | 3.900           | 3.120           |
|  |  |  | 391 a 400  | 9.600           | 8.800           | 6.000           | 4.800           | 4.000           | 3.200           |





# COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

## TARIFA ESPECIAL N.º 2 — PEQUENA VELOCIDADE

Applicavel em todas as linhas da Companhia

Para transporte de

**Aguardentes, azeite, bebidas fermentadas  
e refrigerantes,  
vinagre e vinho**

Valida desde 1 de Outubro de 1889

### § 1.º

Vinho e vinagre, em cascos, barris ou ôdres, por expedição de 500 kilogrammas, en pagande como tal

| Percursos  | Por<br>1:000 kilogrammas<br>e kilometro | Minimo de cobrança<br>por<br>1:000 kilogrammas |
|--|---|--|
|  | REIS                                    | REIS   |
| De uma a outra estação das linhas da Companhia:  |   |  |
| Até 100 kilometros .....   | 20                                      | 400  |
| De 101 a 200 kilometros .....  | 18                                      | 25000  |
| De 201 kilometros em diante .....  | 16                                      | 35600  |
| De qualquer estação das linhas de Leste e Norte e ramaes de Cáceres<br>e Coimbra, para as de Lisboa (Caes dos Soldados, ou Alcantara)<br>ou Villa Nova de Gaia ..... | 16                                      | 400  |



## Preços excepcionaes

| Das estações abaixo para as da frente<br>sem reciprocidade | Preços por 1.000 kilo-<br>grammas          |                       | Das estações abaixo para as da frente<br>sem reciprocidade   | Preços por 1.000 kilo-<br>grammas          |                       |
|--|--|-----------------------|--|--|-----------------------|
|  | Lisboa<br>(C. Soldados<br>ou<br>Alcantara) | Villa Nova<br>de Gaia |  | Lisboa<br>(C. Soldados<br>ou<br>Alcantara) | Villa Nova<br>de Gaia |
|  | REIS                                       | REIS                  |  | REIS                                       | REIS                  |
| Alfarellos .....   | 35200                                      | —                     | Martingança .....  | 25100                                      | 35000                 |
| Formosella .....   | 35200                                      | —                     | Vallado .....  | 45900                                      | 35000                 |
| Taveiro .....  | 35200                                      | —                     | S. Martinho .....  | 45300                                      | 35000                 |
| Cóimbra .....  | 35200                                      | —                     | Bouro .....  | 45500                                      | 35200                 |
| Souzelas .....   | 35200                                      | —                     | Caldas da Rainha .....                                       | 45500                                      | 35300                 |
| Pampilhosa .....   | 35200                                      | —                     | Obidos .....   | 45300                                      | 35400                 |
| Mealhada .....   | 35200                                      | —                     | S. Mamede .....  | 45500                                      | 35500                 |
| Mogofores .....  | 35200                                      | —                     | Bombarral .....  | 45500                                      | 35600                 |
| Figueira .....   | 35200                                      | 25600                 | Outeiro .....  | 45500                                      | 35800                 |
| Amieira .....  | 35200                                      | 25300                 | Ramalhal .....   | 45500                                      | 45000                 |
| Verride .....  | 35200                                      | 25300                 | Torres Vedras .....  | 45500                                      | 45100                 |
| Telhada .....  | 35200                                      | 25300                 | Rua .....  | 45400                                      | 45200                 |
| Lourical .....   | 35000                                      | 25300                 | Dois Portos .....  | 45400                                      | 45300                 |
| Guia .....   | 25900                                      | 25500                 | Pero Negro .....   | 45400                                      | 45400                 |
| Monte Redondo .....  | 25800                                      | 25600                 | Cintra .....   | 600  | —                     |
| Monte Real .....   | 25600                                      | 25700                 | De Chanca a fronteira de Ba-<br>dajoz, ambas inclusive ..... | 25880                                      | —                     |
| Leiria .....   | 25400                                      | 35000                 |  |  |                       |
| Marinha Grande .....                                       | 25200                                      | 35000                 |  |  |                       |

## § 2.º

Aguardentes e azeite, em cascos, barris ou ódres, por expedição de 500 kilogrammas, ou pagando como tal

| PERCURSOS  | Por<br>1.000 kilogrammas<br>e kilometro | Por<br>1.000 kilogrammas | Minimo de cobrança<br>por<br>1.000 kilogrammas |
|--|---|--------------------------|--|
|  | REIS                                    | REIS                     | REIS   |
| De uma a outra estação das linhas d'esta Companhia:  |   |                          |  |
| Até 100 kilometros .....   | 25                                      | —                        | 500  |
| De 101 a 200 kilometros .....  | 22                                      | —                        | 25500  |
| » 201 » 350 .....  | 20                                      | —                        | 45100  |
| » 351 kilometros em diante .....   | 16                                      | —                        | 75000  |
| De qualquer estação para Lisboa (Caes dos Soldados ou<br>Alcantara) ou Villa Nova de Gaia, ou vice-versa...  | 20                                      | —                        | 500  |
| Das estações comprehendidas entre Amieira, Figueira e<br>Alfarellos, e entre Alfarellos e Mogofores (todas in-<br>clusive) para Lisboa (C. dos Soldados ou Alcantara)<br>ou vice-versa ..... | —                                       | 45000                    | —  |



## § 3.º

Aguardentes, azeite, bebidas espirituosas, vinagre e vinho, em barris duplos ou encapados, botijas, frascos, garrafas encaixotadas, ou latas, por expedição de 50 kilogrammas, ou pagando como tal

| Percursos   | Por<br>1:000 kilogrammas<br>e kilometro | Minimo de cobrança<br>por<br>4:000 kilogrammas |
|---|---|--|
|   | REIS                                    | REIS   |
| De uma a outra estação das linhas d'esta Companhia..... | 25                                      | 500  |

## § 4.º

Bebidas fermentadas, gazosas e refrigerantes, por expedição de 50 kilogrammas, ou pagando como tal

| Percursos   | Por<br>1:000 kilogrammas<br>e kilometro | Minimo de cobrança<br>por<br>4:000 kilogrammas |
|---|---|--|
|   | REIS                                    | REIS   |
| De uma a outra estação das linhas d'esta Companhia..... | 15                                      | 300  |

## Condições

1.ª Nos preços indicados nos §§ 1.º e 2.º da presente, para as procedencias da linha de Leste (Lisboa ás fronteiras d'Elvas e Marvão) e da estação de Payalvo, que se destinem a Lisboa (Caes dos Soldados ou Alcantara), bem como nos «Preços excepçionaes» do § 1.º, estão comprehendidas todas as despesas accessorias do serviço braçal.

Sobre todos os demais preços resultantes da applicação da presente, serão cobradas despesas accessorias em conformidade com a respectiva tarifa.

2.ª É concedido o transporte gratuito e isenção de despesas accessorias de serviço braçal ás taras vazias das expedições a que forem applicados os §§ 1.º 2.º e 4.º d'esta tarifa, e que, procedentes das estações de Lisboa (Caes dos Soldados ou Alcantara) Figueira e Villa Nova de Gaia, regressarem cheias, das estações para onde se houverem destinado; e d'aquellas taras que, transitando cheias para as referidas estações de Lisboa, Figueira ou Gaia, regressarem vazias ao ponto de procedencia.

No primeiro caso, reembolsar-se-ha, mediante a apresentação das cartas de porte, a importancia do transporte e despesas accessorias do serviço braçal da remessa em vazio, no acto do pagamento do transporte da remessa em cheio.

No segundo caso, proceder-se-ha por meio de vales de retorno, que deverão ser requisitados nas estações de partida e que só surtirão effeito sendo acompanhados pelas cartas de porte das primitivas remessas.

Num ou n'outro caso, esta concessão caduca aos 90 dias da data da primitiva remessa. A Companhia não responde por quebras, rupturas ou avarias de qualquer genero, que possam soffrer as taras vazias transportadas nas condições da presente.

3.ª Ficam isentas de direitos de armazenagem, por 5 dias na estação de chegada, as remessas a que fôr applicada a presente tarifa.

Este prazo é ampliado a 30 dias nas estações de Lisboa e Villa Nova de Gaia, para as expedições constantes do § 1.º destinadas a embarque.



A responsabilidade a que é sujeita a Companhia conforme as disposições legais em vigor cessará, porém, logo que findar o prazo marcado no artigo 36.º das disposições communes á grande e pequena velocidade das Tarifas Geraes das linhas de Leste e Norte e artigo 187.º das Tarifas Geraes de Lisboa a Cintra e Torres Vedras.

