

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

## DE PORTUGAL E HESPAÑA

Contendo uma Parte Official por despacho de 5 de Março de 1888 do Ministerio das Obras Publicas

PROPRIETARIO DIRECTOR — *L. de Mendonça e Costa*

ENGENHEIRO CONSULTOR — *C. Xavier Cordeiro*

REDACÇÃO — *Conde Barão, 18 — Lisboa*

### AVISO IMPORTANTE

Por contractos com as direcções de todas as linhas ferreas portuguezas, são distribuidas com esta *Gazeta* as tarifas especiaes de transporte nas mesmas linhas.

Com este numero damos como annexas as seguintes:

**Tarifa especial n.º 1**, pequena velocidade, da linha de **Santa-Comba a Vizeu**, para transporte de mercadorias.

**Tarifa especial n.º 4**, grande velocidade, da **Companhia Real**, para transporte de **metallico, valores e reembolsos**.

Por falta de espaço retiramos pagina e meia d'anuncios da Companhia Promotora de Agricultura, Srs Reck & Vogler, etc.

### SUMMARIO

Os conselhos superiores e as tarifas dos caminhos de ferro — A inauguração da linha de Santa Comba a Vizeu — Parte official, portarias de 14, 19, e 21 de novembro — Tarifas de transporte — Notas de viagem, XXXIII O regresso — Estudo sobre a exploração dos caminhos de ferro — Publicações recebidas, *Note sur la nouvelle gare centrale de Lisbonne* — Linhas portuguezas — De Loanda a Ambaca — A ponte dos Canícos — A linha de Mormugão — Beira Baixa — Estação de Belém — Carteira dos accionistas — Boletim financeiro de Paris, por G. Pessard — Cotações dos titulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro — Receitas dos caminhos de ferro — Linhas hespanholas — A linha de Líares a Almeria — Linhas estrangeiras — Linhas ferreas da Bulgaria — A rede austriaca — As finanças do Saint Gothard — A França ferro viaria — Logares de 4.º classe — Notas varias — Paris porto de mar — Companhia real dos caminhos de ferro portuguezes (conclusão do relatorio) — Avisos de serviço — Annuncios.

### OS CONSELHOS SUPERIORES E AS TARIFAS DOS CAMINHOS DE FERRO

**Q**UE os leitores nos desculpem a insistencia sobre assunto que já aqui tratámos. Mas nem sempre as queixas da imprensa serão *vox clamantis in deserto*, porque ella é defensora dos interesses publicos muitas vezes mais e melhor do que outras corporações que sabem descuidal-los.

Já aqui temos preconisado (<sup>1</sup>) a creacão de uma commissão ou conselho, composto de individuos de diversas classes, os mais illustrados e competentes, para o exame das tarifas que as diversas linhas ferreas pretendem pôr em vigor.

(<sup>1</sup>) Vidé artigos publicados nos n.ºs 53 e 55 d'esta *Gazeta* de 1 de março e 1 d'abril.

Já aqui declarámos que julgamos util (e note-se que não dizemos legal, exactamente porque nem sempre essa disposição se baseia na lei) que interessando as tarifas de caminhos de ferro ao commerçio e ás industrias do paiz, incida sobre elles o voto dos representantes d'essas classes.

A fórmula, porém, porque se está procedendo é, não sómente contraproducente do fim que o legislador teve em vista, ao publicar os decretos de 3 de fevereiro de 1887 e 13 de fevereiro de 1890, como tudo que pôde crears de mais prejudicial dos interesses geraes do publico, e dos especiaes das proprias classes cujos representantes são encarregados de revêr e informar os projectos de tarificação das linhas portuguezas, tudo quanto se imagina de mais prohibitivo dos adiantamentos e progressos do paiz.

Se quando escrevemos os artigos a que acima nos referimos creámos hypotheses que, afinal, são mais que realisaveis, hoje os factos tém-se encarregado de nos dar rasão; a pratica vae dia a dia demonstrando que aquelles decretos vieram desorganizar tudo quanto a lei havia regulado, e entorpecer quanto se tentou adeantar no aperfeiçoamento de tão importantes serviços.

Não se pôde exigir que individuos, embora n'uma elevada posição na classe em que empregam a sua actividade, sejam competentes para organizar os mil complicados calculos, a que se subordinam as exigencias multiplas que teem por fim metter em regra interesses antagonicos, dos projectos de tarifas que são submettidos ao seu parecer.

Deixar entregues a si os desconhecedores da materia, das leis especiaes que a regulam, dos factos que a justificam, factos, por vezes, de tão difícil explicação que os proprios *du métier* difficilmente a encontram, desacompanhados no dedalo de complicações a que, em geral, obedecem esses problemas, d'um guia, um pratico, que possa prescrutar os segredos d'esse delicado organismo, parece-nos um contrasenso como o de entregar qualquer medicamento á analyse chimica de quem não sabe differenciar um acido d'uma base.

O resultado é que pareceres que deviam revestir toda a importancia, carecem, na maior parte das vezes, de auctoridade e fundamento legal, e outros que os proprios interesses publicos impunham que fossem dados com urgencia, são protrahidos longo tempo, com prejuizo de todos.

Não se pense que nos insurgimos especialmente contra os conselhos que foram escolhidos para corpos consultivos sobre tarifas. As demoras nas suas reuniões são inevitaveis, como é natural, tratando-se de individuas occupações não lhes deixam tempo para estudar as complexas questões que lhes impõem ao seu parecer.

E depois, ao mais illustrado espirito sempre repugna emitir opinião sobre assunto em que não está bem seguro.

Pela organização das nossas leis sobre caminhos de ferro, as direcções teem que enviar os seus projectos de tarifas ás respectivas fiscalisações por parte do governo, (ou á 2.ª repartição do ministerio, quando a linha pertence ao Estado) estas verificam que os preços e condições propostas não sejam contrárias ao que dispõem os correspondentes cadernos d'encargos, e informam ao ministerio.

Este processo era simples, prático e rápido—nunca um director de fiscalização deixou de dar o seu informe em breve prazo, nunca a repartição do ministerio demorou os trâmites necessários para que a tarifa proposta entrasse em vigor na data que se destinava.

Um ministro, porém, por decreto de 3 de fevereiro de 1887 entendeu que não eram competentes aquelas instâncias para julgar d'estes assumptos, e sobre o seu parecer mandou ouvir o do conselho superior do comércio e industria.

Foi uma prova da sua predilecção por estas respeitáveis classes, que seria muito para louvar se os seus efeitos não fossem deploráveis.

Aberto o precedente, outro gerente da pasta, mais propenso aos assumptos agrícolas, dispõe em 13 de fevereiro d'este ano que as tarifas passem também pelo conselho d'agricultura.

Novas complicações e novas demoras no andamento dos processos.

Agora, ao que nos consta, algumas tarifas teem já ido ainda á junta consultiva de obras públicas, corporação perfeitamente técnica, e portanto, inteiramente estranha aos assumptos comerciais das linhas ferreas.

A seguir por este caminho e se a escolha e aumento dos conselhos consultores se multiplicam, na proporção das tendências e sympathias dos ministros que se revezam na pasta das obras públicas, não virá longe o tempo em que sobre os projectos de tarifas tenham que ser ouvidas a comissão de guerra, a junta de saúde, o conselho superior d'instrução pública, e até a direcção do conservatorio. Para este último bastará que, na classificação de uma tarifa se incluam os pianos e mais instrumentos musicais.

Passemos da teoria á prática, porque é com documentos que provaremos a nossa razão.

No dia 25 de novembro começaram a vigorar 3 novas tarifas da Companhia da Beira Alta e no dia 15 do corrente 1 da Companhia Real.

Pois querem os leitores saber quando os respectivos projectos foram enviados ao governo? As da Beira em 19 de maio, 30 de junho e 8 de julho, e a da Companhia Real em 8 de dezembro de 1889!

Isto é, a aprovação demorou entre 4 e 11 meses, porque os despachos só foram dados em 12 de novembro.

Comprehendem-se tais demoras na resolução de um assumpto que, nas mãos dos entendedores, é matéria corrente e sempre o foi?

Qualquer d'aqueelas tarifas são de iniciativa das companhias: qualquer d'ellas tem por fim beneficiar o público, oferecendo-lhe os transportes por preços mais reduzidos; qualquer das administrações pretende, com esse sacrifício de receitas, promover o aumento do seu tráfego, e promovendo-o, origina consequentemente os progressos do comércio e da indústria.

Quem assume a responsabilidade da paralisação que perto de um ano se deu na permutação de fundos e gêneros pela falta de preços convidativos entre os diferentes pontos do paiz?

Na linha de Torres-Figueira-Alfarelos a que a tarifa da Companhia Real é aplicável para o transporte de

metallico, o fiscal legal, o único a quem compete vigiar que os interesses do Estado (pela garantia de juro) não sejam offendidos, é o sr. engenheiro director da fiscalização do Oeste.

Pois bem; os transportes de valores, subordinados aos elevados preços de tarifa geral, teem sido quasi nulos, porque teem fugido da linha ferrea, pelo seu elevado custo, e preferido o recoveiro... ou a falsa declaração.

Se esses transportes não se fizeram, se, portanto, o Estado tem que dar em garantia de juro o que a empresa exploradora da linha não obteve como remuneração do tráfego que a demora na aprovação da tarifa lhe afugentou, quem indemnisa o Estado da perda que teve em consequência d'essa demora.

