

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAÑA

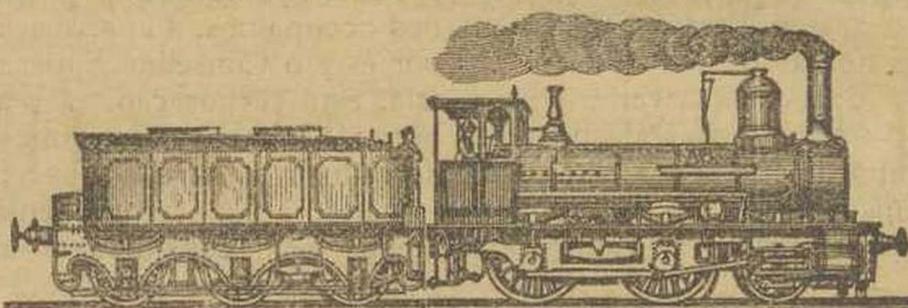
CONTENDO UMA PARTE OFICIAL, POR DESPACHO DE 5 DE MARÇO DE 1888 DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

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 Cáceres e Coimbra, linhas de Cintra-Torres e Torres-Figueira-Alfarellos.**

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

## SUMMARIO

As novas tarifas da Companhia Real. — C Transvaal II, (*continuação*). — Parte oficial — 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 portuguesas. — Acertada resolução. — Caminho de ferro de Mormugão. — Linhas estrangeiras. — Caminhos de ferro russos. — Situação económica da Companhia Real: — Notas varias. — A luta do magnetismo empregada para signaes marítimos. — O material circulante em França. — Bibliografia. — Outo de setembro. — Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes. (*Conclusão do relatório*). — Avisos de serviço. — Annuncios.

## AS NOVAS TARIFAS DA COMPANHIA REAL

**C**UMPRIMOS 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.<sup>o</sup> 26 a 36 nos ocupamos largamente d'este novo jogo de tarifas que é, sem contestação, o facto mais notável que na exploração dos nossos caminhos de ferro se tem dado nos ultimos annos.

E tão notável e tão provadamente profícuo 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 ahi estão palpavelmente demonstrados na portaria de 10 do cor-

rente, que hoje publicamos em a nossa parte oficial, 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 permitem 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 aumento do tráfego, justa recompensa á qual a Companhia tem direito.

Sendo essa medida — louvável exemplo a tomar, e, como vêmos, já tomado — tornada quasi geral até onde for possível 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 fóra 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 peores 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 seccão «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 reducção importantissima e, se pôde 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 condução 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 certificar, de antemão, de quanto, precisamente, tem que dispender para levar a destino os generos, que entrega ao caminho de ferro.

«As linhas de Lisboa a Cintra, e Torres Vedras a 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 restringindo quanto possivel, 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 inclue 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 diferente concessão.

Alem d'uma consideravel reducção 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 expedidas por wagons completos.

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

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

*N.º 2, líquidos 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 Indústria, 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 convenieacia 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 rête, os typos reduzidos que só se applicavam ás antigas linhas, e abaixando consequentemente os preços firmes do § 1.º entre as estações d'essa rête, 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 reducção se elevará a 60 e talvez mais, por cento, em relação aos preços que vigoram.

Tomemos um exemplo e nos servirá de experiência 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 2:7400 reis. A diferença é pois de reis 3:7629 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 efectuarem 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.º, materias inflammareis.*—Tambem já nos referimos á esta tarifa cujos preços foram reduzidos na parte que se refere á linha de Torres-Figueira-Alfarelos. 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 prestamo-nos a dar aos nossos assignantes todos os esclarecimentos que sobre elles 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, porissò 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 tambem com este n.<sup>o</sup> 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-Alfarell s. O terceiro dando as distancias combinadas entre as duas rôdes pela via mais curta.

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

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

A reforma da tarifa n.<sup>o</sup> 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 rôde ou vice-versa.

A ampliação da n.<sup>o</sup> 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.<sup>o</sup> 13 cuja classificação é perfeitamente igual á da tarifa n.<sup>o</sup> 1 da Companhia Real que hoje distribuimos, 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 concorrencia das duas linhas redonda, pois, em mais beneficio para o publico, não só em lhe dar a faculdade de escolha da via 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 excepcionaes	27600
da tarifa n. <sup>o</sup> 2 da Companhia Real..	
Pela via Pampilhosa, até este ponto, pela referida ampliação da n. <sup>o</sup> 9 da Beira Alta.....	700
Da Pampilhosa a Gaia pela n. <sup>o</sup> 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 populaçao

A populaçao 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 diferença 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 populaçao 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 populaçao 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 Suíssos, os Portuguezes e por ultimo os raros Italianos e Americanos, que ali teem sido attrahidos pela recente descoberta das minas d'ouro.

A populaçao cafre está em via d'augmento depois que a exploraçao das minas permite aos indigenas, que são polygamios 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 populaçao indigena de 300:000 almas. Os caffres são de pequena estatura; em geral encontram-se entre elles, á parte os seus cabellos encarapinhados, e a cor 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 economizado algum dinheiro e sobre tudo, logo que o frio se faz sentir.

#### Governo, administraçao, justiça, força armada

A forma 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 reune, em cada anno, durante um periodo de dois ou tres meses, podendo ser convocada extraordiramente 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'un conselho executivo composto de 4 membros; o Presidente é eleito por suffragio directo.

#### A administraçao central comprehendende:

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

O paiz é dividido em districtos (wijken) administrados por uns funcionários civis revestidos de poderes judiciarios; á testa das subdivisões dos districtos encontra-se outra classe de funcionários (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 atribuições a conservação e vigilância das estradas, e o melhoramento das vias de comunicação.

A justiça é exercida ainda pelos funcionários civis, mas cada anno um tribunal supremo ambulante vai presidir nos diferentes districtos, para julgar com appellaçao sobre o julgamento d'aquelles magistrados, e em primeira instancia sobre os negócios 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 jurispendencia é o direito romano holandez.

A força armada comprehende sómente um corpo de

artilharia 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 comando 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 comprehendo os homens de menos de 18 annos, e os que tenham de cincuenta a sessenta.

Toda esta força pôde formar um contingente de 8 a 10.000 homens.

#### Vias de communicaçao

Penetra-se, por tres vias diferentes na Republica sul africana, 1.<sup>a</sup> pelo Cabo da Boa Esperanca 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 Iohansbcrg, terá diminuido uns 104 kilometros.

Resulta d'estas diversas circumstancias que os preços de transporte são muito variavaeis, 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 em quanto, por isso que a via ferrea termina na vertente oriental dos mon Lebombo, n'uma região em que os carroceiros se não querem aventurar, por causas das doenças que ahi 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 diferentes servicos de mala posta ligam Pretoria a Kunberley, Ladysmith, Dohnesburg, Barbeton, etc.

#### Productos de solo

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

São raras as florestas propriamente ditas e tendem mesmo a desapparecer, 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 cincuenta especies d'arvores cuja madeira é empregada na construcção dos carros, para vigamentos e obras de marceneria.

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 Rusdenburg, de Marico, de Klesksdorp e de Zoutpansberg onde abunda.

A prata ligada ao chumbo, encontra-se nos districtos de Pretoria, de Middelburg e de Rustenburg. Algumas amostras de mineral de cobre argentifero extraida 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 imemoriaes pelos indigenas para a fabricação dos seus ornamentos. Encontra-se este mineral ligado á silica, ao enxofre, ao carcone ou junto com o porphirio granitico. A riqueza dos diferentes 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 permatites.

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 cerca de Iohannesburg, 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 convém excellentemente ás caldeiras de vapor; certas qualidades podem mesmo servir para a fabricação do gaz d'illuminación.

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 OFICIAL

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 accommodadas ás produções e mais circunstancias das regiões por elles 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 especiaes de produção:

Ha por bem Sua Magestade El-Rei determinar que uma comissão, 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 iudustria, e Antonio Francisco Ribeiro Ferreira, membro da associação commercial de Lisboa, dos engenheiros de 1.<sup>a</sup> 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.<sup>a</sup> 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 assunto têem 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 beneficiosas, 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 aprovar 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 communica ao respectivo director fiscal para os devidos effeitos.

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

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

Tendo o director da fiscalisaçāo da construcāo do ramal do caminho de ferro de Coimbra a Arganil, nos termos do artigo 5.<sup>o</sup> do regulamento para a fiscalisaçāo da construcāo de caminhos de ferro, aprovado por decreto de 15 de marzo de 1888, admitido uma variante, proposta pela companhia do caminho de ferro do Mondego, entre os kilometros 0,90126 e 2,79225 no 1.<sup>o</sup> lanço da 1.<sup>a</sup> secção do referido ramal ha: por bem Sua Magestade El-Rei aprovar para effeitos legaes 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 fiscalisaçāo da construcāo do ramal do caminho de ferro de Coimbra a Arganil.

Tendo o director da fiscalisaçāo da construcāo do ramal do caminho de ferro de Coimbra a Arganil, nos termos do artigo 5.<sup>o</sup> do regulamento para a fiscalisaçāo da construcāo de caminhos de ferro aprovado por decreto de 15 de marzo de 1888, admitindo uma variante proposta pela companhia do caminho de ferro do Mondego entre os kilometros 16,80070 e 17,91984 no 3.<sup>o</sup> lanço da 1.<sup>a</sup> secção do referido ramal: ha por bem Sua Magestade El-Rei aprovar para os effeitos legaes 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 fiscalisaçāo da construcāo do 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 aprovar o perfil longitudinal, datado de 12 do mesmo mes, da parte entre kilometros 52,80000 e 53,00000 do 3.<sup>o</sup> lanço de 2.<sup>a</sup> 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 apresente o projecto completo respectivo, e bem assim o das modificações a fazer, em virtude da alteração aprovada por esta portaria, no projecto aprovado do 4.<sup>o</sup> lanço da secção mencionada.

O que se communica ao respectivo director fiscal para os devidos effeitos.

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

Para o director da fiscalisaçāo 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 aprovar 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.<sup>o</sup> lanço da 3.<sup>a</sup> secção do caminho de ferro da Beira Baixa.