4.ª Gosarão dos preços e condições na presente tarifa applicaveis ás estações de Lisboa e Villa Nova de Gaia, as expedições consignadas ás estações anteriores áquellas, no mesmo sentido, sempre que d'isto resultar vantagem para o publico; exceptua-se, todavia, d'esta disposição o prazo de 30 dias de armazenagem gratuita.

5.ª A Companhia reserva-se a faculdade de ampliar em mais um dia por cada fracção de 125 kilometros de percurso, os prazos de transporte fixados nas Tarifas Geraes, sempre que seja applicada a presente tarifa.

Estes prazos poderão ser augmentados de 2 dias nas expedições superiores a 20 cascos.

6.ª Os preços d'esta tarifa não são applicaveis ás expedições effectuadas das estações comprehendidas entre as fronteiras de Elvas e Marvão e Bemposta, para as de Abrantes até Barquinha, todas inclusive, ou vice-versa.

7.ª Desde que a presente tarifa entrar em vigor, ficam annulladas todas as tarifas especiaes internas d'esta Companhia, para transportes por pequena velocidade, publicadas em data anterior, bem como todas as suas ampliações, complementos ou modificações.

8.ª Esta tarifa será applicada *ex-officio* quando dos seus preços resultar vantagem para o publico, e o expedidor não reclamar expressamente a applicação d'outra.

9.ª Ficam em vigor todas as condições de applicação das Tarifas Geraes, em tudo que não seja contrario ás disposições da presente.

Lisboa, 28 de Agosto de 1889.

O DIRECTOR DA COMPANHIA

Pedro Ignacio Lopes

## Condições

1.ª Nos preços indicados nos §§ 1.º e 2.º da presente, para as procedencias da linha de Leste (Lisboa as fronteiras d'Elvas e Marvão) e da estação de Bemposta, que se destinem a Lisboa (Caez dos Soldados ou Alcantara), bem como nos "preços exceptionaes" do § 1.º estão comprehendidas todas as despesas necessarias do serviço postal.

2.ª Sobre todos os demais preços resultantes da applicação da presente, serão cobradas despesas necessarias de armazenagem com a respectiva taxa.

3.ª É concessão de transporte gratuito e isenção de despesas necessarias do serviço postal ás tarifas variadas das expedições que forem applicados os §§ 1.º, 2.º e 3.º d'esta tarifa, e que, procedentes das estações de Lisboa (Caez dos Soldados ou Alcantara) Figueira e Villa Nova de Gaia, regressarem cheias, das estações para onde se destinarem (destinadas) e d'aquellas para as quaes, transitando cheias para as referidas estações de Lisboa, Figueira e Villa Nova de Gaia, regressarem cheias ao ponto de procedencia.

4.ª No primeiro caso, reembolsar-se-á, mediante a apresentação das cartas de porte, a importância do transporte e das despesas necessarias do serviço postal da remessa em taxa, no acto do pagamento do transporte da remessa em cheias.

5.ª No segundo caso, proceder-se-á, por meio de vales de retorno, que deverão ser requisitados nas estações da partida e que se entregarão effecto sendo acompanhados pelas cartas de porte das primitivas remessas.

6.ª Em todo caso, esta concessão cessa aos 30 dias da data da primitiva remessa. A Companhia não responde por quebras, rupturas ou avarias de qualquer genero, que possam soffrer as tarifas transportadas nas condições da presente.

7.ª Fica reservado o direito de armazenagem, por 5 dias na estação de chegada, as remessas a que for applicada a presente tarifa.

8.ª Este prazo é ampliado a 30 dias nas estações de Lisboa e Villa Nova de Gaia, para as expedições constantes do § 1.º destinadas a embarcar.





# COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

## TARIFA ESPECIAL N.º 3 — PEQUENA VELOCIDADE

Applicavel em todas as linhas d'esta Companhia

para transporte de

# MADEIRAS DE CONSTRUÇÃO

em bruto ou desbastadas

Taboas, rolos, pranchas, vigas, costeiros, postes telegraphicos, travessas, cunhas, varas de castanho, asnas, barrotes, cêpos e estacas

Desde 1 de Outubro de 1889

### § I

Minimo de expedição 8:000 kilogrammas, ou pagando como tal

| De Lisboa (Caes dos Soldados) ou Poço do Bispo<br>às estações abaixo<br>sem reciprocidade | Preço por<br>1:000<br>kilog.™ | De Lisboa a Santarem<br>inclusivé para as estações<br>abaixo ou vice-versa | Preço por<br>1:000<br>kilog.™ | De Lisboa a Santarem<br>inclusivé para as estações<br>abaixo ou vice-versa | Preço por<br>1:000<br>kilog.™ | De Lisboa a Santarem<br>inclusivé para as estações<br>abaixo ou vice-versa | Preço por<br>1:000<br>kilog.™ |
|---|-------------------------------|--|-------------------------------|--|-------------------------------|--|-------------------------------|
| Alhandra .....  | 400                           | Entroncamento .....  | 15500                         | Payalvo .....  | 15700                         | Mogofores .....  | 25900                         |
| Villa Franca .....  | 400                           | Barquinha .....  | 15600                         | Chão de Maças .....  | 15800                         | O. do Bairro .....   | 35000                         |
| Carregado .....   | 500                           | Praia .....  | 15700                         | Cacharias .....  | 25000                         | Quintans .....   | 35000                         |
| Azambuja .....  | 600                           | Tramagal .....   | 15800                         | Albergaria .....   | 25100                         | Aveiro .....   | 35000                         |
| Reguengo .....  | 800                           | Abrantes .....   | 15900                         | Vermoil .....  | 25300                         | Estarreja .....  | 35000                         |
| Sant'Anna .....   | 800                           | Bemposta .....   | 25100                         | Pombal .....   | 25400                         | Ovar .....   | 35000                         |
| Santarem .....  | 15100                         | Ponte do Sôr .....   | 25300                         | Soure .....  | 25600                         | Esmoriz .....  | 35100                         |
| Valle de Figueira ..  | 15200                         | T. das Vargens .....   | 25400                         | Alfarellos .....   | 25800                         | Espinho .....  | 35200                         |
| M. Miranda .....  | 15300                         | Chanca .....   | 25600                         | Formoselha .....   | 25800                         | Granja .....   | 35200                         |
| Torres Novas .....  | 15400                         | Crato .....  | 25800                         | Taveiro .....  | 25800                         | Valladares .....   | 35300                         |
|   |                               | Portalegre .....   | 25800                         | Coimbra B. ....  | 25800                         | Villa Nova de Gaia ..  | 35300                         |
|   |                               | Assumar .....  | 25800                         | Coimbra .....  | 25800                         | Porto .....  | 35400                         |
|   |                               | Santa Eulalia .....  | 35000                         | Souzellas .....  | 25800                         | Peso .....   | 25800                         |
|   |                               | Elvas .....  | 35000                         | Pampilhosa .....   | 25800                         | Castello de Vide ...   | 25800                         |
|   |                               |  |                               | Mealhada .....   | 25800                         | Marvão .....   | 25900                         |

N. B.—As expedições procedentes de Lisboa (Alcantara) para as estações indicadas no quadro supra ou vice-versa pagarão mais 250 réis por 1:000 kilogrammas.