E aos poucos que transportaram legalmente pela via ferrea, quem os indemnisa dos portes que pagaram pelo duplo, ou mais, do que pagariam, se ha 10 meses a tarifa estivesse em vigor?

Outra d'essas tarifas, da linha da Beira, que foi enviada ao governo em 30 de junho; poderia vigorar desde 1 d'agosto, pelo máximo. Vae, portanto em 4 meses que o público está pagando mais, quando a propria companhia lhe consentia que pagasse menos.

Basta de citações; as que temos feito são demasiadas para provar que é mister organizar este serviço de forma que o público, o Estado, as linhas ferreas, todo o paiz, não sejam prejudicados com este estado anárquico, que hoje nos faz insistir porque se lhe ponha cobro, de forma que todos os interesses sejam garantidos.

A nossa *Gazeta* é lida por muitos que podem resolver este tão fácil problema; não deixaremos esta propaganda enquanto não fôrmos ouvidos; é em defesa dos legítimos interesses gerais do público que aqui lutamos; ninguém nos levará em mal a insistência.

#### A INAUGURAÇÃO DA LINHA DE SANTA COMBA A VIZEU

O genio entusiasta e amante do progresso dos habitantes da cidade de Vizeu, e seu concelho, encarregaram-se de desdizer as afirmações dos seus jornaes, das quais nos fizeram eco em o nosso numero anterior.

Dizia-se que não haveria o menor festejo por ocasião da inauguração da linha ferrea; pois houve-o e muito notável, relativamente ao que costumam ser estas festas no nosso paiz, (quando as ha): simples manifestação oficial, a que o povo se não associa, e que, por vezes, vê como que desagradavelmente.

Vizeu, ao contrário, rejubilou, armou-se em festa, embandeirou e iluminou as casas, fechou as lojas e veio para as ruas, que as musicas percorriam tocando alegremente, todas as classes da sociedade ali consideraram de gala o dia 24 de novembro, e todas espontaneamente manifestaram o seu regosijo por vêr a sua capital de distrito ligada por uma via acelerada ao resto do paiz.

Uma sociedade, formada por pessoas das mais ilustradas da cidade, ofereceu um lauto banquete ao ministro das obras públicas; outra deu um baile animadíssimo. Para um e outro festejo foram convidados todos os que de fôra haviam ido acompanhar os vizienses na sua alegria. Aqui lhes agradecemos a parte com que honraram o nosso jornal na pessoa do seu director.

O comboio de inauguração foi recebido em todas as estações do transito por uma aglomeração enorme de povo, muitas senhoras, as autoridades locais, musica, foguetes e outras manifestações de regosijo. Especialmente em Tondella, onde havia um pavilhão luxuosamente adornado, cheio de senhoras elegantemente ves-

tidas, e em Vizeu, onde, ao lado da linha de entrada, um longo palanque armado sobre wagons, ostentava as damas das mais elevadas classes da cidade, enquanto que os caes da estação, vias, avenidas e montes proximos, tudo se apresentava cheio de povo, saudando alegramente a chegada do comboio.

A descrição da linha e suas obras d'arte ja a démos em o nosso n.º 59, de 1 de junho ultimo; por isso nos limitaremos hoje a dizer que a sua construcção é solida, offerecendo o andamento do trem a maior commodidade. As suas 7 pontes são elegantes, procedentes da acreditada Societé Internationale de Braine-le-Comte, elevando-se o ferro n'ellas empregado ao peso de 809 toneladas.

Esta sociedade tem já construído em Portugal 183 pontes metalicas, com o peso total de cerca de 1:900 toneladas.

O comboio parou no viaducto da Ortigueira, que foi percorrido a pé pelos excursionistas, admirando a sua elegancia e solidez.

As carruagens são commodas e luxuosas, talvez até demais para serviço ordinario; as 1.ªs classes, estofadas em velludo carmezim.

O restante material fixo e o circulante foi fornecido pelas seguintes casas estrangeiras:

*Carris e accessorios* pela fabrica Hoesch, de Westphalia.

*Mudanças de via e cruzamentos* pela de Bochum (Westphalia).

*Locomotivas* (6) de 25 toneladas cada uma, pela Maschinenfabrick, de Esslingen (Wurtemberg).

*Carruagens*: um salão, 2 de 1.ª classe, 6 de 2.ª, 8 de 3.ª, 3 mixtas de 1.ª e 2.ª, e 4 fourgous fornecidas pela Societé de Braine-le-Comte.

*Wagons*: 12 fechados, 2 para peixe, 12 bordas altas e 14 plata-fórmas. Ao todo 40 wagons, fabricados nas oficinas belgas de *La Metallurgique*, em Nivelles.

As lomotivas receberam os seguintes numeros e nomes:

N.º 1—Beira Alta, n.º 2—Vizeu, n.º 3 Santa Comba, n.º 4—Tondella, n.º 5—Dão, n.º 6.—Viriato.

Penna competente faz, n'um dos nossos collegas, a historia d'esta linha ferrea, que nos parece interessante transcrever:

A linha de caminho de ferro de Santa Comba-Dão a Vizeu foi primitivamente adjudicada, em hasta publica, á firma Henry Burnay & C.º, que não chegou a assignar o contrato definitivo, em virtude da clausula posteriormente introduzida pelo patriotico ministro Antonio Augusto de Aguiar e que obrigava a companhia que se formasse para explorar aquella concessão a ter a maioria do seu conselho de administração composta de cidadãos portugueses e domiciliados em Portugal, clausula que aquella firma não aceitou.

Foi aberto novo concurso e a linha adjudicada definitivamente aos srs. conde da Foz, visconde de Macieira, Fernando Palha e H. J. Moser. A base que serviu á adjudicação foi a de 22:880\$000 por kilometro, garantindo o governo á empreza que se formasse o juro de 5 1/2 por cento, caso as receitas da exploração fossem inferiores a 700\$000 por kilometro. O contrato definitivo foi assinado em 29 de julho de 1885, representando o governo o finado estadista Fontes Pereira de Mello, ministro das obras publicas, e o sr. conselheiro Martens Ferrão, procurador geral da corôa.

Os concessionarios da nova linha, que a esse tempo já o eram tambem da de Foz Tua a Mirandella, organisaram em 22 de outubro de 1885 a companhia nacional de caminhos de ferro, para a qual transferiram as duas concessões.

Mais de dois annos foram consumidos com os estudos da linha ferrea de Vizeu, a que se chama ramal de Vizeu.

Todos queriam que o caminho de ferro lhes passasse pela porta, e, como os governos nem sempre são superiores as influencias de campanario, o facto foi que um sem numero de variantes teve de ser estudado, e que um tempo precioso foi consumido n'estes ingloriosos trabalhos. Para se fazer idéa do que custou a estudar esta pequena linha de 50 kilometros, bastará dizer que, entre outros engenheiros foram ao campo os seguintes srs.: Almeida Eça, Mousinho de Albuquerque, Sant'Anna Castello Branco, Lourenço

da Silveira, Bernardo de Aguiar, Poças Leitão e Abecassis! Por fim foi aprovada uma secção da linha, desde Santa Comba a Tondella em fins de 1887, mas a aprovacão completa da linha só se effectuou em março de 1888!

A companhia nacional dos caminhos de ferro contratou a construcção da infra-structura da linha com o sr. visconde de Barreiros, empreiteiro vantajosamente conceituado pela execução de obras importantissimas no Brazil. A serie de variantes e o tempo perdido com elles, junto, segundo consta, ao preço diminuto que o sr. visconde tinha por kilometro, obrigaram o empreiteiro, de acordo com a companhia, a rescindir o contrato, o que se realizou em janeiro d'este anno. A esse tempo os trabalhos podiam considerar-se em meio. Algumas pontes ainda estavam por começar, outras tinham apenas as alvenarias fóra de alicerces; as expropriações dos ultimos vinte kilometros do lado de Vizeu estavam, na sua maior parte, por fazer e a grande trincheira e tunnel de Fonte de Arcada, bem como todos os edificios das estações e casas de guarda, inteiramente por começar.

Os entendidos davam anno e meio para a conclusão dos trabalhos, a cuja frente a companhia collocou o sr. engenheiro Diniz da Motta, que já tinha o seu nome ligado á construcção da linha de Mirandella, e que, a esse tempo, desenvolvia a sua prodigiosa actividade em uma importante empreitada do caminho de ferro da Beira Baixa. Só quem conhece o moço engenheiro, que é um notável exemplar de *mens sans in corpore sano*, avalia dos esforços que elle empregou para em 18 de outubro passado dar a linha prompta para ser aberta á exploração!

Trabalhou se dia e noite em muitos pontos, porfiando todos, tarefeiros e operarios, em coadjuvar, nos limites das suas forças, o seu engenheiro em chefe. O sr. Diniz Moreira da Motta é ilheo, e natural de S. Miguel. F' bacharel em mathemática pela universidade de Coimbra e tem o curso de engenharia civil da escola de Lisboa. Apezar de contar apenas 30 annos, já desempenhou importantes commissões de serviço: foi chefe de secção no caminho de ferro do Algarve, chefe da construcção da linha de Mirandella, empreiteiro do caminho de ferro da Beira Baixa e chefe da construcção da linha de Vizeu.