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

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

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

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 20 de agosto findo da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem aprovar o projecto datado de 2 de junho 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 cummunicia ao respectivo director fiscal para os devidos effeitos.

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

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

#### Ministerio da marinha e ultramar

##### 3.<sup>a</sup> repartição

###### DIRECCĀO GERAL DO ULTRAMAR

Attendendo á conveniencia de abreviar a conclusāo 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 neerlandesa sul africana, concessionario da linha tranwalliana, representada por Ernesto George, consul geral d'aquella republica em Lisboa: hei por bem aprovar 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 Ressano Garcia.

#### TARIFAS DE TRANSPORTE

**P. H. F. n. 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 folha 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 continuadamente 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 musicais para concertos publicos, fornecimentos para bailes, jantares, novidades litterarias francezas, são muitas vezes mandadas vir subdivididas em pequenos volumes pelo correio, porque não podem esperar o prazo 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 para Paris, ou vice-versa:

	Lisboa a Paris	Paris a Lisboa
5 kilogrammas.....	réis 940	francos 5,15
10 " .....	" 1.800	" 9,95
20 " .....	" 3.490	" 19,35
30 " .....	" 5.230	" 29,00
40 " .....	" 6.890	" 38,25
50 " .....	" 7.790	" 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 provisorio 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 quaisquer 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 aceitam em volumes até 10 kilos sendo taxado *cada volume* até 5 kilos entre quaisquer 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 selo 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 edade 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 abstêm de transportar consigo qualquier genero sujeito ao imposto de consumo urbano, para evitarem os embaracos a que não podem deixar de sujeitar-se, enquanto a referida circulação tiver o caracter de provisoria e enquanto for 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>a</sup> Os objectos sujeitos a direitos vindos de Cascaes e que chegando a Pedrouços, sigam no vapor da carreira, para o cais 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>a</sup> Dado o caso que os referidos objectos vão em direcção a Lisboa o despacho respectivo será efectuado na delegação de Algés.

O ramal de Cascaes, rendimento igual ao de Cintra, 30 kilometros a 5:000:000 liquidos, 150 contos e a linha urbana, admitindo que dos passageiros que annualmente entram e saem de Lisboa 1.000:000 perfere 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, alem d'isso, com todos os terrenos conquistados ao Tejo, os quais 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 accções; independentemente de todas as vantagens que devem advir á companhia das linhas do Porto de Lisboa e da continuaçao 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 realisei, 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 caracterisam.

Para fallar da torre Eiffel basta que me sirva de qualquer das mil descripções que d'estas construccões 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 vai 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 ahi 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 installação completa, dividida em quatro gabinetes (um particularmente para elle, e os outros trez para as observações scientificas que ahi 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 installação, 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 álem 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 grande idade; 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 construcção da torre, foi de 7:300 tonelladas, 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 sistema 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 sistema Edoux, que é o mesmo sistema 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 tonnelladas, vazio, e de oito cheio de passageiros.

As bombas empregadas para o ascensor Edoux são do sistema Worthington, e as dos ascensores Ottis e Roux, do sistema 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 119 metros, de 1:500<sup>m²</sup>, ha tambem duas cervejarias, o pavilhão do *Figaro*, onde se compõe, stereotypa 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 supondo 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 idiom as 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 conjunto 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 mathematicalmente nos seus correspondentes logares que durante a construcção não foi necessario sequer abrir mais um orificio unico, para que o rebite pudesse entrar no seu lugar.

O custo total da torre foi de seis milhões e meio (réis 1.170.000<sup>000</sup>.)

Do alto d'esta grande pyramide disfruta-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 quiser, e estando sempre fechadas as vidraças do lado de onde sopra o vento, pode-se estar perfeitamente abrigado, admirando com todo o socego o explendido 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 permitidas 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 abatida.

Alem das suas excepcionaes dimensões, a maior novidade que se encontra n'essa obra grandiosa é o sistema de articulação da base dos apoios, simulhante 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, necessário 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 diferentes peças, feitas por um sistema muito simulhante 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 compromettam nenhum dos elementos resistentes da mesma armadura.

O peso de cada armadura é de 196 tonnelladas; 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 distintos 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 difícil, mas habilmente desempenhada pelos representantes da Sociedade de Fives-Lille e das antigas officinas Cail, encarregadas da sua construcção.

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

O sistema adoptado pela casa Cail foi diferente: 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 logar 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 agradavel.

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 hidráulicos 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 admiracão 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 diabrumas typographicas que apareceram na ultima carta, e que vem a ser o periodo que repito aqui:

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

#### CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

#### COMPANHIA DE FIACÃO 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 accções 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 accções antigas, e dos titulos provisorios das novas accções 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 1889.

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

#### BOLETIM FINANCEIRO

*Lisboa 20 de setembro de 1889.*

A emissão de letras da dívida fluctuante da câmara municipal a que nos referimos no anterior boletim, realizou-se em condições extremamente favoraveis para a câmara, 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 meses de prazo, continua tambem muito favoravel, não excedendo de 4 a 5 %, para bom papel. Os *reports* regulam de 3 1/2 a 5 1/2 %.

O papel cambial foi mais abundante. Com as operaçoes de credito do tesouro 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 cambiaes.

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

A optima attitude 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 exterior, 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 capitais franceses começaram a inclinar-se para os fundos da nacão vizinha, 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 sus-tentaram-se bem, mas sem alta apreciavel.

Convém no entanto notar uma excepção: a das accções da Companhia do Papel do Prado em Thomar. Com a noticia de que tinha sido aprovada pela assembléa geral da companhia, a acquisição d'outras fabricas de papel em Thomar as cotações experimentaram grande alta, alias 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 Alemanha em tudo influe, mas ainda porque tem um largo stock de obrigações de caminhos de ferro também 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 oferecer grandes receios. No entanto, em Londres a tendência 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 oficial do Banco de Inglaterra a 5 %.

*B. dos Santos.*

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

BOLSAS	TÍTULOS	DIAS										
		11	12	13	14	16	17	18	19	—	—	—
Lisboa . .	Acções C.º de Ferro Portuguezes . . . . .	414.000	413.500	413.000	—	413.500	—	—	—	—	—	—
	“ Nacional . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	“ Carris de Ferro de Lisboa . . . . .	84.000	—	85.000	—	85.000	84.600	—	86.000	—	—	—
	“ Ascensores “ “ . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. C.º de Ferro Portuguezes . . . . .	—	—	63.000	83.000	—	83.000	83.000	—	—	—	—	—
	“ Nacional . . . . .	—	—	—	84.500	—	85.000	—	—	—	—	—
	“ C. de F. Atravez d'Africa . . . . .	87.000	—	—	—	87.000	87.000	87.000	—	—	—	—
Paris . . .	Acções C.º de Ferro Portuguezes . . . . .	630	—	635	632,50	635	630	—	635	—	—	—
	“ Madrid-Cáceres-Portugal . . . . .	207,50	206,25	—	—	—	240	206,25	203	—	—	—
	“ Norte de Espanha . . . . .	397	398	398	—	—	—	—	—	—	—	—
	“ Madrid-Zaragoza-Alicante . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	“ Andaluzes . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. C. de Ferro Portuguezes . . . . .	364	363	—	364	364,50	362,50	362,50	362,50	362,50	—	—	—
	“ Madrid-Cáceres-Portugal . . . . .	348	350	—	350	348,50	348,50	348,50	348,50	348,50	—	—
	“ Norte Espanha, 1.ª hipoteca . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	“ 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. de 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	PERÍODO DE EX- PLORAÇÃO	RECEITAS NO PERÍODO				DESDE 1 DE JANEIRO			
		1889		1888		TOTAES		DIFERENÇA A FAVOR DE	
		KIL.	TOTAES	KILO- METRI- CAS	KIL.	TOTAES	KILO- METRI- CAS	1889	1888
PORUGAL	de a			Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
	3 9 Setemb.	580	59.420:000	402.448	580	52.470:000	89.948	4.886.860:000	1.744.285:000
Real	Antiga rede [1]	—	—	—	—	—	—	—	—
Espanha	3 9 Setemb.	82	8.260:000	400.734	82	9.288:000	443.268	231.967:000	208.547:800
	Nova rede não garant. [2]	—	—	—	—	—	—	—	—
	3 9 Setemb.	168	6.369:000	37.940	152	5.031:000	33.098	492.488:000	84.455.140
	“ “ garantida [3]	—	—	—	—	—	—	—	—
Sul e Sueste	13 19 Agosto	475	43.473.620	28.365	364	42.390.200	34.322	367.520.400	324.367.370
	20 26 “ “	15.064.105	34.707	“	12.066.300	33.425	383.584.205	336.433.870	36.447.355
Minho e Douro	13 19 Agosto	340	21.297.263	62.639	332	18.740.580	56.357	548.886.277	495.383.644
	20 26 “ “	20.540.338	60.442	“	20.002.417	60.248	569.426.645	545.386.064	54.646.334
Beira Alta	27 2 Setemb.	“ “	24.241.377	62.374	“	20.180.169	60.783	590.667.992	53.556.230
	6 12 Agosto	253	7.583.405	29.972	“	6.020.974	23.798	226.433.270	182.987.145
Guimaraes	13 19 “ “	6.313.481	25.074	“	6.027.140	23.822	232.496.454	189.014.285	43.482.166
HESPAÑA	30 5 Agosto	34	4.543.480	44.503	34	4.506.940	44.295	32.442.874	32.414.350
	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Norte de Espanha	27 2 Setemb.	2776	Pesetas 1.457.892	525 2776	Pesetas 1.363.634	Pesetas 494	Pesetas 45.268.046	Pesetas 40.704.782	Pesetas 4.566.264
	3 9 “ “	“ “	1.493.376	537 “	1.396.422	503	46.761.424	42.098.204	4.663.216
Madrid-Zaragoza-Alicante	27 2 Setemb.	2672	1.046.000	394 2672	988.346	369	34.603.637	33.290.880	1.342.757
	3 9 “ “	“ “	1.046.943	394 “	971.235	363	35.650.550	34.262.443	1.388.435
Andaluzes	13 19 Agosto	793	247.480	342 793	260.804	328	7.979.474	7.037.762	914.109
	20 26 “ “	261.449	333 “	240.442	303	8.243.620	7.278.205	965.415	—
Almansa-Valença-Tarragona	41 20 Agosto	393	292.806	745 393	273.444	695	6.744.458	6.620.207	94.251
Madrid-Cáceres Portugal	27 2 Setemb.	429	69.209	164 429	64.164	450	2.453.325	2.040.540	412.783
	3 9 “ “	“ “	68.020	158 “	64.828	154	2.224.345	2.075.368	145.977

(1) Comprende as linhas de Leste, e Norte e ramaes de Cáceres e Coimbra. — (2) Idem idem de Lisboa a Sintra e Torres e ramal de Cintura — (3) Idem idem de Torres à Figueira e Alfarelhos.