## § II

Minimo de expedição 8:000 kilogrammas, ou pagando como tal

**Preços por 1:000 kilogrammas**

| Das estações abaixo às da frente<br>sem reciprocidade | Barquinha | Praia | Tramagal | Abrantes | Bemposta | P. de Sôr | T. das Varj. | Chança | Crato | Portalegre | Assumar | St. Eulalia | Eltas | Peso  | C. de Vide | Marrão |
|---|-----------|-------|----------|----------|----------|-----------|--------------|--------|-------|------------|---------|-------------|-------|-------|------------|--------|
| Payalvo .....   | -         | -     | -        | -        | -        | -         | -            | -      | 23700 | 23700      | 23700   | 23800       | 33100 | 23700 | 23700      | 23700  |
| Chão de Maças .....                                   | -         | -     | -        | -        | -        | -         | -            | 23700  | 23700 | 23700      | 23700   | 23900       | 33300 | 23700 | 23700      | 23900  |
| Cacharias. ....                                       | -         | -     | -        | -        | -        | -         | 23700        | 23700  | 23700 | 23700      | 23800   | 33100       | 33500 | 23700 | 23700      | 33000  |
| Albergaria .....                                      | -         | -     | -        | -        | -        | 23700     | 23700        | 23700  | 23700 | 23800      | 33000   | 33300       | 33600 | 23700 | 23900      | 33200  |
| Vermoil .....   | -         | -     | -        | -        | -        | 23700     | 23700        | 23700  | 23700 | 33000      | 33200   | 33500       | 33600 | 23800 | 33100      | 33400  |
| Pombal .....  | -         | -     | -        | -        | 23700    | 23700     | 23700        | 23700  | 23900 | 33100      | 33300   | 33600       | 33600 | 23900 | 33300      | 33500  |
| Soure .....   | -         | -     | 23700    | 23700    | 23700    | 23700     | 23700        | 23900  | 33100 | 33400      | 33600   | 33600       | 33800 | 33200 | 33500      | 33600  |
| Alfarellos .....                                      | -         | 23700 | 23700    | 23700    | 23700    | 23700     | 23900        | 33100  | 33300 | 33600      | 33600   | 33700       | 43000 | 33400 | 33600      | 33600  |
| Formoselha .....                                      | -         | 23700 | 23700    | 23700    | 23700    | 23700     | 33000        | 33100  | 33400 | 33600      | 33600   | 33800       | 43000 | 33500 | 33600      | 33700  |
| Taveiro .....   | 23700     | 23700 | 23700    | 23700    | 23700    | 23900     | 33100        | 33300  | 33600 | 33600      | 33700   | 33900       | 43000 | 33600 | 33600      | 33800  |
| Coimbra B. ....                                       | 23700     | 23700 | 23700    | 23700    | 23700    | 33000     | 33200        | 33400  | 33600 | 33600      | 33700   | 43000       | 43000 | 33600 | 33700      | 33900  |
| Coimbra .....   | 23700     | 23700 | 23700    | 23700    | 23800    | 33100     | 33300        | 33400  | 33600 | 33600      | 33700   | 43000       | 43000 | 33600 | 33700      | 43000  |
| Souzellas .....                                       | 23700     | 23700 | 23700    | 23700    | 23900    | 33200     | 33400        | 33500  | 33600 | 33700      | 33800   | 43000       | 43000 | 33600 | 33800      | 43000  |
| Pampilhosa .....                                      | 23700     | 23700 | 23700    | 23800    | 33000    | 33300     | 33500        | 33600  | 33600 | 33800      | 33900   | 43000       | 43000 | 33600 | 33900      | 43000  |
| Mealhada .....  | 23700     | 23700 | 23800    | 23900    | 33100    | 33400     | 33600        | 33600  | 33600 | 33900      | 43000   | 43000       | 43000 | 33700 | 43000      | 43000  |
| Mogofores .....                                       | 23700     | 23700 | 23900    | 33000    | 33200    | 33500     | 33600        | 33600  | 33700 | 43000      | 43000   | 43000       | 43200 | 33800 | 43000      | 43000  |
| O. do Bairro .....                                    | 23700     | 23900 | 33100    | 33200    | 33300    | 33600     | 33600        | 33600  | 33800 | 43000      | 43000   | 43000       | 43200 | 33900 | 43000      | 43000  |
| Quintans .....  | 33000     | 33100 | 33300    | 33400    | 33600    | 33600     | 33600        | 33800  | 43000 | 43000      | 43000   | 43200       | 43200 | 43000 | 43000      | 43400  |
| Aveiro .....  | 33100     | 33200 | 33400    | 33500    | 33600    | 33600     | 33800        | 33900  | 43000 | 43000      | 43000   | 43200       | 43200 | 43000 | 43000      | 43200  |
| Estarreja .....                                       | 33300     | 33500 | 33600    | 33600    | 33600    | 33800     | 43000        | 43000  | 43000 | 43100      | 43200   | 43200       | 43200 | 43000 | 43200      | 43200  |
| Óvar .....  | 33600     | 33600 | 33600    | 33600    | 33800    | 43000     | 43000        | 43000  | 43000 | 43200      | 43200   | 43200       | 43200 | 43100 | 43200      | 43200  |
| Esmoriz .....   | 33600     | 33600 | 33700    | 33800    | 33900    | 43000     | 43000        | 43000  | 43200 | 43200      | 43200   | 43200       | 43400 | 43200 | 43200      | 43200  |
| Espinho .....   | 33600     | 33600 | 33700    | 33800    | 43000    | 43000     | 43000        | 43000  | 43200 | 43200      | 43200   | 43200       | 43400 | 43200 | 43200      | 43200  |
| Granja .....  | 33600     | 33700 | 33800    | 33900    | 43000    | 43000     | 43000        | 43100  | 43200 | 43200      | 43200   | 43200       | 43500 | 43200 | 43200      | 43200  |
| Valladares .....                                      | 33700     | 33700 | 33900    | 43000    | 43000    | 43000     | 43100        | 43200  | 43200 | 43200      | 43200   | 43300       | 43600 | 43200 | 43200      | 43300  |
| Villa Nova de Gaia .....                              | 33700     | 33800 | 43000    | 43000    | 43000    | 43000     | 43100        | 43200  | 43200 | 43200      | 43200   | 43400       | 43600 | 43200 | 43200      | 43300  |
| Porto .....   | 33700     | 33900 | 43000    | 43000    | 43000    | 43000     | 43200        | 43200  | 43200 | 43200      | 43200   | 43400       | 43700 | 43200 | 43200      | 43400  |
| Verride .....   | 23700     | 23700 | 23700    | 23700    | 23700    | 23900     | 33100        | 33200  | 33500 | 33600      | 33600   | 33900       | 43000 | 33600 | 33600      | 33800  |
| Figueira da Foz .....                                 | 23700     | 23700 | 23700    | 23700    | 23900    | 33200     | 33400        | 33500  | 33600 | 33700      | 33800   | 43000       | 43000 | 33600 | 33800      | 43000  |
| Amieira .....   | 23700     | 23700 | 23700    | 23700    | 23700    | 33000     | 33200        | 33400  | 33600 | 33600      | 33700   | 43000       | 43000 | 33600 | 33700      | 33900  |
| Telhada .....   | 23700     | 23700 | 23700    | 23700    | 23900    | 33100     | 33300        | 33500  | 33600 | 33700      | 33800   | 43000       | 43000 | 33600 | 33700      | 43000  |
| Lourical .....  | 23700     | 23700 | 23700    | 23700    | 23900    | 33200     | 33400        | 33600  | 33600 | 33700      | 33900   | 43000       | 43000 | 33600 | 33800      | 43000  |
| Guia .....  | 23700     | 23700 | 23800    | 23900    | 33100    | 33400     | 33600        | 33600  | 33600 | 33900      | 43000   | 43000       | 43000 | 33700 | 43000      | 43000  |
| Monte Redondo .....                                   | 23700     | 23700 | 23900    | 33000    | 33200    | 33500     | 33600        | 33600  | 33700 | 43000      | 43000   | 43000       | 43100 | 33700 | 43000      | 43000  |
| Monte Real .....                                      | 23700     | 23800 | 33000    | 33100    | 33300    | 33600     | 33600        | 33600  | 33800 | 43000      | 43000   | 43000       | 43200 | 33800 | 43000      | 43000  |
| Leiria .....  | 23900     | 33000 | 33200    | 33300    | 33500    | 33600     | 33600        | 33700  | 43000 | 43000      | 43000   | 43100       | 43200 | 43000 | 43000      | 43000  |
| Marinha Grande .....                                  | 33000     | 33200 | 33400    | 33500    | 33600    | 33600     | 33700        | 33900  | 43000 | 43000      | 43000   | 43200       | 43200 | 43000 | 43000      | 43100  |
| Martingança .....                                     | 33100     | 33200 | 33400    | 33500    | 33600    | 33700     | 33800        | 43000  | 43000 | 43100      | 43200   | 43200       | 43200 | 43000 | 43000      | 43200  |

## § III

Minimo de expedição 8:000 kilogrammas, ou pagando como tal

| Das estações abaixo indicadas a Lisboa<br>(Caes dos Soldados<br>ou Alcantara) ou vice-versa | Preço por<br>1:000<br>kilogrammas | Das estações abaixo indicadas a Lisboa<br>(Caes dos Soldados<br>ou Alcantara) ou vice-versa | Preço por<br>1:000<br>kilogrammas |
|---|-----------------------------------|---|-----------------------------------|
| Figueira da Foz .....   | 23800                             | Leiria .....  | 23000                             |
| Verride .....   | 23800                             | Marinha Grande .....  | 13700                             |
| Amieira .....   | 23800                             | Martingança .....   | 13500                             |
| Telhada .....   | 23800                             | Vallado .....   | 13100                             |
| Lourical .....  | 23700                             | S. Martinho .....   | 13000                             |
| Guia .....  | 23600                             | Bouro .....   | 13000                             |
| Monte-Redondo .....   | 23400                             | Caldas da Rainha .....  | 13000                             |
| Monte Real .....  | 23200                             | Obidos .....  | 13000                             |



## § IV

### MADEIRAS PROCEDENTES DO PINHAL NACIONAL DE LEIRIA

#### Sem minimo de tonelagem

Entre quaesquer das estações das linhas de Lisboa a Cintra e Torres, e Torres à Figueira e Alfarellos.