Tem estado por vezes no estrangeiro, fiscalisando o fabrico de material de caminhos de ferro, o que lhe deu uma grande practica do serviço de material e tracção. Todas as locomotivas da linha de Vizeu foram montadas por elle e por elle experimentadas na linha, fazendo assim a um tempo os serviços de montador e de machinista. Até hoje, quasi todas as locomotivas teem sido montadas em o nosso paiz por montadores estrangeiros vindos das fabricas que as constroem.

O pessoal technico, que auxiliou o sr. Diniz da Motta na sua ardua tarefa, e a quem não cabe tambem pequeno quinhão de gloria na realização d'este melhoramento, compunha-se dos srs. engenheiros Abecassis e Bettencourt e dos srs. conductores Valadas e Oliveira Duarte, chefes das quatro secções em que a linha estava dividida.

Na administração superior e direcção da companhia nacional estão desde a sua fundação os srs. marqueses da Foz e de Fontes Pereira de Mello, visconde de Moreira de Rey, conselheiros Julio de Vilhena, Eduardo Segurado e Matheus dos Santos, Antonio Raposo de Sousa d'Alte, Alfredo Ribeiro e Arnaldo Navarro, administradores, Antonio Xavier de Almeida Pinheiro, administrador director, M. Emygdio da Silva, secretario geral e chefe interno da repartição technica da construcção da linha de Vizeu, e Fortunato Del Negro, chefe da contabilidade geral.

Na nossa secção *Arisos de serviço*, publicamos o horario da nova linha, e da sua correspondencia com a da Beira Alta.

## PARTE OFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria  
DIRECCAO GERAL DAS OBRAS PUBLICAS E MINAS

### 1.ª—Repartição—Caminhos de ferro

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente um pedido da companhia real dos caminhos de ferro portugueses para ser permitida a mudança para o kilometro 5,440 da linha de leste, da agulha concedida por portaria de 9 de outubro de 1889, ao kilometro 5,390 da mesma linha, para ligar uma via de resguardo para o serviço da fabrica de fundição de cobre e ácido sulphurico: ha por bem, conformando-se com o parecer de 3 do corrente mez da junta consultiva de obras publicas e minas, aprovar com as condições da referida portaria de 9 de outubro de 1889 o projeto remetido pelo director da fiscalisação dos caminhos de ferro de leste e norte e oeste, com o seu officio n.º 1:069 de 23 de setembro ultimo, da nova situação da agulha e via de resguardo mencionadas, ficando sem efeito a autorisação concedida pela portaria citada.

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

Paço, em 14 de novembro de 1890. — *Thomás Antonio Ribeiro Ferreira.*

Para o director da fiscalisaçāo dos caminhos de ferro de leste, norte e oeste.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 30 de outubro findo, da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem aprovar o projecto datado de 10 do mesmo mez, de modificaçāo do viaducto das Silveiras ao kilometro 37,620 no 2.º lanço da 3.ª secção do caminho de ferro da Beira Baixa, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, devendo o taboleiro metallico do novo tramo de 20 metros, agora proposto, ser conforme aos de igual vāo já aprovados.

Paço, em 14 de novembro de 1890. — *Thomás Antonio Ribeiro Ferreira.*

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

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente uma representaçāo da camara municipal do concelho de Loulé, pedindo licença para que a estrada municipal de 2.ª classe de Santa Catharina a Almancil, possa atravessar a linha ferrea do sul, ao kilometro 326,903: ha por bem, conformando se com o parecer de 27 de outubro findo, da junta consultiva de obras publicas e minas, conceder a licença pedida, mudando-se para o ponto indicado a passagem de nível da antiga estrada, passagem que será inutilizada, ficando a cargo da camara municipal requerente a despesa respectiva.

O que se communica ao director dos caminhos de ferro do sul e sueste para os effeitos devidos.

Paço, em 14 de novembro de 1890. — *Thomás Antonio Ribeiro Ferreira.*

Para o director dos caminhos de ferro do sul e sueste.

Sua Magestade El Rei, conformando-se com o parecer de 6 do corrente mez da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem aprovar a planta cadastral, apresentada pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes e datada de 28 de julho ultimo, da parte comprehendida entre os kilometros 40 e 43,220 do ramal de Monte Barro entre a estação do Sabugal no caminho de ferro da Beira Baixa e a linha ferrea da Beira Alta.

O que se communica ao director da fiscalisaçāo da construcçāo do caminho de ferro da Beira Baixa para os devidos effeitos.

Paço, em 19 de novembro de 1890. — *Thomás Antonio Ribeiro Ferreira.*

Para o director da fiscalisaçāo da construcçāo do caminho de ferro da Beira Baixa,

Pedindo a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes que, para a construcçāo do ramal de Monte Barro entre a estação do Sabugal no caminho de ferro da Beira Baixa e a linha ferrea da Beira Alta, seja declarada a urgencia da expropriaçāo de seis parcelas de terreno, com os n.ºs 61, 74, 77, 82, 90 e 101, pertencentes as n.ºs 31, 74, 77, 82 e 90 a Francisco Gonçalves Marques e a n.º 101 a Antonio Gonçalves Torres, e situadas todas na freguesia da Sé, concelho e distrito da Guarda; e

Considerando que esta expropriaçāo se acha comprehendida nas disposições da lei de 17 de setembro de 1859:

Hei por bem, conformando-me com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas, declarar de utilidade publica e urgente, nos termos das leis de 23 de julho de 1850 e de 8 de junho de 1859, a expropriaçāo das mencionadas parcelas, marcadas nas plantas parcellares que baixam com o presente decreto assignadas pelo ministro e secretario d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria.

O mesmo ministro e secretario d'estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 21 de novembro de 1890. — *Thomás Antonio Ribeiro Ferreira.*

#### TARIFAS DE TRANSPORTE

**Metallico e valores — N.º 4 de grande velocidade da Companhia Real** — De ha muito que a reforma da tarifa especial que a companhia tem em vigor, para o transporte de numerario, se tornava de urgente necessidade, por serem os seus preços applicaveis sómente á velha rēde, deixando sujeitos aos preços elevados da tarifa geral, os que se effectuavam nas linhas de Oeste,

A tarifa que hoje distribuimos e principia a vigorar

desde 15 de dezembro vem preencher esse fim, sendo applicavel a *todas as linhas da companhia* e portanto, tambem ás de Lisboa-Central-Torres e Torres-Figueira Alfarellos.

Pode, pois, aproveitar entre Lisboa, Cintra, Torres Vedras, Caldas, Leiria, Figueira, entre as quaes o movimento de numerario, pela compra de vinhos especialmente, se torna mais accentuado,

Os seus preços são, com pequenas modificações, os mesmos da antiga tarifa tornando-se mais economica em muitos casos por ser applicada por fracções de réis 100<sup>000</sup> em lugar das de 200<sup>000</sup> que era a base da actual. Isto tambem a torna de muito mais facil applicação.

Para calcular o custo de qualquer transporte de dinheiro ou valores, basta tirar da verba que se quizer transportar as 5 ultimas letras á direita e se estas não forem todas zeros, aumenta-se 1 ao numero que ficar.

Então vendo-se se o total pertence, segundo a sua importancia a uma ou a outra das columnas da tarifa, isto é, se não passa de 1.000<sup>000</sup> réis, na 1.ª columna; se passa d'esta verba até 25 contos, na 2.ª, etc., multiplica-se o numero que se achou pelo typo na linha em frente da distancia kilometrica que figura á esquerda e vendo que o total não é inferior ao minimo de percepção que está immediatamente ao lado do typo que se tomou, ter-se-ha o custo do transporte. A este junta-se 20 réis de guia e registro e 60 réis do oneroso imposto de sello para o Estado e saber-se-ha quanto a estação deve cobrar.

**Tarifa especial n.º 1 de pequena velocidade de Santa Comba a Vizeu.** — O transporte de mercadorias na nova linha aberta á exploração em 25 de novembro, ficou desde logo beneficiado com a tarifa que hoje distribuimos ao publico.

Os seus typos representam o preço de 1:250 réis para a 1.ª série; 1:100 para a 2.ª; 1:000 para a 3.ª; e 750 para a 4.ª entre Santa Comba e Vizeu, alem das despesas accessorias que cremos, serão 1<sup>00</sup>200 réis, sendo applicada a mesma tarifa em vigor na linha de Foz-Tua, pertencente á mesma companhia, tarifa que distribuimos com o nosso numero 30 ou de 100 réis, apenas, nas mercadorias designadas na 3.ª série, quando expedidas por wagons completos, sendo a carga e descarga pelos expedidores.

**Tarifas n.ºs 4 a 13, pequena velocidade da Beira-Alta.** — Esta companhia acaba de reformar estas duas tarifas no sentido de regularizar n'uma só a ampliação da n.º 4 que em tempo publicará, e de modificar um pouco os preços da n.º 13,

#### NOTAS DE VIAGEM

##### XXXIII

##### O regresso

Vamos terminar. Longa demais, talvez, terá parecido esta descripção.

Chegámos no nosso artigo anterior a Barcelona, cuja descripção já démos em eguaes artigos no 1.º volume d'esta *Gazeta*. Os nossos leitores—que, na quasi unanimidade, nos honram acompanhando-nos desde o principio do jornal—não nos perdoariam se a repetissemos.