## LINHAS PORTUGUEZAS

**Acertada resolução.** — Consta-nos que a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, resolveu admittir 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 efecto, prescindir-se-ha dos limites de edade previstos no regulamento da Companhia.

Diz-se que o governo já recebeu communicação 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 meses 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 nos 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.<sup>º</sup> 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 diferentes, estendem-se de Rybinsk, Ieroslav, Kinechma Nijni-Novgorod, Saratov. A Tsaritsin no Baltic, estabelecendo assim relações entre a bacia do Volga, d'um lado, e S. Petersbourg, Reval, Riga, Libau, etc. do outro;

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

3.<sup>º</sup> Estabelecer communicações entre a Russia e os paizes vizinhos, isto é, a Austria-Hungria, a Allemanha e a Roumania; correspondendo tambem a maior parte dos caminhos de ferro a necessidades estratégicas.

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 <i>verstes</i> , em rublos.	10:076

Os caminhos de ferro russos transportaram em 1887 36.773:818 viajantes, ou seja 2.015:895, a mais de que em 1886, 2.844:933 militares (mais 418.083), 12.069:986 *pounds* (peso russo igual a 16,381) de mercadorias em grande velocidade (mais 2.211:261) e 3.334.011:092 *pounds*, 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 construção 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 1/2 e o de outras 10:000 de 4 1/2 recolhidas, 67 contos, dá o encargo total efectivo de 2:313 contos. Continuando a rede antiga con os mesmos encargos anteriores, 1:301 contos, teem as novas linhas a supportar o encargo de 1:012 contos.

Neste exercicio foram abertos á exploração: 168 kilometros da linha de Torres-Figueira-Alfarellos que renderam nos primeiros 8 meses 128 contos ou no anno 192 contos. A receber a garantia do governo de 600:000 por 168 kilometros 100 contos. Ramal de Santa Apolonia 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 meses 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 diferença de 603 contos.

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

## NOTAS VARIAS

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

As conclusões d'estas experiencias foram que a luz de magnesio se obtém 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 collaborada pelos mais distintos 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 indemnizações ou reclamações que possam ser exigidas, ou feitas pela Camara Municipal de Lisboa, ficarão igualmente a cargo da empresa «Duparchy & Bartissol».

**ARTIGO 5.º**

No caso de se realizar 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 proprietários, conforme o artigo 27.511 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 necessário 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 proprietários 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», incluidas no preço ajustado, todas as obras necessárias, taes como escadas, passeios, valetas, canalizações para esgoto, para agua e para gaz, e quaisquer outras necessárias 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 aprovação das expropriações que forem indispensáveis, e bem assim a aprovação dos projectos ou modificações projectadas para se levarem a efecto as obras de que trata este contrato.

**ARTIGO 8.º**

Todas as quantias que a Companhia fôr obrigada a pagar por expropriações ou por reclamações de prejuízos 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 contrato 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 contrato, 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 contrato.

Por parte da Companhia real dos caminhos de ferro portuguezes

O ADMINISTRADOR DELEGADO

(Assinado) *Fontes Ganhado*

Por parte da empresa constructora «Duparchy & Bartissol»

(Assinado) *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 submetido á vossa aprovação 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 aprovação 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 aprovada, não só por ser conveniente aos interesses e créditos da vossa Companhia, mas porque em verdade é a unica possível em face dos estatutos, dos contractos existentes e das resoluções tomadas em antecedentes assembléas gerais.

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 diferença encontra-se no relatorio quando especialmente se refere a este assumpto.

Tendo aumentado a receita em 1888 em relação á de 1887 de 8:836\$837 réis, foi de 21:107\$906 réis o aumento nas despesas d'exploração, aumento alias perfeitamente justificado pelas razões que a propósito 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 realizou 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 aumentado de 38:055\$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 construção 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 pésado 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 tráfego 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 atenção.

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

As reduções de tarifas, a facilidade de transporte tanto de passageiros como de mercadorias, o aumento do numero de comboios, a maior velocidade, deram larga compensação no aumento 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 aumento.

E', portanto, bem lisonjeira a perspectiva do futuro, pois em todas as linhas e ramaes, á exceção do pequeno ramal de Coimbra, que accusa uma diferença para menos de 60\$000 réis, todos os outros têem rendido muito mais, inclusivé 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 possível o serviço de exploração, é de esperar que o vosso conselho de administração dedique inteira e exclusivamente todas as suas atenções para este ponto, o unico que pode efficazmente concorrer para a prosperidade da companhia e engrandecimento do seu credito. De que assim se fará témos soja garantia nas provas de dedicacão 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 tão completamente como seria para desejar.

Sobre as linhas actualmente em construção encontramos também desenvolvidamente no relatorio explicado o estado em que presentemente se encontram e os gastos feitos com elas.

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

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

cedido ao devido sorteio, designou este para sahirem do conselho fiscal, os srs. J. P. Diogo Patrón Junior e Antonio Centeno.

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

Lisboa 31 de maio de 1889.

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

#### AVIZOS DE SERVIÇO

#### CAMINHOS DE FERRO DO MINHO E DOURO

##### *Abertura do apeadeiro da Ferradoza*

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

Neste 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 Ferradoza para as estações do Minho e Douro, será taxado como se a estação de procedencia fosse a imediatamente anterior no sentido da marcha do comboio. Igualmente para os transportes com destino a este apeadeiro, serão cobradas as importâncias como se a estação destinataria fosse a imediatamente posterior no sentido da marcha do comboio.

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

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

Bilhetes de ida e volta a preços muito reduzidos; 2.<sup>a</sup> classe 22<sup>5</sup>500, 3.<sup>a</sup> classe 16<sup>7</sup>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.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup> 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 incluidos 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.<sup>a</sup> Os passageiros procedentes da linha do Minho que queiram utilizar-se d'estes bilhetes, poderão fazê-lo 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.<sup>a</sup> 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 aumento de preço.

3.<sup>a</sup> Em qualquer dos casos, os bilhetes especiais para Paris serão requisitados até á vespresa da partida, e a sua importânciā paga na estação e no acto de fazer a requisição.

4.<sup>a</sup> Estes bilhetes são pessoais e intransmissíveis, 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.<sup>a</sup> Não se concedem meios bilhetes.

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

7.<sup>a</sup> 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.<sup>a</sup> viagem economica. Bilhetes de ida e volta em 2.<sup>a</sup> classe preço 22<sup>5</sup>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 efectuar a viagem directamente ou descansar alguns dias em Madrid, S. Sebastian, e Hendaya, e á volta demorar-se em Irun, S. Sebastian, e Madrid o tempo que quizerem contanto 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 comunicações com a Galliza, previne-se o publico de que fica sem efeito o aviso ao publico, d'esta companhia, B 262 de 8 do corrente, continuando por consequencia a venda de bilhetes e aceitando-se expedições tanto de grande como de pequena velocidade, que se destinem para além de Valença do Minho.

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

##### *Ampliação á tarifa especial n.<sup>o</sup> 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 cacos ou barris, re-

messas procedentes de Figueira á destinação de Gaia ou Porto.

N'este preço estão incluidas as despezas accessórias na razão de 400 réis por tonelada.

E' concedido o regresso gratuito de taras vazias no prazo 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 transito 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 despezas accessórias  
1.ª serie, 1.º 540; 2.ª, 1.º 400; 3.ª, 1.º 140; 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 efectuadas por expedições não inferiores a 500 kilogrammas, ou paguem por este pezo.

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

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

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

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 sofrer as taras vazias transportadas nas condições da presente.

4.ª—A's 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 prazo 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 francesas

ULTIMA VIAGEM DE RECREIO A PARIS

EXPOSIÇÃO UNIVERSAL DE 1889

Bilhetes de 2.ª classe, ida e volta.....	22.º 500 réis
" 3.ª " " " .....	16.º 200 "

#### 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 facultade 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 tambem com facultade 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 pessoas e intransmissíveis; 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 COMMERÇIO DE PORTUGAL

41 — Rua Ivens — 41



## EMPREZA 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.

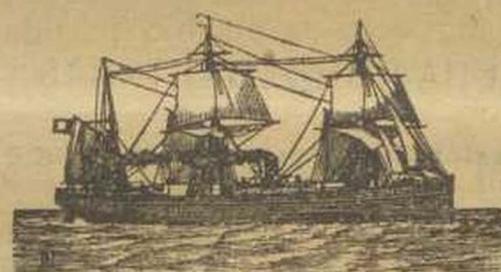
No dia 20 de cada mez, ás 10 horas da manhã, para a Madeira, Santa Maria, S. Miguel, Terceira e Fayal.

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 Beckfriis.....	"	Khyssell
Trelleborg.....	"	Pettersson
Gustaf Tilberg .....	"	Axelsen
Pollux .....	"	Westerberg
Castor .....	"	Mastson

#### AGENTES

Henry Burnay & C.º — Lisboa  
Prytz & C.º — 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 hidraulicas

Carruagens, Wagons, Wagonetes, Tenders

Especialidade de roda com centro de ferro forjado  
Sistema privilegiado

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

Privilegio para um sistema 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 CHLORETADAS

## UNICAS EM PORTUGAL E HESPAÑHA

(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, leuchorréas, inflamações de quaequer orgãos, 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.<sup>o</sup> esquerdo, escriptorio da companhia das Aguas Thermaes da Amieira.