**Preço por tonelada e kilometro . . . . . 12 réis**

Das mesmas estações para Lisboa, (Caes dos Soldados ou Alcantara.)

**Preço por tonelada e kilometro . . . . . 9 réis**

### Condições

1.<sup>a</sup> Alem dos preços indicados na presente cobrar-se-hão despesas accessorias, nas condições estabelecidas.

2.<sup>a</sup> Os excedentes do minimo fixado nos §§ 1.<sup>o</sup>, 2.<sup>o</sup> e 3.<sup>o</sup> serão taxados por fracções indivisiveis de 100 kilogrammas.

3.<sup>a</sup> As expedições de madeiras que, por suas dimensões, exijam o emprego de mais de um wagon, serão taxadas pelo minimo de 5:000 kilogrammas por cada wagon occupado, quando o seu pezo não seja superior a este minimo, reservando-se a Companhia o direito de preencher com outra carga o resto da capacidade de cada wagon.

4.<sup>a</sup> Ficam isentas de direitos de armazenagem por 15 dias, nas estações de Lisboa (Caes dos Soldados ou Alcantara) e V. Nova de Gaia, as remessas a que fôr applicada a presente tarifa.

A responsabilidade a que é sujeita a Companhia conforme as disposições legaes em vigor cessará, porém, logo que findar o praso marcado no artigo 36 das disposições communs a grande e pequena velocidade das Tarifas Geraes das linhas de Leste e Norte e artigo 187 das Tarifas Geraes de Lisboa a Cintra e Torres Vedras.

5.<sup>a</sup> Para a applicação do § 4.<sup>o</sup> é indispensavel que se apresente um certificado da Administração do Pinhal Nacional de Leiria, comprovando a procedencia da madeira.

6.<sup>a</sup> A Companhia reserva-se a faculdade de ampliar em mais 2 dias os prazos fixados nas suas Tarifas Geraes para entrega d'estas mercadorias, sem que, por este facto, haja direito a reclamação alguma.

7.<sup>a</sup> A Companhia não responde pelas avarias resultantes de molha, ou humidade, durante o transporte ou permanencia das madeiras nas estações.

8.<sup>a</sup> Desde que a presente tarifa entrar em vigor, ficam annulladas todas as tarifas especiaes internas d'esta Companhia, para transportes por pequena velocidade, publicadas em data anterior, bem como todas as suas ampliações, complementos ou modificações.

9.<sup>a</sup> Esta tarifa será applicada *ex-officio* quando dos seus preços resultar vantagem para o publico, e o expedidor não reclamar expressamente a applicação d'outra.

10.<sup>a</sup> Ficam em vigor todas as condições de applicação das Tarifas Geraes, em tudo que não seja contrario ás disposições da presente.

Lisboa, 28 de Agosto de 1889.

O Director da Companhia,

*Pedro Ignacio Lopes.*





# COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

## TARIFA ESPECIAL N.º 4 — PEQUENA VELOCIDADE

Applicavel em todas as linhas da Companhia

Para transporte de

# Materias inflammaveis, explosivas ou perigosas

Polvora, dynamite, fulminantes, phosphoro, ether,  
fogos d'artificio, cartuchos, capsulas,  
projecteis carregados, nitro-glicerina, algodão - polvora,  
rastilho, naphta, acido nitrico, sulphurico, etc.

Desde 1 de Outubro de 1889

### BASE

|                                    |                                     |
|------------------------------------|-------------------------------------|
| Por tonelada e kilometro . . . . . | 65 réis                             |
| Minimo de peso . . . . .           | 100 kilogrammas ou pagando como tal |

### Condições

**Polvora, dynamite, fulminantes, cartuchos, capsulas, projecteis carregados, fogos d'artificio e outras materias analogas.**

1.<sup>a</sup> Estas expedições só serão admittidas em caixas de madeira de 0,02<sup>m</sup>, pelo menos, de espessura, hermeticamente fechadas, forradas interiormente de zinco, ferro, ou folha de Flandres.

No interior, estas materias deverão ser acondicionadas em pacotes de papel forte, pergaminho ou outros involucros impermeaveis; formando volumes de peso não superior a 1 kilogramma. Os espaços em vazio entre uns volumes e outros, no interior das caixas, deverão ser preenchidos com estopa, aparas de papel, serradura ou outra materia semelhante.

2.<sup>a</sup> As caixas deverão ter duas argolas, não de metal, solidamente presas, ou, no fundo, dois grossos barrotos de madeira, que permitam introduzir as mãos por debaixo d'ellas para as levantar. Não poderão tambem pesar mais de 50 kilogrammas cada uma.

3.<sup>a</sup> Quando estas expedições se apresentem em barris, estes deverão ser duplos e solidamente apertados por arcos de madeira.

4.<sup>a</sup> Todas as taras empregadas no transporte das mercadorias taxadas por esta tarifa deverão ter um rotulo que indique claramente o seu contendo.

5.<sup>a</sup> As caixas ou barris serão carregadas no leito do wagon, sem que por baixo ou por cima d'estes volumes se possam carregar outros, nem mesmo que sejam da mesma mercadoria. A arrumação nos wagons far-se-ha com todo o cuidado, para que se evite qualquer choque, tanto no acto da carga e descarga como em transitio. Os barris deverão ser carregados de lado, bem calçados, para que não rolem, e nunca ao alto.

**Ether e outras materias liquidas.**

6.<sup>a</sup> Estas expedições serão feitas em frascos ou garrações fortes, perfeitamente tapados, e com as demais precauções que acima se indicam e lhes sejam applicaveis.

**Phosphoro puro e outras materias analogas.**

7.<sup>a</sup> Estas expedições só serão accites em vasilhas fortes, mettidas dentro de outras igualmente fortes cheias d'agua, e com as demais precauções supra indicadas.



8.<sup>a</sup> As expedições das mercadorias designadas na presente tarifa, que pesem 2:000 kilogrammas ou mais, ou que paguem por este minimo, serão carregadas em ~~um~~ só wagon, isoladamente de todas as demais mercadorias. O carregamento de cada wagon, porém, não poderá nunca exceder a 5:000 kilogrammas.

N'este caso, as operações de carga e descarga serão effectuadas de dia, pelos expedidores e consignatarios, e sob a vigilancia e direcção do respectivo chefe d'estação, mas sem que a Companhia tome responsabilidade por estas expedições, por qualquer avaria, quer no acto da carga, quer á descarga ou em transito, salvo quando esse facto se dê por culpa do seu pessoal.

Fóra d'este ultimo caso, a Companhia terá o direito de reclamar do expedidor ou consignatario, á sua escolha, os prejuizos que possa causar-lhe a inflamação, explosão ou qualquer outro accidente n'estas remessas.

9.<sup>a</sup> Se as mercadorias forem entregues na estação de partida com antecedencia ao dia em que devam ser expedidas, ou se o consignatario se não apresentar no proprio dia da chegada para as retirar, a Companhia tomará as precauções necessarias para evitar qualquer sinistro, sendo de conta dos expedidores e consignatarios as despesas que a Companhia fizer para este fim, sem prejuizo da cobrança dos direitos de armazenagem.

10.<sup>a</sup> A Companhia reserva-se a faculdade de ampliar até o triplo os prazos regulamentares de transporte para as expedições taxadas por esta tarifa, sem que, por este facto, haja direito a reclamação alguma.

11.<sup>a</sup> Serão de conta dos expedidores e consignatarios as operações de Alfandega, quaesquer licenças ou documentos que o Governo possa exigir para o transporte d'estas mercadorias.

12.<sup>a</sup> Desde que a presente tarifa entrar em vigor, ficam annulladas todas as tarifas especiaes internas d'esta Companhia, para transportes por pequena velocidade, publicadas em data anterior, bem como todas as suas ampliações, complementos ou modificações.

13.<sup>a</sup> Esta tarifa será applicada *ex-officio* quando dos seus preços resultar vantagem para o publico, e o expedidor não reclamar expressamente a applicação d'outra.