Apenas, como nota indispensavel, lhes diremos que voltando á industrial cidade, depois de a termos, um anno antes, deixado engrinaldada de festões de flores, bandeiras e luz, por occasião da sua exposição, a encontrámos mais bella do que a imaginavamos, no seu viver familiar.

A muita actividade dos seus habitantes, o bom gosto das suas construções, o brilhante sol que a illumina, a sua posição topographica, inclinada suavemente sobre o Mediterraneo, são condições de belleza que a collocam em vantajosa posição em relação a outras cidades do estrangeiro, especialmente a Marselha, com a qual tem grandes analogias.

Algumas horas para rever o elegante parque, para examinar o aquarium, muito superior aos de Paris, Londres, etc., para subir em ascensor ao monumento de Colon, e eis-nos de partida para Madrid, n'uma das comodas carroagens que a companhia de Madrid-Zaragoza-Alicante põe, d'accordo com o Norte, no rapido que liga, tres vezes por semana, Barcelona com a capital.

Em quanto vamos caminho de Lisboa, meio tristes, por nos despedirmos de uma excursão tão interessante e tão variada, mas alegres por nos approximarmos da nossa cidade, onde temos a familia, as amizades, a nossa casa, com as nossas affeições, balanceiemos o que dispendemos ou antes, o que ha que despender n'uma viagem como esta; e se não o podemos fazer em relação aos mil gastos, que variam até o infinito, segundo as condições economicas, o genio, e quantas outras circumstancias do viajante, podemos, comtudo, saber o que empregamos nos caminhos de ferro e navegação, em bilhetes de passagem, o que servirá de guia a todos que queiram emprehender uma excursão n'este sentido, ou uma parte d'ella.

Para maior facilidade reduziremos tudo a francos ao cambio de

180 réis cada franco ou peseta.

1,25 francos cada schiling.

Assim temos que a viagem em 1.<sup>a</sup> classe custa:

	Francos
Lisboa a Hendaya (quer por Madrid quer por Salamanca):	121,60
Hendaya a Paris.	100,75
Paris a Londres e volta.	122,35
Londres e Liverpool (Norte).	36,25
Liverpool a Londres (Mydland).	36,25
Paris a Génève.	22,90
Génève a Ouchy (vapor).	4,60
Ouchi a Chillon (idem).	2,10
Territét Glion e volta, (ascensor).	1,50
Territét Lausanne.	2,30
Lauzanne Fribourg.	5,60
Fribourg Berne.	2,90
Berne Interlaken.	6,40
Interlaken Beatenberg e volta (vapore e ascensor)	5,
» Brienz.	2,75
Brienz Alpnach.	6,75
Subida ao Giessbach e volta.	1,
» Pilatus, idem.	16,
» Bürghenstoch, idem.	2,50
Alpnach Lucerna (vapor).	1,80
Lucerna Zurich.	5,40
Zurich Uetliberg e volta.	9,
» Art Goldau.	5,30
Art Goldau Righi.	6,
Righi Vitznau.	2,65
Vitznau Fluelen (vapor).	2,25
Fluelen Chiasso.	20,35
Chiasso Milão.	5,90
Milão Genova.	19,95
Genova Marselha.	48,10
Marselha Barcelona.	66,50
Barcelona Madrid.	81,35
Madrid Lisboa.	86,35
Total de toda a viagem, francos	860
ou 154 $\frac{1}{2}$ 00 rs.	

Bem entendido que não incluimos n'esta conta, como bem se vê do detalhe supra:

A viação urbana a vapor, e como tal o metropolitano de Londres, o aereo (Chatham) os tramways, tanto em Inglaterra como em Paris e Génève, Milão, etc.

As pequenas viagens aos arredores de Paris, como Cintura, Versailles, Saint-Cloud, etc.

Os trens, americanos, rippers, etc., nos diferentes pontos, cavallos para subida de montanhas, e barcos para pequenas excursões nos lagos da Suissa, no Sena e no porto de Barcelona.

Se quizermos approximar o orçamento d'uma viagem commoda mas economica, n'este genero, calculemos para esses gastos, que nem todos os dias são de importancia, 45 $\frac{1}{2}$ 00 réis, e teremos arredondada a conta de 200 $\frac{1}{2}$ 000 réis.

A viagem que hoje acabamos de descrever pôde muito bem fazer-se em 45 dias, dividindo-a assim:

Lisboa a Paris, 3 noites e .....	2 dias
Paris e arredores, permanencia de .....	15 »
Londres, viagem e idem .....	6 »
Liverpool e viagem .....	3 »
Paris à Suissa, 1 noite.	
Suissa .....	12 »
Suissa a Milão .....	1 »
Milão .....	1 »
Milão a Marselha .....	1 »
Marselha .....	1 »
Marselha a Barcelona, 1 noite.	
Barcelona .....	1 »
Regresso a Lisboa .....	2 »
Total .....	45 dias

Tantas pessoas que viajam costumam fazer o seu orçamento antes de se decidirem, que nos parece interessante, visto que temos a practica e elementos necessarios, calcular o gasto total de uma excursão n'este sentido.

Buscaremos umas bases que permittam, apesar de modestas, viver confortavelmente este tempo, sem privações, mas tambem sem fausto.

Não é um orçamento médio, é um orçamento modesto — para uma média falta-nos o ponto superior e esse não podemos achal-o, porque depende da vontade e haveres do viajante. As principaes despezas n'uma viagem podem variar-se, elevando-as até o infinito.

No sentido decrescente não succede outro tanto; se no caminho de ferro, nos hoteis, nos theatros, ha diferentes classes, outras despezas ha que são obrigatorias, immutaveis, ou tão pouco variaveis, que rico ou pobre, tem que sujeitar-se a ellas.

A principal verba — hoteis — pôde calcular-se, sabendo-se que em França, Hespanha, Suissa, etc., não é difficil achar rasoavel alojamento por 10 francos (réis 1 $\frac{1}{2}$ 800) por dia. Temos, pois, em 45 dias 81 $\frac{1}{2}$ 000 réis.

Theatros, museos, gratificacões, entradas nas pontes, nascentes de rios e outras despezas fixemol-as em 1 $\frac{1}{2}$ 000 réis por dia, e teremos, portanto, em total que a viagem em 1.<sup>a</sup> classe, alojamento regular, etc., custa uns 325 $\frac{1}{2}$ 000 réis.

Se o viajante, porém, quizer reduzir esta verba, sem, comtudo, se privar muito da commodidade, indo em 2.<sup>a</sup> classe economisa 25 por cento, ou seja 50 $\frac{1}{2}$ 000 réis em viação. As outras despezas não lhe será facil reduzil-as 20 por cento, mas tomando esta base, o que de resto, depende da economia com que se saiba viajar, teremos:

Viação — comboios, trens. etc.	150 $\frac{1}{2}$ 000 réis
Hoteis.	65 $\frac{1}{2}$ 000 »
Outras despezas .....	35 $\frac{1}{2}$ 000 »
Total .....	250 $\frac{1}{2}$ 000 réis

Para este fim aconselhamos ao viajante que leve o menos bagagem possível, porque esta não tem transporte gratuito na Suissa e Italia.

Como ultimo conselho, diremos que em cada paiz é de grande utilidade comprar um guia de viagem. Economisa-se com isso muito tempo, que representa muito dinheiro, evitam-se percursos errados ou inuteis, regulam-se as despezas, fazem-se os projectos d'excursão com tempo, e se o guia tem o inconveniente de alguma vez nos tirar a sensação da surpresa, compensa-nos de sobrejo pelo que facilita a viagem.

Aqui terminamos a nossa descripção, agradecendo ao leitor que nos tenha acompanhado e fazendo-lhe um pedido:

— Siga-nos o exemplo e o itinerario; a viagem é o unico meio de, a um só tempo, reconstituir a saude e ilustrar o espirito — tirado este não consta que a leitura de Julio Verne cure a anemia, nem que a emulsão de Scott nos dê instrucção.

### ESTUDO SOBRE A EXPLORAÇÃO DOS CAMINHOS DE FERRO

Do nosso collega de Bruxellas «*L'Ingénieur Conseil*».

Apresentando o trabalho que vae lér-se, temos a declarar que não tem elle por fim ensinar materia nova ao engenheiro de caminhos de ferro. E' ás pessoas não especialistas no assumpto que elle se dedica. Com efeito, temos notado que é bem limitado o numero das que estão ao facto das engrenagens complicadas de uma linha em exploração.

O passageiro, pondo-se a caminho, não pôde furtar-se a admirar a simplicidade da exploração; entra em uma estação, e o que vê? uma linha de carris, algumas carruagens, guardas, uma locomotiva e o seu machinista. O comboio parte, o tempo passa-se, chega; nada mais simples.

Mostrar aos não iniciados nos bastidores d'esta grande scena, eis aquillo a que nos propômos. Dividiremos o trabalho em seis capitulos, tratando respectivamente do seguinte:

- I. — Contabilidade.
  - II. — Despezas de exploração.
  - III. — Economia politica e industrial.
  - IV. — Tarifas internas.
  - V. — Tarifas mixtas e internacionaes.
  - VI. — Exploração technica.
- a — Locomotivas.
- b — Carruagens e wagons.
- c — Depositos.