N. B.—Nos meses de maio a 31 de outubro os comboios mixtos n.<sup>o</sup> 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 quantidades.

Vigamentos.

Taboados.

Barrotames.

Portas feitas.

Scalhos apparelhados.

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 ingleses.

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 Marsella.

Placas esmaltadas para numeração.

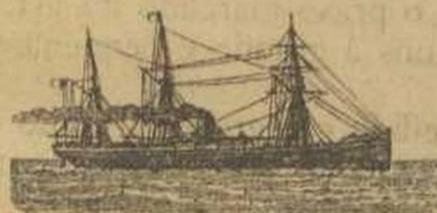
Ornatos em zinco.

Feltro asphaltado.

Pregaria d'arame.

Além de todos os referidos artigos, para facilitar aos srs. proprietarios e architectos a aquisição de quaequer 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 Montevideu e Buenos-Ayres

Para Southampton e Antuerpia

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

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

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

## AGENTES

### LISBOA

KNOWLES RAWES & C.<sup>o</sup>  
31, Rua dos Capelistas, 1.<sup>o</sup>

### PORTEO

W. C. TAIT & C.<sup>o</sup>  
23, Rua dos Ingleses, 23

# Empreza Industrial Portugueza

SANTO AMARO, LISBOA — N.º telephonico 168

## CONSTRUÇÕES NAVAES COMPLETAS

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

E DE

### COFRES Á PROVA DE FOGO

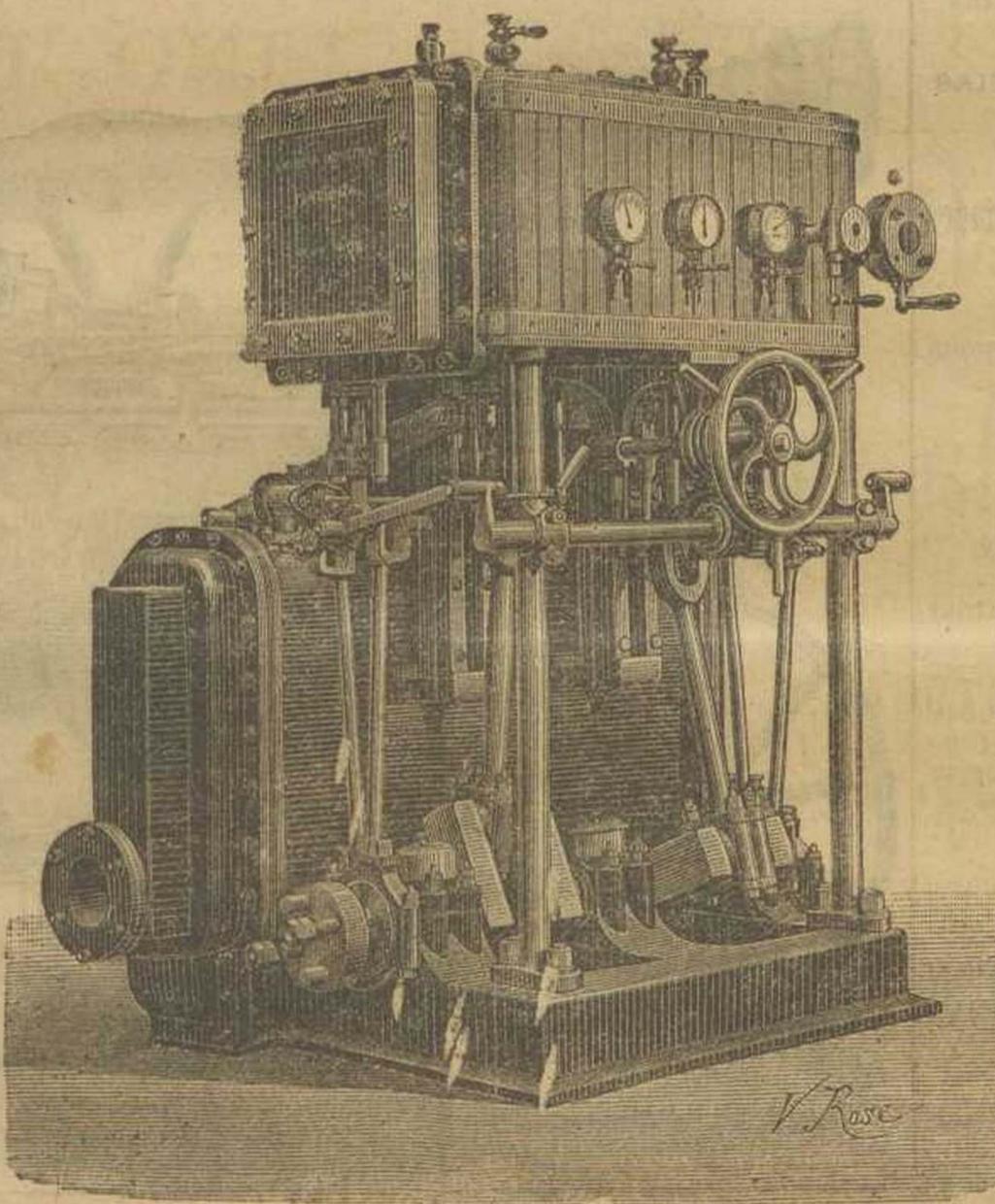
## CANALISAÇÕES PARA AGUA, GAZ OU ESGOTOS

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

Tem sempre promptos a entregar tubos de boca 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 ás 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 diâmetro.

**Machina** a vapor da força de 30 CAVALLÓS, construída em 1883, nas officinas da Empreza Industrial Portugueza para o híate dos pilotos da barra de Lisboa e «Visconde da Praia Grande de Macau.»



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

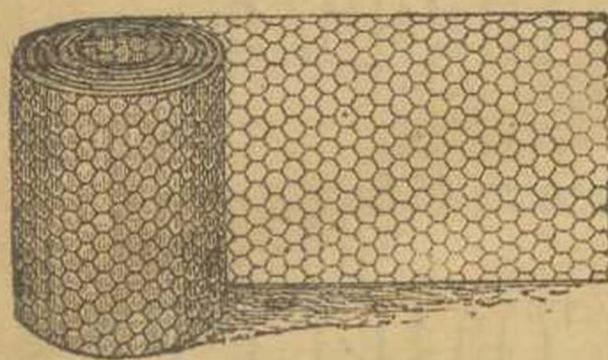
Todos os tubos são garantidos por uma pressão de 10 atmospheras. Os preços correntes fornecem-se a quem os solicitar, assim como os esclarecimentos de preços.

**Machina** a vapor da força de 30 CAVALLÓS, construída em 1883, nas officinas da Empreza Industrial Portugueza para o híate dos pilotos da barra de Lisboa e «Visconde da Praia Grande de Macau.»

EMPREZA 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 galvanisada 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.ª — 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

Arames

Cabos telegraphicos e submarinos

APPARELHOS

Telegraphicos e Telephonicos

Iluminação electrica, e toda a qua-  
lidade de  
apparelhos 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 metalicas

Estações de caminhos de ferro

DISCOS

WAGONS DE TODAS AS CLASSES

Carroagens do sistema americano

Machinas dos mais aperfeiçoados  
sistemas  
usados na Europa e America

Machinas para cortar e curvar carris

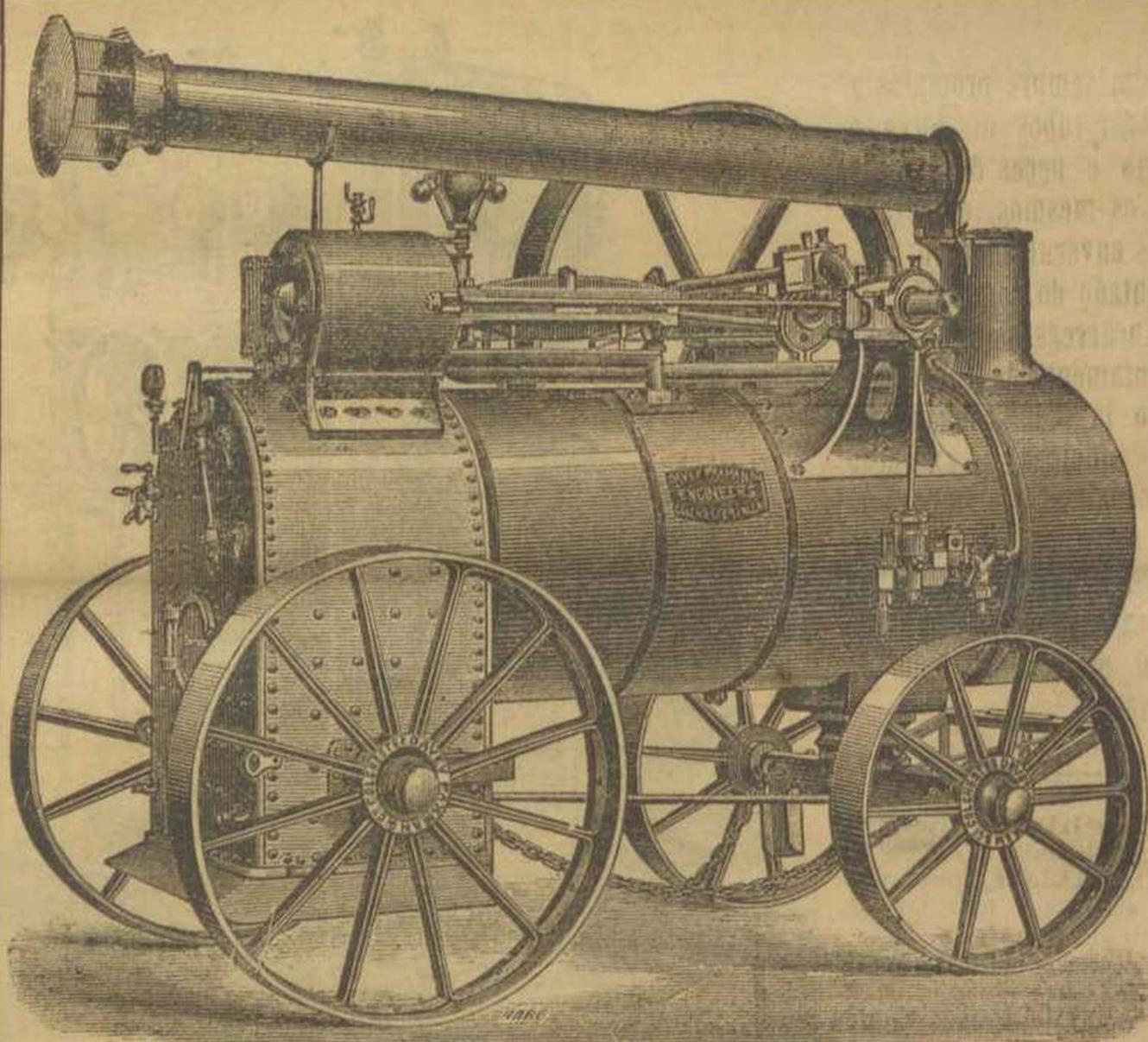
Envia-se gratis o novo catalogo

MADRID

6 — Puerta del Sol — 6

BARCELONA

Plaza de Palacio — 11



REPRESENTANTES

DE

Falcon Works. — LOUGHBOROUGH

DE

Davey Paxman & C.ª — 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 distâncias kilometricas entre as estações das Linhas de Leste, Norte, Ramaes de Cáceres e Cintra — Torres e Figueira — Alfarelos.