14.<sup>a</sup> Ficam em vigor todas as condições de applicação das Tarifas Geraes, em tudo que não seja contrario ás disposições da presente.

Lisboa, 28 de Agosto de 1889.

O DIRECTOR DA COMPANHIA

*Pedro Ignacio Lopes*





## COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

*Serviço combinado com a Sociedade dos Caminhos de ferro de Madrid-Caceres-Portugal  
e Companhias do  
Norte de Hespanha, Meio-Dia de França e Orleans*

## TARIFA ESPECIAL P. H. F. N.º 4 — GRANDE VELOCIDADE

(P. H. F. n.º 4 de Madrid-Caceres-Portugal, n.º 3.º internacional do Norte de Hespanha,  
n.º 52 do Meio-Dia de França e E. n.º 225 de Orleans)

para transporte de

## RECOVAGENS

entre as estações abaixo indicadas

Desde 15 de Setembro de 1889

Preço em réis

| Estações de<br>Procedencia   Destino<br>ou vice-versa |               | De<br>0 a 5<br>kilog. | De<br>5 a 10<br>kilog. | De<br>10 a 20<br>kilog. | De<br>20 a 30<br>kilog. | De<br>30 a 40<br>kilog. | De<br>40 a 50<br>kilog. | De<br>50 a 60<br>kilog. | De<br>60 a 70<br>kilog. | De<br>70 a 80<br>kilog. | De<br>80 a 90<br>kilog. | De<br>90 a 100<br>kilog. | Pas-<br>sados<br>100<br>cada 10<br>kilog.* |
|---|---------------|-----------------------|------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|--------------------------|--|
| Lisboa .....  | Bayonna ..... | 581                   | 1.125                  | 2.176                   | 3.307                   | 4.365                   | 4.938                   | 5.376                   | 5.816                   | 6.561                   | 7.335                   | 8.124                    | 785  |
|   | Bordeus ..... | 603                   | 1.240                  | 2.479                   | 3.760                   | 4.972                   | 5.627                   | 6.104                   | 6.581                   | 7.396                   | 8.280                   | 9.171                    | 891  |
|   | Paris .....   | 828                   | 1.692                  | 3.384                   | 5.121                   | 6.786                   | 7.686                   | 8.343                   | 9.000                   | 10.071                  | 11.286                  | 12.510                   | 1.224                                      |
| Entroncamento ..                                      | Bayonna ..... | 563                   | 1.091                  | 2.110                   | 3.204                   | 4.230                   | 4.782                   | 5.209                   | 5.690                   | 6.363                   | 7.110                   | 7.873                    | 760  |
|   | Bordeus ..... | 591                   | 1.215                  | 2.432                   | 3.688                   | 4.876                   | 5.517                   | 5.985                   | 6.493                   | 7.256                   | 8.122                   | 8.993                    | 873  |
|   | Paris .....   | 828                   | 1.692                  | 3.384                   | 5.121                   | 6.786                   | 7.686                   | 8.343                   | 9.000                   | 10.071                  | 11.286                  | 12.510                   | 1.224                                      |

## Condições

1.ª Nos preços da presente tarifa estão compreendidos os gastos de transporte, carga e descarga e os de transmissão de umas para outras linhas.

Não estão, porém, compreendidos:

(a) As despesas de operações, formalidades e direitos nas Alfandegas.

(b) Os impostos para o Governo hespanhol, nas expedições de peso superior a 100 kilogrammas.

(c) Os direitos de guia e registro para a Companhia portuguesa (20 réis por expedição) nas procedencias de Portugal.

(d) As despesas accessorias para as Companhias francezas:

Sello do recibo..... (0<sup>r</sup>,35) réis 63  
Direito de registro..... (0<sup>r</sup>,10)      18 } por expedição.

Este ultimo será apenas cobrado nas expedições de França para Portugal.

(e) O imposto de selio em Portugal.

2.ª As Companhias declinam toda a responsabilidade pelas quebras e avarias de transito.

3.ª No sentido de Portugal para França a presente tarifa será applicada de officio, salvo quando os expe-



didores sollicitem, na sua nota de expedição, a applicação d'outra que seja tambem applicavel á mesma mercadoria e no percurso a que a expedição se destina, mas no de França para Portugal só será applicada quando os expedidores o pedirem expressamente nas suas notas d'expedição.

4.<sup>a</sup> Não se acham comprehendidas na presente tarifa as remessas de metallico e valores e objectos preciosos, bem como as de materias inflammaveis explosivas ou perigosas.

5.<sup>a</sup> O cambio d'esta tarifa é o de 180 réis por peseta ou franco para todas as cobranças quer effectuadas em Portugal quer em Hespanha ou França.

6.<sup>a</sup> Ficam em vigor as condições das tarifas geraes de cada Companhia em tudo que não sejam contrarias ás da presente.

## Operações Aduaneiras

As remessas devem ser acompanhadas de cinco exemplares da nota de expedição para observancia e cumprimento das formalidades aduaneiras, em conformidade com as leis em vigor.

Serão de conta e responsabilidade dos expedidores e consignatarios todas as consequencias que resultarem de qualquer erro, omissão ou duvida que se produza ou suscite em virtude da inexactidão ou deficiencia das declarações feitas na nota de expedição e suas copias.

As Companhias combinadas declinam toda a responsabilidade pelos atrasos, despezas, multas, etc., que possam resultar nas alfandegas portugueza, hespanhola ou franceza, por deficiencia ou irregularidades dos documentos que devam servir para o preenchimento d'estas operações e formalidades.

### Em Lisboa

A Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes tem estabelecida em Lisboa, uma agencia aduaneira para o despacho das mercadorias, quer de importação, quer de exportação ou transito, pelos preços e condições da sua tarifa respectiva.

Os expedidores que desejarem que as suas mercadorias sejam despachadas por esta agencia, deverão enviar os documentos e esclarecimentos necessarios que devam servir para o despacho na Alfandega de Lisboa.

*ao Sr. Agente Aduaneiro da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes  
Estação do caes dos Soldados — Lisboa*

Consignando as remessas ao referido Agente e dando-lhe as necessarias instrucções.

As despezas de direitos e formalidades aduaneiras, commissões e outras effectuadas por esta agencia, seguirão em desembolsos nas remessas, sempre que os expedidores não prefiram pagal-as de contado.

### Em Marvão e Valencia d'Alcantara

O Agente Commercial e Aduaneiro da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes e da Sociedade dos Caminhos de ferro de Madrid a Caceres e a Portugal, em Marvão e Valencia de Alcantara fará gratuitamente o despacho das mercadorias de transito nas alfandegas d'aquellas fronteiras ou o de importação ou exportação em Portugal pelos preços estabelecidos na tarifa respectiva de operações aduaneiras; todavia o expedidor poderá, se assim o desejar, tomar a seu cargo as operações e formalidades da alfandega, n'aquelles pontos, fazendo-as effectuar por agente seu.

Em qualquer dos casos deverá fazer na respectiva nota de expedição a declaração seguinte:

*Todas as operações e formalidades da Alfandega, na fronteira portugueza ou hespanhola serão confiadas por minha conta e risco ao cuidado do sr. .... morador em.....*

O Agente designado pelo expedidor na respectiva nota d'expedição, effectuará todas as operações aduaneiras, de qualquer natureza que ellas sejam, e pagará todos os gastos e direitos respectivos, por sua conta e risco, não podendo contudo a mercadoria sahir da estação da fronteira, em que essas operações se realisem, sem que ellas se achem completamente concluidas.

As Administrações dos caminhos de ferro nenhuma responsabilidade poderá caber por quaesquer atrasos, apprehensões, faltas, avarias, etc., que não hajam sido verificadas no acto da entrega das mercadorias na Alfandega.

Quando na nota d'expedição se não designe a pessoa que deve encarregar-se d'estas operações, serão ellas feitas de officio pelo Agente Commercial e Aduaneiro das Companhias, para evitar os prejuizos da detenção das mercadorias nas fronteiras, em conformidade com os preços e condições da respectiva tarifa.

### Em Irun e Hendaya

As Companhias do Norte de Hespanha e Meio-Dia de França encarregam-se de preencher gratuitamente em Irun e Hendaya, todas as formalidades necessarias para o transito das mercadorias pelas alfandegas hespanholas e francezas, ou as de importação ou exportação em França, em conformidade com as suas respectivas tarifas de operações aduaneiras.