Para isto, consultámos principalmente a recente obra de Mr. Picard, a de M. Goschler, e a do já muito esquecido Mr. Belpaire.

O *Ingenieur Conseil*, cumprindo o seu programma, começa hoje uma série de artigos, extrahidos, resumidos e commentados dos principaes auctores que tém escripto sobre o assumpto.

### CAPITULO I Contabilidade

Não obstante a perfeição a que chegou a sciencia da contabilidade, pôde-se dizer que em nenhum caminho de ferro ella é perfeita n'este sentido, visto que o preço de custo dos transportes em nenhuma está claramente apurado.

Fallaremos sobre este assumpto no capitulo seguinte. Digamos agora algumas palavras com respeito ás cartas de porte.

O transporte das mercadorias, representa um contracto entre o expedidor, o transportador e o destinatario. Aqui a lei, ao contrario do que succede com a factura, prescreve que é a carta de porte a peça que constata este contracto.

Em linguagem vulgar, chama-se-lhe geralmente nota de expedição, mas este termo não é legal. (1)

A carta de porte é pois um acto pelo qual o commissario ou recoveiro contrahe a obrigação de entregar por sua conta e risco em um determinado prazo, a uma certa pessoa, as mesmas mercadorias ou objectos que lhe foram confiados, mediante o pagamento d'um preço convencionado.

Eis como falla o Código do Commercio, com respeito á carta de porte;

Art. 101.<sup>o</sup> — A nota de expedição, representa um contracto entre o expedidor e o recoveiro, ou entre o commissario o expedidor e o recoveiro.

Art. 102.<sup>o</sup> — A nota de expedição deve ser datada, designar a natureza, o pezo e o contheudo dos volumes a transportar; o prazo no qual o transporte deve ser effectuado, indicar o nome e o domicilio do commissario, por intermédio do qual é feito o transporte, se o ha; o nome e domicilio do recoveiro; a indemnisação no caso de atrasos.

E' assignada pelo commissario ou pelo expedidor; tendo á margem as marcas, e o numero dos objectos a transportar.

A nota de expedição deve ser copiada pelo commissario para um registro numerado e rubricado sem intervallos e seguido.

Art. 103.<sup>o</sup> — O recoveiro é responsavel pela perda dos objectos a transportar, salvo caso de força maior; bem como pelas avarias que não sejam devidas a vicio proprio do genero, ou a causa de força maior.

Art. 104.<sup>o</sup> — Se, por causa de força maior, o transporte não poder ser effectuado nos prazos concordados, não tem logar a indemnisação contra o recoveiro por motivo do atraso.

Art. 105.<sup>o</sup> — A recepção dos objectos transportados e os pagamentos do preço do transporte, prejudicam qualquer acção contra o recoveiro.

Ha trinta ou trinta e cinco annos as notas de expedição, tanto para os recoveiros como para o caminho de ferro, invocaram ainda a protecção de Deus. Mais tarde invocaram a protecção das leis.

Na legenda que encima estas notas viam-se estas palavras, reembolso, carro e sello.

Pela palavra reembolso entende-se que o preço da mercadoria entregue pelo recoveiro deve ser pago de contado, isto é, no proprio momento da entrega. N'este caso, como é o recoveiro o encarregado pelo expedidor de cobrar o preço da mercadoria, nota-se na columna das importancias em frente da palavra reembolso, o montante do preço da mercadoria.

Quando a mercadoria não dever ser paga de contado, como a operação da cobrança não incumbe ao recoveiro, pôe-se em frente da palavra reembolso, aspas na columna das sommas.

(1) Em Portugal o termo adoptado é *nota de expedição*, e o Código de Commercio ultimamente publicado designa este documento (art. 369.<sup>o</sup> e seguintes) com o nome de *Guia de transporte*.

O titulo *lettre de voiture* que se applica em francez, traduzido em portuguez por *carta de porte* é applicado na peninsula ao documento que o caminho de ferro entrega, com a mercadoria, ao consignatario, como recibo da importancia dos portes.

Para melhor comprehensão do texto, traduziremos *lettre de voiture* por *nota de expedição*.

N. do trad.

Por carro entende-se a quantia devida ao recoveiro, e que deve ser paga pelo destinatario.

Esta importancia é composta pelo preço do carro, isto é, o preço fixado por 100 ou 1000 kilogrammas, multiplicado pelo preço das mercadorias e augmentado com os desembolsos feitos pelo recoveiro, se os houver.

Por sello entende-se o da nota de expedição que é fixado em os 0,fr. 70. Estas notas quando dizem respeito aos transportes de, ou com destino ás gares do caminho de ferro do Estado são isemtas do sello.

Actualmente as notas de expedição conservam a mesma fórmula, quer para os transportes de grande, quer para os de pequena velocidade, nos caminhos de ferro do Estado Belga.

As notas de expedição, quando dizem respeito a transportes marítimos, tomam o nome de «conhecimentos». Estas têm ainda a antiga fórmula, começando por estas paixas: «Eu..., depois de Deus, capitão do navio... etc.»

Quando uma mercadoria atravessar a fronteira, deve ser tambem acompanhada d'um documento descriptivo, a que se chama: declaração da alfandega.

## CAPITULO II

### Despesas de exploração

Uma formula muito simples, é ser o preço da tonelada por kilometro, igual ao da passagem do viajante tambem por kilometro. E—facto curioso—não obstante a rudeza apparente d'esta formula, em toda a parte onde foi verificada, na Austria, na Belgica, em França, é sempre reconhecida exacta para o caso particular em a que se applica. E' um acaso? E' uma realidade? Não emprehenderemos, n'este curto trabalho uma tal discussão. Contentamo-nos em registrar o facto.

Para estudar uma questão d'esta especialidade, pequena que seja, é preciso poder seguir continuamente a marcha da exploração, assistir de qualquer forma a todas as suas operaçōes e entrar em todos os seus detalhes; como poderia um só homem chegar, para as observações que devem fazer-se, simultaneamente e sem interrupção, em uma grande extensão, em sitios muito affastados, e que devem ordinariamente ser continuadas durante muito tempo, para poderem dar bom resultado? E quando mesmo se reunissem observadores dotados de todas as qualidades necessarias para se encarregarem d'uma serie de experiencias tambem complexas, a administração que explora um caminho de ferro poderia permittir que estranhos viessem intrometter-se nos seus negocios, interromper o serviço, empregar o tempo dos seus agentes em buscas e anotações que lhes seriam necessarias? Seria um acto de generosidade ou de abnegação, que não se pôde esperar d'uma companhia particular, e do qual, a propria Inglaterra—que não recua deante de despezas, quando d'ellas depende um melhoramento—ainda não deu talvez mais do que um ou dois exemplos.

O que admira pois se tantas pessoas, que, por gosto, pela tendencia de seu espirito, pela direcção do seu talento, são levadas ás questões que mencionamos, nada teem produzido para satisfazer a curiosidade geral, as necessidades da epocha e para fazer desapparecer uma lacuna que tão preciso é que seja preenchida?

D'um lado, os que têm entre mãos os esclarecimentos estatisticos necessarios, ou não sabem aproveitá-los, ou não têm tempo para se ocupar da solução das questões scientificas que vem a todo o momento embaraçar as investigações que a importancia do assumpto exige.

D'outra parte os que teem considerado a questão sob o ponto de vista scientifico, ou não quizeram applicar os

seus resultados ás despezas elementares da exploração, ou não supozeram que n'esta applicação havia problemas sem resposta, que mereciam as honras d'um estudo serio.

(Continua.)

ca. Urban.

### PUBLICAÇOES RECEBIDAS

Note sur la nouvelle gare centrale de Lisbonne.—Com este titulo recebemos um interessantissimo folheto, em que o seu auctor, mr. Émile Pitsch, engenheiro de artes e manufacturas em França, trata desenvididamente da estação Central do Rocio, descrevendo com toda a exactidão e não vulgares conhecimentos technicos a gare, o edificio, e suas dependencias, o tunnel, construcção metallica da cobertura, ascensores, etc.

E tão raro o facto de os estrangeiros se ocuparem das nossas cousas, e tão para estranhar que quando d'ellas se ocupam seja para o fazerem em termos lisongeiros, que foi com o maior jubilo que folheámos o folheto de mr. Pitsch, em cujas paginas se traduz a homenagem sincera, d'um entendido illustre no assumpto, a uma das obras d'arte que mais honram os construtores portuguezes.

O talentoso engenheiro francez ocupou-se já da questão em uns excellentes artigos publicados no *Genie Civil*, um importante jornal parisiense, da especialidade.

Referirnos-hemos mais de espaço ao trabalho de mr. Pitsch, agradecendo desde já a amabilidade da sua offerta.

### LINHAS PORTUGUEZAS

De Loanda a Ambaca.—O rendimento d'este caminho de ferro, de janeiro a dezembro de 1889, foi o seguinte:

Grande velocidade	Passageiros .....	8.951 <sup>7</sup> 990
	Bagagens .....	222 <sup>7</sup> 780
	Mercadorias.....	1.249 <sup>7</sup> 700
	Gado .....	71 <sup>7</sup> 540
Pequena velocidade	Diversas.....	19 <sup>7</sup> 320
	Mercadorias .....	2.164 <sup>7</sup> 680
	Gado .....	65 <sup>7</sup> 120
	Diversas.....	5 <sup>7</sup> 730
	Total .....	12.750 <sup>7</sup> 860

Kilometros em exploração..... 60  
Rendimento bruto por kilometro durante o

ano ..... 212<sup>7</sup>514

Nos mezes de julho, agosto e setembro ultimos, foram os seguintes o movimento de passageiros, trafego de mercadorias e rendimento bruto d'esta linha ferrea:

Viajantes transportados, 7.898 dos quaes 453 em 1.<sup>a</sup> classe, 233 em 2.<sup>a</sup> e 7.212 em 3.<sup>a</sup>

Trafego de mercadorias, 695,676 kilogrammas; animaes transportados, 162.