卷之三

Quadro de distâncias kilometricas entre as estações das Linhas de Leste, Norte, Ramaes de Caceres e Coimbra  
e as de Lisboa — Cíntia — Torres e Torre — Figueira — Alfarelhos

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

### TRAJECTOS

Series, segundo a classificação	Até 30 kilom. <sup>tres</sup>				De 31 a 100 kilom. <sup>tres</sup>				De 101 a 200 kilom. <sup>tres</sup>				De mais de 200 kilom. <sup>tres</sup>			
	Type por 1:000 kilogr. <sup>tres</sup> e kilometro	Type por 1:000 kilogr. <sup>tres</sup> e kilometro	Minimo de cobrança por 1:000 kilogr. <sup>tres</sup>	Type por 1:000 kilogr. <sup>tres</sup> e kilometro	Minimo de cobrança por 1:000 kilogr. <sup>tres</sup>	Type por 1:000 kilogr. <sup>tres</sup> e kilometro	Minimo de cobrança por 1:000 kilogr. <sup>tres</sup>	Type por 1:000 kilogr. <sup>tres</sup> e kilometro	Minimo de cobrança por 1:000 kilogr. <sup>tres</sup>	Type por 1:000 kilogr. <sup>tres</sup> e kilometro	Minimo de cobrança por 1:000 kilogr. <sup>tres</sup>	Type por 1:000 kilogr. <sup>tres</sup> e kilometro	Minimo de cobrança por 1:000 kilogr. <sup>tres</sup>	Type por 1:000 kilogr. <sup>tres</sup> e kilometro	Minimo de cobrança por 1:000 kilogr. <sup>tres</sup>	
1. <sup>a</sup> serie ...	<b>30</b> réis	<b>27</b> réis	8900	<b>26</b> réis	28700	<b>24</b> réis	53200									
2. <sup>a</sup> " ...	<b>26</b> "	<b>24</b> "	8780	<b>23</b> "	28400	<b>22</b> "	43600									
3. <sup>a</sup> " ...	<b>24</b> "	<b>22</b> "	8720	<b>20</b> "	28200	<b>15</b> "	43000									
4. <sup>a</sup> " ...	<b>19</b> "	<b>15</b> "	8570	<b>13</b> "	18500	<b>12</b> "	23600									
5. <sup>a</sup> " ...	<b>15</b> "	<b>13</b> "	8450	<b>12</b> "	18300	<b>10</b> "	23400									
6. <sup>a</sup> " ...	<b>13</b> "	<b>10</b> "	8390	<b>9</b> "	45000	<b>8</b> "	45800									

Estes preços serão applicados por fracções de distancia de 5 kilometros indivisiveis até o percurso de 200 kilometros; e de 10 kilometros, igualmente 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 despezas accessórias 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 for applicada a presente tarifa, quando efectuadas 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 legaes em vigor, cessará, porém, 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 despezas accessórias de serviço braçal, ás taras vazias pertencentes ás remessas, efectuadas 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 semeas.

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 sofrer as taras vazias transportadas n'estas condições.

4.<sup>a</sup> Não gozam 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 100 kilog. as	Desde 500 kilog. as	Wagon completo			Desde 100 kilog. as	Desde 500 kilog. as	Wagon completo						
	ou pagando como tal					ou pagando como tal								
<b>K</b>														
Kaolin..... (*)	4	5	6	8.000	Raspas para colla.....	3	4	5	4.000					
<b>L</b>														
Lã em bruto, lavada ou suja.....	3	3	3	5.000	Rêdes para pesca.....	3	4	5	4.000					
Ladrilhos mosaicos..... (*)	3	4	5	8.000	Resinas ordinarias (excepto goma copal)..... (*)	3	4	5	8.000					
Lagedo..... (*)	4	5	6	8.000	Rolhas de cortiça..... (*)	1	2	3	3.000					
Latão em bruto..... (*)	3	4	5	8.000	" " barro ou grez..... (*)	4	4	5	8.000					
Latão em obra ordinaria..... (*)	1	2	2	8.000	Rotim em bruto.....	1	2	3	6.000					
Legumes secos..... (*)	4	5	6	6.000	<b>S</b>									
" verdes .....	4	4	5	6.000	Sabão..... (*)	5	5	5	8.000					
Lenha..... (*)	4	5	6	8.000	Sabiro..... (*)	4	5	6	8.000					
Letras de imprensa (chumbo)....	4	4	4	8.000	Sal marinho..... (*)	4	5	6	8.000					
Liaças de vimes.....	3	4	5	6.000	Sardinha salgada.....	5	5	6	8.000					
Lignites..... (*)	4	5	6	8.000	" em latas (encaixotadas) ..	2	3	4	7.000					
Linho em rama ou cardado.....	3	3	4	6.000	Sarro de vinho.....	4	4	4	8.000					
" " fio.....	2	3	4	7.000	Sebo em pão ou em rama.....	3	4	5	8.000					
Livros.....	1	1	2	6.000	" refinado e margarina ..	3	3	5	8.000					
Lixivias.....	4	5	6	5.000	" em vellas.....	3	4	5	6.000					
Lixo.....	4	6	6	8.000	Semeas..... (*)	4	5	6	6.000					
Lona.....	3	3	3	6.000	Sementes de beterraba e oleaginosas	3	4	5	6.000					
Louça de barro (encarnada ou preta), sem responsabilidade .....	4	4	5	4.000	Serradura..... (*)	4	4	5	5.000					
Louça ordinaria (pó de pedra), sem responsabilidade.....	2	2	3	4.000	Soda em barricas..... (*)	4	5	6	8.000					
Lupulo.....	2	3	4	6.000	Solla ou coiros curtidos..... (*)	3	3	4	5.000					
<b>M</b>														
Machinas e machinismo (excepto as de costura)..... (*)	3	4	4	6.000	Stearina em bruto .....	2	3	4	6.000					
Machinas de costura emballadas...	2	3	4	6.000	" fabricado.....	2	3	3	6.000					
Manteiga em latas ou barris.....	3	3	5	8.000	Tamancos.....	3	3	3	6.000					
Margarina.....	3	3	5	8.000	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)					
Marmore e alabastro em bruto ou desbastado .....	4	5	6	8.000	Taras que conservam sempre o mesmo volume, mas que se quebram facilmente: garrafas, garrafões, botijas, bilhas, panelas de barro, etc., sem responsabilidade.....	3	4	4	(1)					
Massas alimenticias.....	1	2	3	4.000	Taras cujo volume se reduz quando vasias: saccos, odres, ceiras, alcofes, caixas desmanchadas, grossarias para enfardar, pannos de palha, aros de ferro usados, etc.	6	6	6	4.000					
Massa para papel.....	4	5	6	8.000	Tecidos (excepto os de seda) e feltros .....	3	3	3	6.000					
" de tomate.....	2	3	4	7.000	Telha de barro..... (*)	4	5	6	8.000					
Melaço.....	3	4	4	7.000	Terras..... (*)	4	5	6	8.000					
Minerios (excepto os preciosos) (*)	4	5	6	10.000	Tijollos..... (*)	4	3	6	8.000					
Mobilia.....	1	3	3	4.000	Tinta de oleo em barris.....	4	4	4	6.000					
Mós .....	4	5	6	8.000	Tintas finas em latas etc .....	2	2	2	6.000					
Motano (rama de pinheiro).....	4	5	6	5.000	Toucinho.....	3	3	3	8.000					
Moveis de ferro emballados.....	2	4	4	6.000	Trapo.....	4	6	6	6.000					
Mungo (borras de lã).....	3	4	5	3.000	Tubos de ferro, chumbo, zinco. (*)	4	5	6	8.000					
<b>O</b>														
Oleados.....	1	2	2	8.000	" " grez ou barro..... (*)	4	5	6	5.000					
Ossos secos em bruto.....	4	5	6	6.000	Typo de impressão (chumbo) .....	4	4	4	8.000					
<b>P</b>														
Palha prensada ou em saccos.....	2	4	6	7.000	<b>V</b>									
Papel de embrulho ou d'imprimir .	3	4	5	6.000	Vellas de sebo.....	3	4	5	6.000					
" " escrever ou pintado .....	2	3	4	5.000	" " stearina em caixas .....	1	3	3	7.000					
Papelão.....	2	3	4	6.000	Verga em bruto .....	1	2	3	4.000					
Parafina em bruto .....	2	2	3	7.000	Vestuario.....	1	3	3	6.000					
Parafusos de ferro e aço .....	3	4	5	8.000	Vidraca em caixas, sem responsabilidade .....	3	3	4	8.000					
Pedra em bruto, desbastada e de amolar ou em obra ordinaria (*)	4	5	6	8.000	Vidro manufacturado em caixas, sem responsabilidade .....	2	2	3	6.000					
Peixe secco ou salgado .....	5	5	6	8.000	Vidro quebrado.....	4	5	6	8.000					
" d'escabeche ou de conserva, em latas ou barris.....	2	3	4	7.000	Vime em bruto .....	3	4	5	4.000					
Petroleo..... (*)	3	4	4	8.000	<b>Z</b>									
Pez..... (*)	3	4	5	8.000	Zincos em bruto..... (*)	3	4	5	8.000					
Phosphato de cal .....	4	5	6	10.000	" " obra ordinaria .....	3	4	5	6.000					
Piassaba.....	3	4	5	5.000	<b>Q</b>									
Plantas vivas .....	1	2	2	3.000	Queijos secos .....	3	4	5	6.000					
Poleame.....	3	4	4	8.000	<b>R</b>									
Pós para gomma.....	2	3	4	7.000	Raspas para colla .....	3	4	5	4.000					
Potassa..... (*)	4	5	6	8.000	Rêdes para pesca .....	3	4	5	4.000					
Pozzolana..... (*)	4	5	6	8.000	Resinas ordinarias (excepto goma copal) .....	3	4	5	8.000					
Pregos em caixas ou ceiras..... (*)	4	4	5	8.000	Rotim em bruto .....	1	2	3	3.000					
<b>Q</b>														
Queijos secos .....	3	4	5	6.000	Rolhas de cortiça .....	4	4	5	8.000					
<b>R</b>														
Raspas para colla .....	3	4	5	4.000	" " barro ou grez .....	4	4	5	8.000					
Rêdes para pesca .....	3	4	5	4.000	Rotim em bruto .....	1	2	3	3.000					
Resinas ordinarias (excepto goma copal) .....	3	4	5	8.000	Rolhas de cortiça .....	4	4	5	8.000					
Sabão .....	5	5	5	8.000	Rolhas de cortiça .....	1	2	3	3.000					
Sabiro .....	4	5	5	8.000	Rolhas de cortiça .....	4	4	5	8.000					
Sal marinho .....	4	5	5	8.000	Rolhas de cortiça .....	1	2	3	3.000					
Sardinha salgada .....	5	5	5	8.000	Rolhas de cortiça .....	4	4	5	8.000					
" em latas (encaixotadas) ..	2	3	4	7.000	Rolhas de cortiça .....	1	2	3	3.000					
Sarro de vinho .....	4	4	4	8.000	Rolhas de cortiça .....	4	4	5	8.000					
Sebo em pão ou em rama .....	3	4	5	8.000	Rolhas de cortiça .....	1	2	3	3.000					
" refinado e margarina ..	3	3	4	8.000	Rolhas de cortiça .....	4	4	5	8.000					
" em vellas .....	3	4	5	8.000	Rolhas de cortiça .....	1	2	3	3.000					
Semeas .....	4	5	5	8.000	Rolhas de cortiça .....	4	4	5	8.000					
Sementes de beterraba e oleaginosas	3	4	5	8.000	Rolhas de cortiça .....	1	2	3	3.000					
Serradura .....														