Tanto no sentido Portugal-Hespanha-França, como no de França-Hespanha-Portugal os expedidores poderão tomar a seu cargo, o cumprimento, na Fronteira, das operações e formalidades aduaneiras (e as de impostos, se as houver) fazendo-as effectuar por agente seu, para o que deverá fazer na nota de expedição a declaração seguinte :

*As operações da Alfandega na Fronteira Franco-Hespanhola serão confiadas por minha conta e risco ao cuidado do Sr..... morador em.....*

Na falta de qualquer indicação, ou no caso em que as das notas de expedição sejam incompletas, as operações e formalidades aduaneiras serão feitas de *officio* pelas Companhias.

Quando as operações devam ser effectuadas por um agente designado pelo expedidor, este agente deverá preencher por sua conta e risco todas as formalidades aduaneiras e de impostos em todos os pontos em que sejam necessários, pagando todos os gastos e direitos respectivos, sem que a mercadoria possa sair da estação da fronteira antes d'estas operações se acharem completamente concluidas, e sem que as Companhias sejam responsáveis pelas faltas ou avarias, que não forem notadas no acto da entrega ao representante do expedidor.

Para as expedições destinadas a França o referido representante fica obrigado a preencher immediatamente todas as formalidades aduaneiras e de impostos, logo que as remessas sejam postas á sua disposição na estação de Hendaya, e a entregar, dentro do prazo maximo de 24 horas (não comprehendidos os domingos e dias feriadoss), contado desde o momento em que aquellas lhe sejam entregues, todos os documentos (cartas de porte, documentos d'alfandega ou d'impostos, notas de gastos a fazer seguir em reembolso ou desembolsos, etc.) afim de que a expedição não soffra interrupção no transporte até ultimo destino.

Se o representante designado pelo expedidor não preencher as formalidades aduaneiras e de impostos, no prazo acima indicado, a Companhia do Meio-dia de França cobrará os direitos de armazenagem respectivos pelo tempo que decorrer desde que aquelle prazo tenha expirado, até ao momento em que a mercadoria lhe seja devolvida; reservando-se além d'isso, neste caso, a faculdade de executar de *officio* aquellas operações fazendo seguir em desembolsos as despesas que as mesmas occasionarem.

No caso de haver agglomeração de mercadorias na estação de Hendaya, a Companhia do Meio-dia de França tem a faculdade de effectuar por si propria, de *officio*, as operações aduaneiras e de impostos para todas on parte das mercadorias.

N'este caso é indispensavel o accordo do Agente Fiscal do Governo fazendo-se assim sciente aos interessados, por meio d'um cartaz affixado na estação, com 24 horas de antecedencia.

O restabelecimento do serviço normal será tambem annuciado na mesma forma com 24 horas de antecipaçoão.

Quando a Companhia do Meio-dia de França tenha de fazer as operações d'alfandega cobrará a commissão segundo a sua tarifa L. n.º 4.

## Certificados de origem

### Havendo tratado de commercio entre Portugal e Hespanha

Estes documentos, quando tenham que ser presentes nas alfandegas das fronteiras, para que as mercadorias gosem das taxas reduzidas fixadas nos tratados de commercio entre Portugal e Hespanha e as demais nações, deverão ser enviados pelo expedidor directamente ao Agente Aduaneiro na fronteira, que pelo mesmo fôr encarregado do despacho, em conformidade com as condições supra, não tomando o Caminho de ferro responsabilidade alguma pela sua falta nem pelas demoras ou prejuizos que d'ella resultarem.

### Não havendo tratado de commercio entre Portugal e Hespanha

Além dos certificados de origem de que trata o periodo anterior, para que as mercadorias possam circular em livre transito por Portugal e disfructar dos beneficios concedidos ás que procedam de paizes que tenham tratados de commercio com a Hespanha, é indispensavel:

1.º Que tanto no manifesto, formado no porto de embarque, como nos conhecimentos, seja indicado que as remessas são destinadas a Hespanha em transito por Portugal.

2.º Que acompanhando os conhecimentos seja enviada uma copia da parte do manifesto que se refere ás mercadorias nos mesmos conhecimentos designadas, copia que deverá ter sido legalisada pelo Consul hespanhol no porto de procedencia. Sem este documento assim legalisado o sr. Consul de Hespanha em Lisboa não fornecerá os certificados de transito.

Lisboa, 7 de Setembro de 1889.

O Director da Companhia

Pedro Ignacio Lopes.





# COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

## TARIFA ESPECIAL N.º 5 — PEQUENA VELOCIDADE

Applicavel em todas as linhas da Companhia

Para transporte de

# GADO VACCUM, POR WAGON COMPLETO

Desde 1 de outubro de 1889

### Base

De qualquer das estações para as de Lisboa e Alcantara, e para as fronteiras de Elvas e Marvão. . . . . 65 réis por wagon completo e kilometro

### Condições

1.ª Além do preço supra indicado cobrar-se-ha despesas accessorias em conformidade da tarifa respectiva.

2.ª O numero de cabeças a carregar em cada wagon pôde elevar-se a 10; mas, n'este caso, a Companhia não responde por accidentes ou avarias que possam dar-se nos animaes.

As vitellas serão contadas, cada duas, por uma cabeça de gado grosso.

3.ª Por cada dois wagons de gado é concedida passagem gratuita a um guardador no mesmo comboio por que se effectuarem estes transportes, não podendo, contudo, exceder a 3 o numero dos guardadores, seja qual fôr a quantidade de wagons de que a expedição se componha.

4.ª Será applicada a presente tarifa ás expedições para estações anteriores aos pontos de destino acima indicados, pelos preços para elles resultantes, sempre que n'esta applicação haja beneficio para o publico.

5.ª Desde que a presente tarifa entrar em vigor, ficam annulladas todas as tarifas especiaes internas d'esta Companhia, para transportes por pequena velocidade, publicadas em data anterior, bem como todas as suas ampliações, complementos ou modificações.

6.ª Esta tarifa será applicada *ex-officio* quando dos seus preços resultar vantagem para o publico, e o expedidor não reclamar expressamente a applicação d'outra.

7.ª Ficam em vigor todas as condições de applicação das Tarifas Geraes, em tudo que não seja contrario ás disposições da presente.

Lisboa, 28 de Agosto de 1889.