Receitas de viajantes, 4.585<sup>7</sup>080 réis, sendo 631<sup>7</sup>880, provenientes dos de 1.<sup>a</sup> classe, 292<sup>7</sup>090 dos de 2.<sup>a</sup> e 3.661<sup>7</sup>110 dos de 3.<sup>a</sup>

O trafego de mercadorias rendeu 1.960<sup>7</sup>190 réis; o transporte de animaes, 152<sup>7</sup>140 réis; as armazenagens, 19<sup>7</sup>430; finalmente, os telegrammas, 37<sup>7</sup>400.

Total das receitas, 6.754<sup>7</sup>240.

Producto medio por dia, 73<sup>7</sup>415 — dias de exploração, 92.

Foram nomeados fiscaes do governo junto do caminho de ferro de Loanda a Ambaca, os srs. Joaquim Rodrigues Carmelino, Antonio Cardoso e A. Pereira, que servia d'archivista da secretaria geral.

O numero médio de kilometros em exploração durante o semestre findo foi de 83,5, visto abrirem-se à exploração em fevereiro mais 40 kilometros; o rendimento bruto médio por kilometro no primeiro semestre de 1890, foi de 118 $\frac{7}{8}$  réis.

Em igual periodo do anno anterior foi de 5.170 $\frac{7}{8}$  200 réis, ou em média, por kilometro 86 $\frac{7}{8}$  170.

**A ponte dos Caniços.** — Realisou-se no dia 20 do mez findo a inspecção official feita á ponte dos Caniços, sobre o rio Almonda, pela commissão do governo.

A nova ponte foi construida sob a direcção do sr. Charles Loiseau, intelligente engenheiro da casa Eiffel; tem 100<sup>m</sup> de extensão, e está situada entre as estações do Matto de Miranda e Torres Novas.

As experiencias que deram excellente resultado assistiram por parte da Companhia Real, os srs. engenheiro director Manoel Affonso d'Espregueira, Luciano de Carvalho, e engenheiro Ferreira de Mesquita.

**A linha de Mormugão.** — Desde 1 de janeiro até 11 de outubro de 1890, o rendimento dos 82 kilometros da linha ferrea e do porto de Mormugão, foi de:

Passageiros, bagagens e recovagens ..	42:504 rupias
Mercadorias, telegraphos e outras....	320:443 "
<b>Total ....</b>	<b>362:647 "</b>

O rendimento bruto médio por kilometro foi de 4:426 rupias ou 1.770 $\frac{7}{8}$  400 réis.

Durante igual periodo do anno anterior o rendimento foi de:

Passageiros, bagagens e recovagens ..	40:182 rupias
Mercadorias, telegrapho e outras ....	365:204 "
<b>Total ....</b>	<b>405:386 "</b>

E o rendimento bruto médio por kilometro foi de 4:956 rupias ou 1.982 $\frac{7}{8}$  400 réis.

Houve portanto um decrescimento na receita de 42:439 rupias.

Rendeu na semana finda em 25 de outubro ultimo, 9:239 rupias o caminho de ferro de Mormugão.

Comparando este rendimento com o da semana correspondente em 1889 vê-se que ha para a d'este anno um aumento de 5:699 rupias, visto que a do anno findo apenas 3:540 rupias.

Foi de 2:376 o numero de trens-milhas.

**Beira Baixa.** — Está completamente corrido o tabuleiro metallico da ponte do Alcaide. Por este motivo pôde a locomotiva chegar até a Covilhã.

**Estação de Belem.** — A commissão administrativa do municipio concedeu licença á Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, para fazer a demolição da cortina do antigo caes da Praça de D. Fernando, para dar livre accesso á estação de Belem, na linha ferrea de Alcantara mar a Pedrouços.

#### CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

##### COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Nos termos do art. 32.<sup>o</sup> dos estatutos é convocada pelo conselho de administração a assembléa geral da companhia para se reunir em sessão extraordinaria, na estação do Caes dos Soldados, largo dos caminhos de ferro, em Lisboa, no dia 20 de dezembro proximo futuro, pelo meio dia.

##### Ordem do dia

Discussão e votação de propostas relativas aos contractos existentes entre a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, a Sociedade dos Caminhos de ferro de Madrid a Cáceres e Portugal e a Companhia dos Caminhos de ferro de Oeste, em Espanha.

Os Depositos das acções ao portador poderão effectuar-se em conformidade com o que dispõe o art. 29.<sup>o</sup> dos estatutos, até ao dia 5 de dezembro, inclusivé.

Em **Lisboa**, na séde da Companhia.

" **Paris**, na Sociedade geral do Crédito Industrial e Commercial e no Credit Lyonnais.

Em **Londres**, na dos banqueiros Glyn Mills Currie C.ie

" **Berlim**, no Bank fur Handel d'Industrie.

Lisboa, 18 de novembro de 1890.

##### Obrigações de 3 % (1.<sup>a</sup> e 7.<sup>a</sup> serie)

São prevenidos os possuidores de obrigações de 3 % d'esta Companhia das series 1.<sup>a</sup> e 7.<sup>a</sup>, de que o sorteio para a amortisação das obrigações dos tipos abaixo indicados, se realizará no dia 4 de dezembro, pelas 2 horas da tarde, na séde da Companhia, largo dos Caminhos de ferro, Lisboa, a saber:

Obrigações de 3 % da 1.<sup>a</sup> a 6.<sup>a</sup> serie a amortisação..... 2:204

" " " 7.<sup>a</sup> " " " 212

##### Obrigações de 4 %

São prevenidos os possuidores de obrigações de 4 % d'esta Companhia de que o sorteio para a amortisação de 99 obrigações d'este tipo, se realizará no dia 4 de dezembro pelas 2 horas da tarde, na séde da Companhia, largo dos Caminhos de ferro, Lisboa.

##### Obrigações de 4 1/2 % (2.<sup>a</sup> Serie)

São prevenidos os possuidores de obrigações de 4 1/2 % d'esta Companhia (2.<sup>a</sup> serie, emissão de 18 $\frac{7}{8}$  000) de que o sorteio para a amortisação de 11 obrigações de 400 marcos, se realizará no dia 4 de dezembro, pelas 2 horas da tarde, na séde da Companhia, largo dos Caminhos de ferro, Lisboa.

Lisboa, 28 de novembro de 1890.

#### BOLETIM FINANCEIRO

##### Bolsa de Paris 27 novembro.

Os grandes acontecimentos da quinzena foram: o *krach* inglez, o emprestimo de 75:000:000 concedido ao Banco de Inglaterra pelo Banco de França e a liquidação da grande casa bancaria Baring & C.<sup>a</sup>. Desde que um syndicato inglez cheio de altivez britanica se formou com o fim de levantar esta casa é certo que a Baring & C.<sup>a</sup> se conservará mais importante e mais poderosa do que nunca, legitimando assim a famosa phrase: *enfin nous avons fait faillite*.

Com effeito ninguem ignora que a Baring, tinha tomado encargos enormes em valores argentinos que New-York tratava de lhe fazer engulir com um desembaraço extremamente americano.

Toda a gente sabe que actualmente mais de 400 000:000 se esforçam por cobrir as maiores faltas sem todavia o conseguir completamente.

Pois bem, a julgar pela liquidação de Londres, dir-se-hia que nada d'isto existe, e que tudo navega em mar de rosas na fluvimática Inglaterra.

Naturalmente todos os mercados europeus se resentiram d'este choque financeiro; todos procuraram fazer boa figura, mas, não obstante a firmeza que elles accusam sente-se que no fundo nada ha de serio nem de seguro.

E' assim que Berlim sustem o italiano a 93, 20, que a Inglaterra procurando vender consolida em Paris o curso do Rio, do Egypto, do Turco, e do Banco Ottomano. E' o caso de se exclamar como no *Tartufo* de Molière: *quem pretendeis enganar*.

Certamente que este jogo pôde tornar-se perigoso e a especulação bem cedo o saberá felizmente.

Quanto á subida persistente da Renda francesa, explica-se por ser verdadeiramente o melhor valor que temos no nosso mercados. Pôde-se fallar do emprestimo, do panico em Londres, do aumento de descontos; pôde se dispôr deante d'ella todo o arsenal de más noticias; nada a assusta, e o 3 % sobe sempre: compensado em 1 de novembro a 94,30 cota se hoje a 95,20

Os fundos portuguezes estiveram um pouco agitados esta quinzena, tendo baixado no primeiro momento, retomaram na maior parte uma tendencia mais satisfatoria; o Banco Ottomano 610, o Turco 18,20, o Exterior 74,50 e o Rio 585 ex-coupon de 18,35; emfim tudo vai bem.

Os valores de credito pouco variaram em consequencia da absoluta falta de negocios.