(1) Segundo a capacidade do material.

# Tabella para applicação das bases,

De	á as estações abaixo indicadas 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	Réis	Réis	Réis
		Até 10	300	260	240	190	150	130
		11 a 15	450	390	360	285	225	195
		16 " 20	600	520	480	380	300	260
		21 " 25	750	650	600	475	375	325
		26 " 30	900	780	720	570	450	390
		31 " 35	945	840	770	570	455	390
		36 " 40	1.080	960	880	600	520	400
		41 " 45	1.215	1.080	990	675	585	450
		46 " 50	1.350	1.200	1.100	750	650	500
		51 " 55	1.485	1.320	1.210	825	715	550
		56 " 60	1.620	1.440	1.320	900	780	600
		61 " 65	1.755	1.560	1.430	975	845	650
		66 " 70	1.890	1.680	1.540	1.030	940	700
		71 " 75	2.025	1.800	1.650	1.125	975	750
		76 " 80	2.160	1.920	1.760	1.200	1.040	800
		81 " 85	2.295	2.040	1.870	1.275	1.105	850
		86 " 90	2.430	2.160	1.980	1.350	1.170	900
		91 " 95	2.565	2.280	2.090	1.425	1.235	950
		96 " 100	2.700	2.400	2.200	1.500	1.300	1.000
		101 " 105	2.730	2.415	2.200	1.500	1.300	1.000
		106 " 110	2.860	2.530	2.200	1.500	1.320	1.000
		111 " 115	2.990	2.645	2.300	1.500	1.380	1.035
		116 " 120	3.120	2.760	2.400	1.560	1.440	1.080
		121 " 125	3.250	2.875	2.500	1.625	1.500	1.125
		126 " 130	3.380	2.990	2.600	1.690	1.560	1.170
		131 " 135	3.510	3.105	2.700	1.735	1.620	1.215
		136 " 140	3.640	3.220	2.800	1.820	1.680	1.260
		141 " 145	3.770	3.335	2.900	1.885	1.740	1.305
		146 " 150	3.900	3.450	3.000	1.950	1.800	1.350
		151 " 155	4.030	3.565	3.100	2.015	1.860	1.395

# segundo a distancia kilometrica

De [redacted] ás estações abaixo indicadas  
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	Réis
156 a 160	4.460	3.680	3.200	2.080	4.920	4.440
161 " 165	4.290	3.793	3.300	2.145	4.980	4.485
166 " 170	4.420	3.940	3.400	2.210	2.040	1.530
171 " 175	4.550	4.025	3.500	2.275	2.100	1.575
176 " 180	4.680	4.140	3.600	2.340	2.160	1.620
181 " 185	4.810	4.235	3.700	2.405	2.220	1.665
186 " 190	4.940	4.370	3.800	2.470	2.280	1.710
191 " 195	5.070	4.485	3.900	2.535	2.340	1.755
196 " 200	5.200	4.600	4.000	2.600	2.400	1.800
201 " 210	5.200	4.620	4.000	2.600	2.400	1.800
211 " 220	5.280	4.840	4.000	2.640	2.500	1.800
221 " 230	5.520	5.060	4.000	2.760	2.400	1.840
231 " 240	5.760	5.280	4.000	2.880	2.400	1.920
241 " 250	6.000	5.500	4.000	3.000	2.500	2.000
251 " 260	6.240	5.720	4.000	3.120	2.600	2.080
261 " 270	6.480	5.940	4.050	3.240	2.700	2.160
271 " 280	6.720	6.160	4.200	3.360	2.800	2.240
281 " 290	6.960	6.380	4.350	3.480	2.900	2.320
291 " 300	7.200	6.600	4.500	3.600	3.000	2.400
301 " 310	7.440	6.820	4.650	3.720	3.100	2.480
311 " 320	7.680	7.040	4.800	3.840	3.200	2.560
321 " 330	7.920	7.260	4.950	3.960	3.300	2.640
331 " 340	8.160	7.480	5.100	4.080	3.400	2.720
341 " 350	8.400	7.700	5.250	4.200	3.500	2.800
351 " 360	8.640	7.920	5.400	4.320	3.600	2.880
361 " 370	8.880	8.140	5.550	4.440	3.700	2.960
371 " 380	9.120	8.360	5.700	4.560	3.800	3.040
381 " 390	9.360	8.580	5.850	4.680	3.900	3.120
391 " 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 300 kilogrammas, em pagando como tal**

Percursos	Por 1:000 kilogrammas e quilometro	Mínimo de cobrança por 1:000 kilogrammas	
		REIS	PEIS
006			
006.2	22		
006.4	02		
006.7	01		
De uma a outra estação das linhas da Companhia:			
Até 100 kilometros .....	20	400	
006 De 101 a 200 kilometros .....	18	28000	
De 201 kilometros em deante .....	16	35600	
De qualquer estação das linhas de Leste e Norte e ramaes de Caceres e Coimbra, para as de Lisboa (Caes dos Soldados, ou Alcantara) ou Villa Nova de Gaia .....	16	400	

2

**Preços excepcionaes**

Das estações abaixo para as da frente sem reciprocidade	Preços por 1.000 kilo- grammas		Das estações abaixo para as da frente sem reciprocidade		Preços por 1.000 kilo- grammas	
	Lisboa (C. Soldados ou Alcantara)	Villa Nova de Gaia	Lisboa (C. Soldados ou Alcantara)	Villa Nova de Gaia		
	REIS	REIS	REIS	REIS		
Alfarellos .....	35200	-	Marfingança .....	25100	35000	
Formoselha .....	35200	-	Vallado .....	15900	35000	
Taveiro .....	35200	-	S. Martinho .....	15500	35000	
Cóimbra .....	35200	-	Bomro .....	15500	35200	
Souzelas .....	35200	-	Caldas da Rainha .....	15500	35300	
Pampilhosa .....	35200	-	Obidos .....	15500	35400	
Meia-hada .....	35200	-	S. Mamede .....	15500	35500	
Mogofores .....	35200	-	Bombarral .....	15500	35600	
Figueira .....	35200	25600	Outeiro .....	15500	35800	
Amieira .....	35200	25300	Ramalhal .....	15500	45000	
Verride .....	35200	25300	Torres Vedras .....	15500	45100	
Telhada .....	35200	25300	Runa .....	15400	45200	
Louriçal .....	35000	25300	Dois Portos .....	15400	45300	
Guia .....	25900	25500	Pero Negro .....	15400	45400	
Monte Redondo .....	25800	25600	Cintra .....	600	-	
Monte Real .....	25600	25700	De Chanca à fronteira de Ba- dajoz, ambas inclusivé .....	25880	-	
Leiria .....	25400	35000				
Marinha Grande .....	25200	35000				

§ 2.<sup>o</sup>

Aguardentes e azeite, em cascos, barris ou ódres, por expedição de 300 kilogrammas, ou pagando como tal

Percursos	Por 1.000 kilogrammas e kilometro	Por 1.000 kilogrammas	Mínimo de cobrança por 1.000 kilogrammas	
			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	-		45400
» 351 kilometros em deante .....	16	-		75000
De qualquer estação para Lisboa (Caes dos Soldados ou Alcantara) ou Villa Nova de Gaia, ou vice-versa...				
	20	-		500
Das estações compreendidas entre Amieira, Figueira e Alfarellos, e entre Alfarellos e Mogofores (todas in- clusivé) para Lisboa (C. dos Soldados ou Alcantara) ou vice-versa .....				
	-	45000		-

§ 3.<sup>o</sup>

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

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

§ 4.<sup>o</sup>

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

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

## Condições

1.<sup>a</sup> Nos preços indicados nos §§ 1.<sup>o</sup> e 2.<sup>o</sup> 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 excepcionaes» do § 4.<sup>o</sup>, estão comprehendidas todas as despezas accessorias do serviço braçal.