O DIRECTOR DA COMPANHIA

Pedro Ignacio Lopes



*Linhas de Leste e Norte e Ramoes de Caceres e Coimbra*

|        |               |          |            |        |        |       |                        |            |            |         |            |         |           |            |          |          |                    |          |        |           |                 |      |         |         |        |            |      |       |     |                  |        |                          |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|--------|---------------|----------|------------|--------|--------|-------|------------------------|------------|------------|---------|------------|---------|-----------|------------|----------|----------|--------------------|----------|--------|-----------|-----------------|------|---------|---------|--------|------------|------|-------|-----|------------------|--------|--------------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| Payabo |               |          |            |        |        |       |                        |            |            |         |            |         |           |            |          |          |                    |          |        |           |                 |      |         |         |        |            |      |       |     |                  |        |                          |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 9      | Chão de Maças |          |            |        |        |       |                        |            |            |         |            |         |           |            |          |          |                    |          |        |           |                 |      |         |         |        |            |      |       |     |                  |        |                          |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 19     | 40            | Caxarias |            |        |        |       |                        |            |            |         |            |         |           |            |          |          |                    |          |        |           |                 |      |         |         |        |            |      |       |     |                  |        |                          |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 29     | 20            | 41       | Albergaria |        |        |       |                        |            |            |         |            |         |           |            |          |          |                    |          |        |           |                 |      |         |         |        |            |      |       |     |                  |        |                          |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 41     | 32            | 23       | 42         | Vermil |        |       |                        |            |            |         |            |         |           |            |          |          |                    |          |        |           |                 |      |         |         |        |            |      |       |     |                  |        |                          |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 49     | 44            | 34       | 24         | 9      | Pombal |       |                        |            |            |         |            |         |           |            |          |          |                    |          |        |           |                 |      |         |         |        |            |      |       |     |                  |        |                          |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 63     | 56            | 47       | 37         | 25     | 16     | Soure |                        |            |            |         |            |         |           |            |          |          |                    |          |        |           |                 |      |         |         |        |            |      |       |     |                  |        |                          |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 71     | 62            | 53       | 43         | 34     | 22     | 7     | V. N. d'Anjos (apead.) |            |            |         |            |         |           |            |          |          |                    |          |        |           |                 |      |         |         |        |            |      |       |     |                  |        |                          |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 78     | 69            | 60       | 50         | 38     | 29     | 43    | 7                      | Alfarellos |            |         |            |         |           |            |          |          |                    |          |        |           |                 |      |         |         |        |            |      |       |     |                  |        |                          |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 81     | 72            | 63       | 52         | 40     | 32     | 16    | 10                     | 3          | Formoselha |         |            |         |           |            |          |          |                    |          |        |           |                 |      |         |         |        |            |      |       |     |                  |        |                          |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 91     | 82            | 73       | 62         | 50     | 42     | 26    | 20                     | 13         | 10         | Taveiro |            |         |           |            |          |          |                    |          |        |           |                 |      |         |         |        |            |      |       |     |                  |        |                          |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 97     | 88            | 79       | 68         | 57     | 48     | 32    | 26                     | 19         | 17         | 7       | COIMBRA B. |         |           |            |          |          |                    |          |        |           |                 |      |         |         |        |            |      |       |     |                  |        |                          |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 99     | 90            | 81       | 70         | 58     | 50     | 34    | 28                     | 21         | 19         | 9       | 2          | Coimbra |           |            |          |          |                    |          |        |           |                 |      |         |         |        |            |      |       |     |                  |        |                          |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 105    | 96            | 86       | 76         | 64     | 56     | 40    | 34                     | 27         | 24         | 14      | 8          | 40      | Souzellas |            |          |          |                    |          |        |           |                 |      |         |         |        |            |      |       |     |                  |        |                          |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 111    | 102           | 93       | 83         | 74     | 62     | 46    | 41                     | 34         | 31         | 21      | 45         | 16      | 7         | Pampilhosa |          |          |                    |          |        |           |                 |      |         |         |        |            |      |       |     |                  |        |                          |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 116    | 107           | 98       | 87         | 75     | 67     | 54    | 45                     | 38         | 35         | 25      | 19         | 21      | 12        | 5          | Mealhada |          |                    |          |        |           |                 |      |         |         |        |            |      |       |     |                  |        |                          |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 124    | 116           | 106      | 96         | 84     | 76     | 60    | 54                     | 47         | 44         | 34      | 28         | 30      | 20        | 14         | 9        | Mogadros |                    |          |        |           |                 |      |         |         |        |            |      |       |     |                  |        |                          |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 132    | 123           | 114      | 103        | 92     | 83     | 67    | 61                     | 54         | 52         | 42      | 35         | 37      | 28        | 21         | 17       | 8        | Oliveira do Bairro |          |        |           |                 |      |         |         |        |            |      |       |     |                  |        |                          |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 146    | 137           | 128      | 117        | 105    | 97     | 81    | 75                     | 68         | 65         | 55      | 49         | 51      | 42        | 33         | 20       | 22       | 14                 | Quintans |        |           |                 |      |         |         |        |            |      |       |     |                  |        |                          |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 153    | 144           | 134      | 124        | 112    | 104    | 88    | 82                     | 73         | 72         | 62      | 56         | 58      | 48        | 42         | 37       | 29       | 21                 | 7        | Aveiro |           |                 |      |         |         |        |            |      |       |     |                  |        |                          |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 167    | 158           | 149      | 139        | 127    | 118    | 103   | 97                     | 90         | 87         | 77      | 74         | 73      | 63        | 57         | 52       | 43       | 36                 | 22       | 15     | Estarreja |                 |      |         |         |        |            |      |       |     |                  |        |                          |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 174    | 165           | 155      | 145        | 133    | 125    | 109   | 103                    | 96         | 93         | 83      | 77         | 79      | 69        | 63         | 58       | 50       | 42                 | 28       | 21     | 7         | Avanca (apead.) |      |         |         |        |            |      |       |     |                  |        |                          |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 181    | 172           | 162      | 152        | 140    | 132    | 116   | 110                    | 103        | 100        | 90      | 84         | 86      | 76        | 70         | 65       | 57       | 49                 | 35       | 29     | 14        | 8               | Ovar |         |         |        |            |      |       |     |                  |        |                          |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 192    | 183           | 173      | 163        | 154    | 143    | 127   | 121                    | 114        | 111        | 101     | 95         | 97      | 87        | 81         | 76       | 68       | 60                 | 56       | 40     | 25        | 19              | 12   | Esmoriz |         |        |            |      |       |     |                  |        |                          |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 197    | 188           | 178      | 168        | 156    | 148    | 132   | 126                    | 119        | 116        | 106     | 100        | 102     | 93        | 86         | 81       | 73       | 65                 | 52       | 45     | 30        | 24              | 17   | 6       | Espinho |        |            |      |       |     |                  |        |                          |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 200    | 191           | 182      | 172        | 160    | 151    | 136   | 130                    | 123        | 120        | 110     | 104        | 106     | 96        | 90         | 85       | 76       | 69                 | 55       | 48     | 34        | 27              | 20   | 9       | 4       | Granja |            |      |       |     |                  |        |                          |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 208    | 199           | 189      | 179        | 167    | 159    | 143   | 137                    | 130        | 127        | 117     | 111        | 113     | 103       | 97         | 92       | 84       | 76                 | 62       | 56     | 41        | 33              | 27   | 16      | 11      | 8      | Valladares |      |       |     |                  |        |                          |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 212    | 203           | 194      | 183        | 172    | 163    | 147   | 141                    | 134        | 132        | 122     | 115        | 117     | 108       | 101        | 97       | 88       | 80                 | 67       | 60     | 45        | 39              | 32   | 21      | 16      | 12     | 5          | Gaia |       |     |                  |        |                          |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 216    | 207           | 198      | 187        | 175    | 167    | 151   | 145                    | 138        | 135        | 125     | 119        | 121     | 112       | 105        | 101      | 92       | 84                 | 70       | 64     | 49        | 43              | 36   | 25      | 20      | 16     | 9          | 4    | PORTO |     |                  |        |                          |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 112    | 121           | 131      | 141        | 153    | 161    | 177   | 185                    | 190        | 193        | 203     | 209        | 210     | 217       | 223        | 228      | 236      | 244                | 257      | 264    | 279       | 285             | 292  | 304     | 309     | 312    | 319        | 324  | 328   | Feo |                  |        |                          |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 132    | 141           | 151      | 161        | 173    | 181    | 197   | 203                    | 210        | 213        | 223     | 229        | 231     | 237       | 243        | 248      | 256      | 264                | 277      | 284    | 299       | 305             | 312  | 324     | 329     | 332    | 339        | 344  | 348   | 21  | Castello de Vido |        |                          |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 148    | 157           | 167      | 177        | 189    | 197    | 213   | 218                    | 225        | 229        | 239     | 245        | 246     | 253       | 258        | 263      | 272      | 280                | 293      | 300    | 315       | 321             | 328  | 340     | 345     | 348    | 355        | 360  | 364   | 26  | 16               | Marica |                          |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 155    | 164           | 174      | 184        | 196    | 204    | 220   | 226                    | 233        | 236        | 246     | 252        | 254     | 260       | 266        | 271      | 279      | 287                | 300      | 307    | 322       | 328             | 335  | 347     | 352     | 353    | 362        | 367  | 371   | 44  | 21               | 8      | FRONT. DE V. DE ALCANTAS |  |  |  |  |  |  |  |  |  |



# DISTANCIAS KILOMETRICAS

*Linhas de Lisboa a Cintra e Torres-Vedras e Torres-Vedras á Figueira da Foz e Alfarellos*