O Foncier conserva 1290; o Banco de Paris tem feito 840, 800, e 825, ultimo curso.

O Suez 2390, e os Caminhos Francezes, 1290 o P. L. M. e 1865 o Norte. Finalmente a bolsa já se não occupa d'estes valores e a especulação não olha senão para o 3 % para o Rio e para os Italianos.

Se isto durasse muito a *Cote officielle* tinha que reduzir o formato.

Medida grave que difficilmente tomariam os 60 agentes de cambio, cujas funcções n'este caso se reduziriam por tal forma que o seu numero poderia limitar-se a um decimo do actual.

Seria o meio de conseguir a abolição do monopolio e o começo do mercado livre.

G. Pessard.

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

BOLSAS	TÍTULOS	DIAS												
		17	18	19	20	21	22	24	25	26	27	28	29	—
Lisboa	Acções C.º de Ferro Portuguezes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	91.000	93.000	94.000	—
	» Ascensores	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. C.º de Ferro Portuguezes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Nacional	68.000	68.000	67.500	68.000	68.000	—	—	68.000	68.000	—	—	68.000	—
	» C. de F. Atravez d'Africa	80.000	80.000	80.000	—	—	—	80.000	—	—	80.000	—	80.000	—
Paris	Acções C.º de Ferro Portuguezes	497,50	497,50	498,75	540	540	540	547	546,25	—	545	520	543	—
	» Madrid-Caceres-Portugal	200	200	200	200	495	495	498	498,75	200	200	206,25	—	—
	» Norte de Espanha	—	340	340	—	—	—	—	342	—	—	—	344	—
	» Madrid-Zaragoza Alicante	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Andaluzes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. C. de Ferro Portuguezes	345	345	342,50	344	344	344	340	340	—	342,50	342,50	343	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal	336	333,50	330	335,50	338	338	338	338,50	338,50	338	338,75	—	—
	» Norte Espanha, 1.ª hypotheca	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» C. de F. Atravez Africa	485	485	485	485	485	485	485	485	485	485	485	—	—
	» C.º da Beira Alta	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Londres	Obrig. C. de F. Atravez Africa	—	83	—	85	85	85	85	85	85	85	85	—	—
Amsterd.	Obrig. C. F. Atravez Africa	87	86	83	83	83,75	84,50	84,50	85	85	85	85	—	—
Bruxellas	Obrig. C. de F. Atravez Africa	86,50	88,50	88,50	88,50	88,50	88,50	88,50	88,50	88,50	88,50	88,50	—	—

## RECEITAS DOS CAMINHOS DE FERRO

COMPANHIA	LINHAS	PERÍODO DE EXPLORAÇÃO	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO				
			1890		1889		TOTAES		TOTAES		TOTAES		
			KIL.	TOTAES	KILO-METRÍCAS	KILO-METRÍCAS	1890	1889	1890	1889	1890	1889	
Real	Antiga rede (1)	de a		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	
		5 14	Novemb.	580	68.550:000	448.489	580	57.700:000	99.482	2.270.567:000	2.399.360:000	—	128.993:000
	Nova rede não garant. (2)	12 18	»	»	64.720:000	444.586	»	46.735:000	80.612	2.335.287:000	2.446.345:000	—	441.028:000
		5 14	Novemb.	82	4.120:000	30.243	82	3.863:000	47.109	273.478:000	287.039:000	—	43.861:000
	» » garantida (3)	12 18	»	»	4.300:000	33.609	»	3.325:000	40.348	277.738:000	290.364:000	—	42.626:000
		5 14	Novemb.	168	6.260:000	37.264	168	2.809:000	46.720	486.394:000	477.844:000	8.553:000	—
	Ramal de Cascaes	12 18	»	»	6.670:000	39.702	»	3.209:000	49.404	493.064:000	484.060:000	12.004:000	—
		5 14	Novemb.	49	4.015:890	53.467	49	4.248:480	66.444	33.436:000	44.652:060	44.483:940	—
	Linha Urbana	12 18	»	»	903:230	47.643	»	795:540	44.870	54.044:230	42.447:600	44.593:630	—
		5 14	Novemb.	4	303:000	76.250	—	—	—	22.542:690	—	—	—
Sul e Sueste	Sul e Sueste	8 14	Outubro	475	44.808:590	34.475	475	45.973:940	33.633	534.026:073	497.963:750	33.060:325	—
		15 21	»	»	45.066:880	34.749	»	43.672:060	32.993	546.092:953	543.637:840	32.453:143	—
	Minho e Douro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Beira Alta	15 21	Outubro	253	7.675:167	30.336	253	7.430:083	29.367	292.724:448	308.082:036	—	45.360:638
		22 28	»	»	7.221:521	28.543	»	8.533:486	33.808	299.942:939	346.635:522	—	46.692:583
	Guimarães	29 4	Novemb.	»	9.119:560	36.164	»	8.074:892	31.916	309.092:499	324.710:444	—	43.617:915
		8 14	»	»	995:480	29.278	»	4.053:175	29.278	47.909:445	46.958:909	950:236	—
	Norte de Espanha	45 24	»	»	4.050:850	30.907	»	832:230	25.065	48.959:995	47.814:439	4.448:856	—
		5 14	Nove b.	2863 Ps.	4.380:434 Ps.	482	2863 Ps.	4.393:237 Ps.	488 Ps.	59.624:559 Ps.	60.850:065	—	4.228:506
Companhias Estrangeiras	Madrid-Zaragoza-Alicante	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		29 4	Novemb.	2672	1.400:847	444	2672	4.062:907	397	45.442:089	44.534:746	940:343	—
	Andaluzes	5 14	»	»	1.444:466	428	»	4.427:563	424	46.586:536	45.639:312	927:244	—
		12 18	»	»	1.445:697	428	»	4.439:638	422	47.732:253	46.798:970	933:283	—
	Almansa-Valencia-Tarragona	29 4	Novemb.	894	294:399	329	894	285:323	330	44.404:465	40.987:833	446:632	—
		24 31	Outubro	393	429:466	4:092	393	402:292	—	9.352:509	9.434:060	—	81:554
	Madrid-Caceres Portugal	5 14	Novemb.	429	20:949	49	429	33:563	78	2.787:444	2.884:098		

## LINHAS HESPAÑOLAS

**A Linha de Linares a Almeria.** — Vae sofrer importantissimas modificações o traçado d'esta linha de Hespanha.

A extensão que primitivamente era de 308 kilometros, apenas mede pelo novo projecto 240, isto é menos 68 kilometros, o que é de grande alcance.

O novo traçado parte de Linares para Este, tendo a sua primeira estação antes do kilometro 8; segue até Torre Blascopedro, a N.E. da povoação e a distancia de 3 kilometros d'ella. Pouco depois a linha dirige-se para o norte, seguindo o curso do Guadalquivir pela margem direita d'este rio. Entre os kilometros 20 e 30 acha-se a estação de Baeza e Bejigar, a uns 7 kilometros da primeira e a 4 da segunda, no cruzamento da estrada de Mancha Real com Villacarrillo.

No kilometro 31 acha-se a estação de Ubeda, Garciez e Jimena, proxima á juncção do rio Bedmar com o Guadalquivir. Ubeda fica a N.E. e a uns 12 kilometros de distancia da estação, o povo de Garciez a S.E. e a uns 5 kilometros, e Jimena na mesma direcção e a menos de 9.

A via passa sobre o rio Bedmar e o ribeiro dos Algorbes; cruza com a estrada de Huelma a Ubeda, tendo proximo do ponto de cruzamento, no kilometro 42, a sua estação de Jodar.

Continua subindo, mas inclinando-se sempre para o levante. Proximo do kilometro 50 ha uma outra estação, e pouco depois cruza com o rio Jandulilla, para seguir até a estação de Propies e Peal de Becerro, povoações que ficam respectivamente ao sueste e ao norte da estação e a 1 e 9 kilometros.

Em seguida, passa sobre o rio Salado, corre quasi em linha recta pela margem esquerda do Guadiana até o kilometro 47, tendo antes a estação de Huesa e Quesada. Huesa fica a N.E. e a uns 6 kilometros da estação e Quesada ao norte, a uns 9 kilometros.

Passado o kilometro 80 ha a estação de Hinojares; nò 89 um apeadeiro que servirá Chilla e proximo do 100 um outro para Manzano.

A partir d'este ponto, a via que tem cruzado varias vezes o Guadiana, dirige-se para o sul até o apeadeiro dos banhos de Alicun de Ortega, tendo passado pela estação de Villa Nova das Torres que é a segunda na província de Granada.

Desde o apeadeiro de Manzano até o dos banhos de Alicun de Ortega, passa duas vezes sobre o rio Fardes. Em seguida continua dirigindo-se para o sul, passando outras trez vezes sobre o Fardes. Alcança a povoação de Fenelas, inclina-se um pouco para levante, toca em Benaleia de Guadix, tendo a estação junto á estrada de Guadix a Baza, e a menos de um kilometro da cidade.

Saindo de Guadix que se acha ao kilometro 140, a linha segue directamente para o norte, cruza tres affuentes do rio Finaria, e tem ao kilometro 160 a estação de Huéneja, cujo povo fica a S.E. e a uns 4 kilometros de distancia.