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

2.<sup>a</sup> É concedido o transporte gratuito e isenção de despezas accessorias de serviço braçal ás taras vazias das expedições a que forem applicados os §§ 1.<sup>o</sup> 2.<sup>o</sup> e 4.<sup>o</sup> 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 despezas 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.

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

3.<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.

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

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

4.<sup>a</sup> 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.<sup>a</sup> A Companhia reserva-se a faculdade de ampliar em mais um dia por cada fracção de 123 kilometros de percurso, os prazos de transporte fixados nas Tarifas Geraes, sempre que seja applicada a presente tarifa.

Estes prazos poderão ser aumentados de 2 dias nas expedições superiores a 20 cestos.

6.<sup>a</sup> 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 inclusivè, ou vice-versa.

7.<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.

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

9.<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*

900 61

## Cordigões



## 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 telegráficos, travessas, cunhas, varas de castanho, asnas, barrotes, cépos 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 ás estações abaixo sem reciprocidade	Preço por 1:000 kilog. <sup>as</sup>	De Lisboa a Santarem inclusivé para as estações abaixo ou vice-versa	Preço por 1:000 kilog. <sup>as</sup>	De Lisboa a Santarem inclusivé para as estações abaixo ou vice-versa	Preço por 1:000 kilog. <sup>as</sup>	De Lisboa a Santarem inclusivé para as estações abaixo ou vice-versa	Preço por 1:000 kilog. <sup>as</sup>
Allhandra .....	400	Entroncamento .....	1.5500	Payalvo .....	1.5700	Mogosores .....	2.5900
Villa Franca.....	400	Barquinha .....	1.5600	Chão de Maçãs .....	1.5800	O. do Bairro .....	3.5000
Carregado .....	500	Praia .....	1.5700	Cacharias .....	2.5000	Quintans .....	3.5000
Azambuja .....	600	Tramagal .....	1.5800	Albergaria .....	2.5100	Aveiro .....	3.5000
Reguengo .....	800	Abrantes .....	1.5900	Vermoil .....	2.5300	Estarreja .....	3.5000
Sant'Anna .....	800	Bemposta .....	2.5100	Pombal .....	2.5400	Ovar .....	3.5000
Santarem .....	1.5100	Ponte do Sôr .....	2.5300	Soure .....	2.5600	Esmoriz .....	3.5100
Valle de Figueira ..	1.5200	T. das Vargens .....	2.5400	Alfarellos .....	2.5800	Espinho .....	3.5200
M. Miranda .....	1.5300	Chança .....	2.5600	Formoselha .....	2.5800	Granja .....	3.5200
Torres Novas .....	1.5400	Crato .....	2.5800	Taveiro .....	2.5800	Valladares .....	3.5300
		Portalegre .....	2.5800	Coimbra B .....	2.5800	Villa Nova de Gaia ..	3.5300
		Assumar .....	2.5800	Coimbra .....	2.5800	Porto .....	3.5400
		Santa Eulalia .....	3.5000	Souzellias .....	2.5800	Peso .....	2.5800
		Elvas .....	3.5000	Pampilhosa .....	2.5800	Castello de Vide ..	2.5800
				Mealhada .....	2.5800	Marvão .....	2.5900

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

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

### Preços por 1:000 kilogrammas

Das estações abaixo às da fronte sem reciprocidade	Barquinha	Praia	Tranqueal	Abrantes	Bemposta	P. de São	T. das Varg.	Chamça	Tirala	Portalegre	Assumar	St. Estrela	Eras	Peso	L. de Vila	Maria	
Payalvo . . . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	23700	23700	23700	23800	33100	23700	23700	23700	
Chão de Maçãs . . . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	23700	23700	23700	23900	33300	23700	23700	23900	
Cacharias . . . . .	-	-	-	-	-	-	-	23700	23700	23700	23700	23800	33100	33500	23700	33000	
Albergaria . . . . .	-	-	-	-	-	-	-	23700	23700	23700	23700	23800	33300	33600	23700	23900	33200
Vermoil . . . . .	-	-	-	-	-	-	-	23700	23700	23700	23700	33000	33200	33500	33600	33400	
Pombal . . . . .	-	-	-	-	23700	23700	23700	23700	23900	33100	33300	33600	33600	23900	33300	33500	
Soure . . . . .	-	-	23700	23700	23700	23700	23700	23700	23900	33100	33400	33600	33600	33800	33200	33600	
Alfarellos . . . . .	-	23700	23700	23700	23700	23700	23700	23900	33100	33300	33600	33600	33700	43000	33400	33600	
Formoselha . . . . .	-	23700	23700	23700	23700	23700	23700	33000	33100	33400	33600	33600	33800	43000	33500	33600	
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	33800	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	
Mogosores . . . . .	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	43400	43400	
Aveiro . . . . .	33100	33200	33400	33500	33600	33600	33800	33900	43000	43000	43000	43200	43200	43000	43200	43200	
Estarreja . . . . .	33300	33500	33600	33600	33800	43000	43000	43000	43100	43200	43200	43200	43200	43000	43200	43200	
Ovar . . . . .	33600	33600	33600	33600	33800	43000	43000	43000	43200	43200	43200	43200	43200	43100	43200	43200	
Esmoriz . . . . .	33600	33600	33700	33800	33900	43000	43000	43000	43200	43200	43200	43200	43200	43200	43200	43200	
Espinho . . . . .	33600	33600	33700	33800	43000	43000	43000	43200	43200	43200	43200	43200	43200	43200	43200	43200	
Granja . . . . .	33600	33700	33800	33900	43000	43000	43000	43100	43200	43200	43200	43200	43200	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	33300	33600	33600	33900	43000	43000	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	33700	33800	43000	43000	33600	33700	33900	
Telhada . . . . .	23700	23700	23700	23700	23900	33100	33300	33500	33600	33700	33800	43000	43000	33600	33700	43000	
Louriçal . . . . .	23700	23700	23700	23700	23900	33200	33400	33600	33700	33900	43000	43000	33600	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	33400	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	43000	43000	43400	43200	43000	43000	43200	

## § III

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

Das estações abaixo indicadas a Lisboa (Caes dos Soldados ou Alcantara) ou vice-versa	Preço por 1:000 kilogrammas	Das estações abaixo indicadas a Lisboa (Caes dos Soldados ou Alcantara) ou vice-versa	Preço por 1:000 kilogrammas
Figueira da Foz . . . . .	23800	Leiria . . . . .	

## § IV

## MADEIRAS PROCEDENTES DO PINHAL NACIONAL DE LEIRIA

Sem minimo de tonelagem

Entre quaisquer das estações das linhas de Lisboa a Sintra e Torres, e Torres à Figueira e Alfarelos.

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

## Condições

- 1.<sup>a</sup> Além dos preços indicados na presente cobrar-se-hão despezas accessórias, nas condições estabelecidas.
  - 2.<sup>a</sup> Os excedentes do mínimo fixado nos §§ 1.<sup>º</sup>, 2.<sup>º</sup> e 3.<sup>º</sup> serão taxados por fracções indivisíveis 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 mínimo de 5:000 kilogrammas por cada wagon ocupado, quando o seu peso não seja superior a este mínimo, 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.

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 invólucros 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 barrotes de madeira, que permittam 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 transito. Os barris deverão ser carregados de lado, bem calcados, para que não rolem, e nunca ao alto.

### Ether e outras materias liquidas.

6.<sup>a</sup> Estas expedições serão feitas em frascos ou garrafas 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 aceites 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 mínimo, 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.

Neste caso, as operações de carga e descarga serão efectuadas de dia, pelos expedidores e consignatários, e sob a vigilância 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 à 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 consignatário, á sua escolha, os prejuízos 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 consignatário 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 consignatários as despesas que a Companhia fizer para este fim, sem prejuízo 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 consignatários as operações de Alfandega, quaisquer 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 especiais 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 público, 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 às 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-Cáceres-Portugal  
e Companhias do  
Norte de Espanha, Meio-Dia de França e Orleans.*

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

(P. H. F. n.º 4 de Madrid-Cáceres-Portugal, n.º 5<sup>o</sup> internacional do Norte de Espanha,  
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 Procedencia	Destino	De 0 a 5 kilog.	De 5 a 10 kilog.	De 10 a 20 kilog.	De 20 a 30 kilog.	De 30 a 40 kilog.	De 40 a 50 kilog.	De 50 a 60 kilog.	De 60 a 70 kilog.	De 70 a 80 kilog.	De 80 a 90 kilog.	De 90 a 100 kilog.	Pas-sandados 100 cada 10 kilog. <sup>s</sup>
Lisboa	Bayonna ....	584	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	9.174	891
	Paris ....	828	1.692	3.384	5.121	6.786	7.686	8.343	9.000	10.074	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	7.140	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	10.074	11.286	12.510	1.224

## Condições

1.<sup>a</sup> 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 despezas de operações, formalidades e direitos nas Alfândegas.

(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 portugueza (20 réis por expedição) nas procedências de Portugal.

(d) As despezas accessórias para as Companhias francesas :

Sello do recibo..... (0<sup>1</sup>,35) réis 63 { por expedição.

Direito de registro..... (0<sup>1</sup>,10) » 48 {

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

(e) O imposto de sello em Portugal.

2.<sup>a</sup> As Companhias declinam toda a responsabilidade pelas quebras e avarias de transito.

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

idores 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 dúvida que se produza ou suscite em virtude da inexacilidão ou deficiencia das declarações feitas na nota de expedição e suas copias.

As Companhias combinadas declinam toda a responsabilidade pelos atraços, 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 instruções.