|                        |     |                         |         |            |               |       |        |                     |        |       |          |            |             |      |               |          |         |           |
|------------------------|-----|-------------------------|---------|------------|---------------|-------|--------|---------------------|--------|-------|----------|------------|-------------|------|---------------|----------|---------|-----------|
|                        |     | Alcantara               |         |            |               |       |        |                     |        |       |          |            |             |      |               |          |         |           |
| S. Domingos (apead.)   | 6   | S. Domingos (apeadeiro) |         |            |               |       |        |                     |        |       |          |            |             |      |               |          |         |           |
| Bemfica.....           | 7   | 2                       | Bemfica |            |               |       |        |                     |        |       |          |            |             |      |               |          |         |           |
| Porcalhota.....        | 11  | 5                       | 4       | Porcalhota |               |       |        |                     |        |       |          |            |             |      |               |          |         |           |
| Queluz-Bellas.....     | 43  | 8                       | 6       | 3          | Queluz-Bellas |       |        |                     |        |       |          |            |             |      |               |          |         |           |
| Cacem.....             | 18  | 13                      | 12      | 8          | 6             | Cacem |        |                     |        |       |          |            |             |      |               |          |         |           |
| Cintra.....            | 28  | 23                      | 21      | 18         | 16            | 10    | Cintra |                     |        |       |          |            |             |      |               |          |         |           |
| Meleças (apeadeiro) .. | 21  | 16                      | 15      | 11         | 9             | 4     | 14     | Meleças (apeadeiro) |        |       |          |            |             |      |               |          |         |           |
| Sabugo.....            | 26  | 21                      | 20      | 16         | 14            | 9     | 18     | 5                   | Sabugo |       |          |            |             |      |               |          |         |           |
| Mafra.....             | 34  | 29                      | 28      | 24         | 22            | 16    | 26     | 13                  | 8      | Mafra |          |            |             |      |               |          |         |           |
| Malveira.....          | 39  | 34                      | 33      | 29         | 27            | 22    | 31     | 18                  | 13     | 6     | Malveira |            |             |      |               |          |         |           |
| Pero Negro.....        | 49  | 44                      | 43      | 39         | 37            | 31    | 41     | 28                  | 23     | 15    | 10       | Pero Negro |             |      |               |          |         |           |
| Dois Portos.....       | 56  | 50                      | 49      | 46         | 43            | 38    | 48     | 35                  | 30     | 22    | 17       | 7          | Dois Portos |      |               |          |         |           |
| Runa.....              | 60  | 55                      | 54      | 50         | 48            | 42    | 52     | 39                  | 34     | 27    | 21       | 12         | 5           | Runa |               |          |         |           |
| Torres Vedras.....     | 65  | 60                      | 58      | 55         | 53            | 47    | 57     | 44                  | 39     | 31    | 26       | 16         | 10          | 5    | Torres-Vedras |          |         |           |
| Ramalhal.....          | 73  | 68                      | 66      | 63         | 61            | 55    | 65     | 52                  | 47     | 39    | 34       | 24         | 18          | 13   | 8             | Ramalhal |         |           |
| Outeiro.....           | 80  | 75                      | 73      | 70         | 68            | 62    | 72     | 59                  | 54     | 46    | 41       | 31         | 25          | 20   | 15            | 7        | Outeiro |           |
| Bombarral.....         | 89  | 84                      | 82      | 79         | 77            | 71    | 81     | 68                  | 63     | 55    | 50       | 40         | 34          | 29   | 24            | 17       | 10      | Bombarral |
| S. Mamede.....         | 96  | 91                      | 89      | 86         | 84            | 78    | 88     | 75                  | 70     | 62    | 57       | 47         | 41          | 36   | 31            | 24       | 17      | 8         |
| Obidos.....            | 101 | 96                      | 94      | 91         | 89            | 83    | 93     | 80                  | 75     | 67    | 62       | 52         | 46          | 41   | 36            | 29       | 22      | 13        |
| Caldas da Rainha.....  | 106 | 101                     | 99      | 96         | 94            | 88    | 98     | 85                  | 80     | 72    | 67       | 57         | 51          | 46   | 41            | 34       | 27      | 18        |
| Bouro.....             | 114 | 109                     | 107     | 104        | 102           | 96    | 106    | 93                  | 88     | 80    | 75       | 65         | 59          | 54   | 49            | 42       | 35      | 25        |
| S. Martinho.....       | 118 | 113                     | 111     | 108        | 106           | 100   | 110    | 97                  | 92     | 84    | 79       | 69         | 63          | 58   | 53            | 46       | 39      | 29        |
| Cella.....             | 127 | 122                     | 120     | 117        | 115           | 109   | 119    | 106                 | 101    | 93    | 88       | 78         | 72          | 67   | 62            | 55       | 48      | 39        |
| Vallado.....           | 132 | 127                     | 125     | 122        | 120           | 114   | 124    | 111                 | 106    | 98    | 93       | 83         | 77          | 72   | 67            | 60       | 53      | 44        |
| Martingança.....       | 146 | 141                     | 139     | 136        | 134           | 128   | 138    | 125                 | 120    | 112   | 107      | 97         | 91          | 86   | 81            | 74       | 67      | 58        |
| Marinha Grande.....    | 152 | 147                     | 145     | 142        | 140           | 134   | 144    | 131                 | 126    | 118   | 113      | 103        | 97          | 92   | 87            | 80       | 73      | 64        |
| Leiria.....            | 162 | 157                     | 155     | 152        | 150           | 144   | 154    | 141                 | 136    | 128   | 123      | 113        | 107         | 102  | 97            | 90       | 83      | 74        |
| Milagres (apeadeiro) . |     |                         |         |            |               |       |        |                     |        |       |          |            |             |      |               |          |         |           |
| Monte-real.....        | 174 | 169                     | 167     | 164        | 162           | 156   | 166    | 153                 | 148    | 140   | 135      | 125        | 119         | 114  | 109           | 102      | 95      | 86        |
| Monte redondo.....     | 179 | 174                     | 172     | 169        | 167           | 161   | 171    | 158                 | 153    | 145   | 140      | 130        | 124         | 119  | 114           | 107      | 100     | 91        |
| Guia.....              | 186 | 181                     | 179     | 176        | 174           | 168   | 178    | 165                 | 160    | 152   | 147      | 137        | 131         | 126  | 121           | 113      | 107     | 97        |
| Lourical.....          | 193 | 188                     | 186     | 183        | 181           | 175   | 185    | 172                 | 167    | 159   | 154      | 144        | 138         | 133  | 128           | 121      | 114     | 105       |
| Telhada.....           | 201 | 196                     | 194     | 191        | 189           | 183   | 193    | 180                 | 175    | 167   | 162      | 152        | 146         | 141  | 136           | 129      | 122     | 113       |
| Amieira.....           | 206 | 201                     | 199     | 196        | 194           | 188   | 198    | 185                 | 180    | 172   | 167      | 157        | 151         | 146  | 141           | 134      | 127     | 118       |
| Lares.....             | 211 | 206                     | 204     | 201        | 199           | 193   | 203    | 190                 | 185    | 177   | 172      | 162        | 156         | 151  | 146           | 139      | 132     | 123       |
| Santo Aleixo.....      | 213 | 208                     | 206     | 203        | 201           | 195   | 205    | 192                 | 187    | 179   | 174      | 164        | 158         | 153  | 148           | 141      | 134     | 125       |
| Figueira.....          | 217 | 212                     | 210     | 207        | 205           | 199   | 209    | 196                 | 191    | 183   | 178      | 168        | 162         | 157  | 152           | 145      | 138     | 129       |
| Verride.....           | 215 | 210                     | 208     | 205        | 203           | 197   | 207    | 194                 | 189    | 181   | 176      | 166        | 160         | 155  | 150           | 143      | 136     | 127       |
| Alfarellos.....        | 223 | 218                     | 216     | 213        | 211           | 205   | 215    | 202                 | 197    | 189   | 184      | 174        | 168         | 163  | 158           | 151      | 144     | 135       |

S. Mamede

6 Obidos

11 6 Caldas da Rainha

18 13 8 Bouro

23 18 13 5 S. Martinho

32 27 21 14 9 Cella

37 32 26 19 14 5 Vallado

51 46 40 33 28 19 15 Martingança

57 52 46 39 34 25 21 6 Marinha Grande

67 62 56 49 44 35 31 16 11 Leiria

Milagres (apeadeiro)

79 74 68 61 56 47 43 28 23 12 Monte-real

84 79 73 66 61 53 48 34 28 18 6 Monte-redondo

90 85 80 72 68 59 54 40 34 24 12 7 Guia

98 93 87 80 75 67 62 58 42 32 20 15 8 Lourical

106 100 95 88 83 74 69 55 49 39 27 22 16 8 Telhada

111 106 100 93 88 80 75 61 55 45 33 28 21 13 6 Amieira

116 110 105 98 93 84 79 65 59 49 37 32 26 18 11 5 Lares

118 113 107 100 95 86 81 67 61 51 39 34 28 20 13 7 3 Santo Aleixo

121 116 111 104 99 90 85 71 65 55 43 38 32 24 16 11 6 4 Figueira

120 115 109 102 97 89 84 70 64 54 42 37 30 23 15 9 14 16 20 Verride

128 122 117 110 105 96 91 77 71 61 49 44 38 30 22 17 21 24 27 8 Alfarellos

As distancias indicadas para os apeadeiros são as effectivas. As de applicação, porém, serão sempre as da estação immediatamente anterior ou posterior, segundo o caso.  
O serviço nas estações de Lares e Santo Aleixo será limitado a passageiros e grande velocidade.  
As distancias relativas ao apeadeiro de Milagres serão indicadas opportunamente.