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 Cáceres 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'aquellos 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 elles se achem completamente concluidas.

As Administrações dos caminhos de ferro nenhuma responsabilidade poderá caber por quaisquer atraços, 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 ellás 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 efectuar 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 *ofício* pelas Companhias.

Quando as operações devam ser efectuadas 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 destas operações se acharem completamente concluídas, 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 imediatamente todas as formalidades aduaneiras e de impostos, logo que as remessas sejam postas à sua disposição na estação de Hendaya, e a entregar, dentro do prazo máximo de 24 horas (não compreendidos os domingos e dias feriados), 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 sofra interrupção no transporte até último 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, n'este caso, a faculdade de executar *de ofício* aquellas operações fazendo seguir em desembolsos as despezas que as mesmas occasionarem.

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

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

O restabelecimento do serviço normal será tambem anunciado na mesma forma com 24 horas de antecipação.

Quando a Companhia do Meio-dia de França tenha de fazer as operações d'alfandega cobrará a comissão 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 for encarregado do despacho, em conformidade com as condições supra, não tomando o Caminho de ferro responsabilidade alguma pela sua falta nem pelas demoras ou prejuízos 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 disfrutar dos benefícios concedidos ás que procedam de paizes que tenham tratados de commercio com a Hespanha, é indispensável:

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 legalizada pelo Consul hespanhol no porto de procedencia. Sem este documento assim legalizado o sr. Consul de Hespanha em Lisboa não fornecerá os certificados de transito.

Lisboa, 7 de Setembro de 1889.

○ 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 kilometre

## Condições

- 1.<sup>a</sup> Além do preço supra indicado cobrar-se-ha despezas accessorias em conformidade da tarifa respectiva.
- 2.<sup>a</sup> 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.<sup>a</sup> Por cada dois wagons de gado é concedida passagem gratuita a um guardador no mesmo comboio por que se effectuarem estes transportes, não podendo, comtudo, exceder a 3 o numero dos guardadores, seja qual for a quantidade de wagons de que a expedição se componha.
- 4.<sup>a</sup> 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.<sup>a</sup> Desde que a presente tarifa entrar em vigor, ficam annuladas 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.

Lisboa, 28 de Agosto de 1889.

O DIRECTOR DA COMPANHIA

Pedro Ignacio Lopes

# DISTANCIAS KILOMETRICAS

Linhos de Leste e Norte e Ramaes de Caceres e Coimbra

## LISBOA

Poco do Bispo .....	4	Poco do Bispo
Olivais .....	7	4 Olivais
Sacavem .....	10	7 Saravem
Povoa .....	18	11 8 Povoa
Alverca .....	22	19 15 13 5 Mverca
Alhandra .....	26	23 20 17 9 5 Alhandra
Villa Franca .....	31	27 21 13 9 5 Villa Franca
Carregado .....	37	33 30 27 19 15 11 7 Carregado
Azambuja .....	47	44 41 38 30 26 21 17 11 Azambuja
Reguengo .....	55	51 48 43 38 33 29 25 19 8 Reguengo
Sant'Anna .....	61	57 54 51 43 39 35 31 24 14 6 Sant'Anna
Santarem .....	75	71 68 65 57 53 49 45 38 28 20 15 Santarem
Valle de Figueira .....	84	81 77 75 67 63 58 54 48 37 30 25 10 Valle de Figueira
Matto de Miranda .....	94	91 87 85 77 72 68 64 58 47 40 34 20 10 Matto de Miranda
Torres Novas .....	103	99 96 93 85 81 77 72 66 56 48 42 28 19 9 Torres Novas
ENTRONCAMENTO .....	107	103 100 97 89 85 81 77 70 60 52 47 32 23 13 5 ENTRONCAMENTO

Barquinha .....	111	107 103 101 93 89 85 80 74 64 56 50 36 27 17 8 4 Barquinha
Tancos (ap.) .....	116	113 109 107 99 94 90 86 80 69 62 56 42 32 23 14 10 6 Tancos (apeadeiro)
Praia .....	119	115 112 109 101 97 93 89 82 72 64 58 44 35 23 17 12 9 3 Praia
Tramagal .....	130	126 123 120 112 108 104 100 94 83 75 70 56 46 36 28 24 20 14 12 Tramagal
Abrantes .....	133	132 129 126 118 114 109 105 99 88 81 75 61 52 42 33 29 25 20 17 6 Abrantes
Bemposta .....	137	133 140 137 129 125 121 117 110 100 92 87 72 63 53 45 41 37 31 29 17 12 Bemposta
Ponte de Sôr .....	164	160 157 154 146 142 138 134 127 117 109 103 89 80 70 62 57 54 48 46 34 29 17 Ponte de Sôr
Torre das Vargens .....	175	172 168 166 158 154 159 153 139 128 121 115 101 91 82 73 69 63 59 57 46 30 29 12 Torre das Vargens

Changa .....	184	181 177 175 167 163 158 154 148 137 130 124 110 100 91 82 78 75 69 66 53 49 38 21 9 Changa
Grato .....	200	196 193 190 182 178 173 170 163 153 155 150 125 116 106 98 95 90 84 82 70 63 53 37 25 16 Grato
Portalegre .....	217	213 210 207 200 195 191 187 181 170 162 157 143 133 123 115 111 107 101 99 88 82 71 51 42 33 18 Portalegre
Assumar .....	227	224 220 218 210 206 201 197 191 180 173 167 153 143 131 125 121 117 112 109 98 92 81 61 52 43 28 11 Assumar
Santa Eulalia .....	236	235 239 236 229 224 220 216 210 199 192 186 172 162 152 144 140 136 130 128 117 111 100 83 71 62 47 30 19 Santa Eulalia
Elvas .....	263	262 259 256 248 244 239 235 229 218 211 205 191 182 172 163 159 155 150 147 136 130 119 102 91 82 66 49 39 20 Elvas
FR.º DE BADAJOZ .....	276	272 269 266 259 254 256 240 229 221 216 202 192 182 173 170 164 160 158 157 144 130 113 101 92 77 60 49 30 11 FRONTEIRA DE BADAJOZ

Payalvo .....	121	118 114 112 104 99 95 91 85 74 67 61 47 37 28 19 15 19 24 27 38 14 55 72 83 92 168 125 135 153 173 184
Chão de Macas .....	130	126 123 120 113 108 103 100 94 83 75 70 56 46 36 28 24 28 33 36 47 52 61 81 92 101 117 134 144 163 182 193
Caxarias .....	140	136 133 130 122 118 114 109 103 93 85 79 65 56 46 37 33 37 43 45 56 62 73 90 102 111 126 133 154 173 192 203
Albergaria .....	150	156 153 140 132 128 124 120 113 103 95 90 75 66 56 48 43 47 53 55 67 72 84 100 112 121 137 154 165 183 202 213
Vermoil .....	162	158 155 152 144 140 136 132 125 115 107 101 87 78 68 60 55 59 65 67 79 84 95 112 124 133 148 166 176 195 214 225
Pombal .....	170	166 163 160 153 148 144 150 134 123 115 110 96 86 76 68 64 68 73 76 87 92 104 121 132 141 157 173 184 203 222 233
Soure .....	186	182 179 176 168 164 160 156 149 139 130 126 114 102 92 84 80 83 89 91 103 108 120 136 148 157 173 190 200 219 238 249
V.N. Anços (ap.) .....	192	188 183 182 174 170 166 162 155 145 138 132 117 108 98 90 86 89 95 98 109 114 126 142 153 163 179 196 206 225 244 255
Altarelos .....	199	195 192 189 181 177 173 169 162 152 143 139 124 115 103 97 93 96 102 103 116 121 133 139 160 170 186 203 213 232 251 262

Formoselha .....	202	198 195 192 184 180 176 172 165 155 147 144 127 118 108 100 95 99 105 107 119 124 135 152 164 173 188 206 216 233 254 263
Taveiro .....	212	208 205 202 194 190 186 181 175 165 157 151 137 128 118 110 103 109 115 117 129 133 135 162 174 183 198 216 226 245 263 275
COIMBRA B .....	218	214 211 208 204 196 192 188 181 174 163 158 143 136 125 116 111 113 121 123 135 140 152 168 180 189 203 222 232 251 270 281
Coimbra .....	220	216 213 210 202 198 194 190 183 173 165 160 155 136 126 118 113 117 123 125 137 152 153 170 181 191 206 224 231 233 272 283
Sourelas .....	223	222 219 216 208 204 199 195 189 179 171 163 151 142 132 123 119 123 129 131 152 148 159 176 188 197 212 229 240 239 278 288
Pampilhos .....	232	228 225 222 211 210 206 202 195 185 177 172 157 148 138 130 125 129 135 137 139 154 166 182 193 203 219 236 246 265 284 295

Medialda .....	237	233 230 227 219 215 211 206 200 190 182 176 162 153 143 134 130 131 140 142 153 159 170 187 199 208 223 241 254 270 289 300
Mogafões .....	245	244 238 235 228 223 219 215 209 198 191 185 171 161 151 143 139 143 148 151 162 167 179 196 207 216 232 249 259 278 297 308
Oliveira do Bairro .....	253	249 246 243 235 231 227 223 216 206 198 192 178 169 159 151 146 150 156 158 170 175 186 203 215 224 239 257 267 286 305 316
Quintans .....	267	263 260 257 249 245 234 236 220 212 206 192 183 173 164 160 164 170 172 183 189 200 217 228 238 253 270 281 300 319 330
Aveiro .....	273	270 266 264 256 231 247 243 237 226 219 213 199 189 180 171 167 171 176 179 190 196 207 224 233 244 260 277 287 306 326 336
Estarreja .....	288	284 281 278 270 266 262 258 251 244 235 228 214 204 194 186 182 185 191 194 205 210 222 239 250 259 273 292 302 221 340 351
Avanca (ap.) .....	294	291 287 285 277 272 268 265 258 247 240 234 220 210 201 192 188 192 198 200 211 217 228 245 256 263 281 298 308 327 347 357
Ovar .....	301	295 292 284 280 275 271 265 254 247 241 227 217 208 199 195 199

# DISTANCIAS KILOMETRICAS

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

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