Seguem-se as estações de Finana, immediata á povoação; a de Alla a uns 3 kilometros d'ella, a de D. Maria na mesma povoação, e tendo transposto o perigoso rio Nascimento, encontra a linha a estação de Alcubellos e Gergal no kilometro 199, ficando Gergal ao norte, a uns 40 kilometros de distancia e Alcubillas a leste, junto á via.

Esta cruza-se depois com o rio Gergal e tem ao kilometro 209 o apeadeiro de Fonte Santa, em seguida a estação de Santa Fé de Montujar, depois a Gader, na mesma povoação; logo em seguida e ao kilometro 228 a de Benahadux que está tambem junto da povoação, mais alem o apeadeiro de Huercal, povoação atravessada pela via, e finalmente a estação de Almeria a N.E. da cidade, e ao kilometro 240.

## LINHAS ESTRANGEIRAS

**Linhos ferreas da Bulgaria.** — O governo bulgaro fez abrir á exploração a via ferrea de Bourgas a Jamboli, cujos trabalhos haviam começado no passado anno.

Este troço, d'uma extensão de 107 kilometros, liga, prolongando-se até Tirnova-Semenli, o porto de Bourgas á grande linha internacional de Sofia-Constantinopla.

A nova linha facilitará a entrada de commercio francez, tanto na Roumelia oriental, como no interior da Bulgaria.

Sob o ponto de vista administrativo, a nova linha não se liga directamente com a via principal de Sofia-Bellova explorada pelo barão de Hirsch.

No que diz respeito ás tarifas internas d'esta linha, o governo bulgaro adoptou as tarifas communs, estabelecidas ultimamente em Vienna, por combinação entre as administrações dos caminhos de ferro austro hungaros, serviços, bulgaros e ottomanos.

**A rede austriaca.** — Está definitivamente decidido que se vae construir na parte oriental da Galicia (Austria) um caminho de ferro de 300 kilometros de extensão.

As despesas de exploração estão avaliadas em cerca de quinze milhões de florins.

Falla se tambem em prolongar até Tannwald a linha de Reichenberg-Gablanz. A despesa avalia se em dois milhões e meio de florins e parece estar tambem resolvida a construcção d'um caminho de ferro de interesse local de Karlsbad a Marienba.

**As finanças do Saint-Gothard.** — A convenção internacional de 15 de outubro de 1869, concernente á construcção e exploração do caminho de ferro do Gothard, declara que os Estados concorrentes se reservam o direito de participar dos resultados financeiros da empreza, caso o dividendo a repartir pelas accções exceda 7 por cento. Mais diz o referido documento que n'este caso a metade de excedente será dividida a titulo de juros, entre os estados interessados, e isto proporcionalmente ás suas entradas.

Segundo uma comunicação da direcção da companhia, sabe-se que a assembléa geral, fixou no dia 30 de outubro, em 7 e 4 por cento o dividendo a distribuir, ou seja 7 e 2 por cento ás accções e 1 2 por cento aos Estados. Estes recebem da seguinte forma :

Italia .....	33.097 francos
Allemanha .....	18.053 "
Suissa .....	16.850 "

Esta ultima quantia é repartida entre a Confederação (2.708 francos), quinze cantões e as companhias do Central e Nord-Este.

**A França ferro-viaria.** — O relatorio da commissão do orçamento sobre os estudos e trabalhos dos caminhos de ferro a construir em França em 1891, fundando se nas convenções firmadas anteriormente com as grandes companhias, estatue, que a extensão das linhas classificadas, era em 31 de dezembro de 1889, de 42.664 kilometros. A essa data, 33.206 kilometros d'estas linhas estavam em exploração e 2.347 kilometros em construcção.

A partir de 1884, o total dos kilometros abertos á exploração pelas companhias foi de 4.235, o que representa uma média anual de 706 kilometros.

Em 31 de dezembro de 1890 a França terá 2.529 kilometros em construcção; esperando se abrir á exploração em 1891, 794 kilometros.

**Logares de 4.ª classe.** — Como se sabe existem nos caminhos de ferro d'Allemanha, quatro classes em vez de tres; os wagons de 4.ª classe carecem absolutamente de conforto e pouco differem das carruagens para animaes, que é costume empregarem-se nos outros paizes.

A direcção dos caminhos de ferro allemaes quiz mandar colocar bancos n'estes wagons. Os viajantes, porém, oppozeram-se a isso, sob pretexto de que não poderiam assim levar consigo, as trouxas e outros fardos que costumam transportar.

## NOTAS VARIAS

**Paris porto de mar.** — Discute-se actualmente em Paris a questão de se converter esta grande capital em um importante porto de mar, requisito que tanta falta faz ao desenvolvimento commercial e industrial da primeira cidade da França.

Como se sabe, nem todas as capitais da Europa possuem um Tejo, e sabido é tambem como são grandes os inconvenientes que advem a essas capitais de serem supplantadas sob o ponto de vista marítimo, por qualquer cidade da província.

Madrid com o Manzanares, Roma com o Tibre, Londres com o Tamisa e Paris com o Sena, não valem metade do que valeriam se tivessem a importancia marítima de Barcelona, Genova, Marselha e Liverpool, que, todavia, são cidades inferiores.

Em França, principalmente, essa falta torna-se muitissimo sensivel, e o desenvolvimento da marinha mercante irradia para Bordeus, Havre e Marselha, em detrimento da capital.

Parece que se vae attender quanto possivel a esse inconveniente, havendo já muitos projectos para a transformação de Paris em porto de mar. O de M. J. Leys consta de um canal marítimo, partindo de Boulogne-sur-mer e profundo no solo, independentemente das vias navegaveis existentes.

Serve as hulheiras do norte da França e facilita o seu trafego, o que é de grande vantagem, visto que até aqui a navegação pelo Sena apenas favorece o carvão inglez. Pelo seu traçado em linha recta, o canal de M. Leys faz comunicar Londres e Paris pelo caminho mais curto, tornando Lille porto de mar, como Paris.

Tem 300 kilometros de extensão, 80 metros de largura e 4 metros de profundidade. Construir-se-ha em 4 annos e ficará sendo praticavel para os navios de 900 toneladas.

Paris poderá tornar-se então o deposito central do commercio da França, bastando cinco dias para o abastecer.

Taes são as linhas geraes d'este projecto. Para o poder levar a cabo, a Companhia do Canal Marítimo do Norte emite 192.000 accções de 500 francos, ao juro annual de 25 francos. Esta emissão forma a primeira série do capital definitivo de 400.000:000 francos, necessarios para a execucao do projecto. A emissão abriu-se

em 21 do mes passado. Paga-se 25 francos no acto da subscrição, 50 francos no da repartição e 50 francos um mes depois, ou seja um total de 125 francos; os pagamentos ulteriores apenas serão feitos á medida que forem avançando os trabalhos.

#### COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Relatorio do Conselho de Administração e parecer do Conselho Fiscal apresentados á assemblea geral de 26 de junho de 1890.

(Conclusão)

#### Parecer do Conselho Fiscal

Senhores :

Em cumprimento da lei e dos estatutos d'esta Companhia, tendo de elaborar o nosso parecer sobre o relatorio apresentado pelo Conselho de Administração, relativo á sua gerencia durante o anno de 1889, procedemos á verificação das contas que achámos exactas, podendo assegurar-vos que todas as verbas apresentadas no balanço são precisamente as constantes dos livros d'escripturação da Companhia.

Devem, portanto, merecer a vossa aprovação o balanço e contas que acompanham o relatorio apresentado, e suas conclusões.

Relativamente á situação financeira da Companhia, á exploração actual das suas linhas, ao estado das linhas ainda em construção, e a todos os actos de administração a que se refere o vosso Conselho de Administração, e ás propostas que este vos apresenta, encontrareis no mesmo relatorio os esclarecimentos suficientes para devidamente os apreciardes e deliberardes em vossa sabedoria, conforme os melhores principios de direito e os interesses da Companhia.

Examinado o relatorio do Conselho de Administração no ponto em que especialmente se refere ao futuro da Companhia e á sua situação financeira, repetimos ainda o que no nosso ultimo parecer dissémos: isto é, que esperamos que o vosso Conselho de Administração dedique inteira e exclusivamente todas as suas attenções a melhorar a todos os respeitos e a aperfeiçoar quanto possível o serviço da exploração, o unico meio que pode e deve concorrer efficazmente para promover a prosperidade da Companhia e o engrandecimento do seu crédito.

Inspirados ainda nos interesses da mesma Companhia e movidos tão só pelo desejo de bem corresponder á confiança que em nós depositastes, lembramos que na previsão de qualquer anno excepcionalmente mau, que diminuindo o trafego diminua consequentemente as receitas, agora que a Companhia tem ja quasi completa toda a sua rede de caminhos de ferro, deverá attender-se escrupulosamente á mais rigorosa economia em todos os serviços, reduzindo quanto possível todas as despesas e eliminando por completo as dispensaveis.

E' sobre este assumpto que devem convergir todos os esforços da administração.

Acompanhamos o vosso Conselho de Administração no sentimento que o mesmo expressa pelo falecimento do sr. conselheiro João de Andrade Corvo, e pelo pedido de demissão de seus cargos, apresentado em janeiro de 1890, pelos srs. Manuel José da Silva e Ernesto Driesel Schroeter.

Em cumprimento do artigo 25º dos Estatutos e tendo procedido ao devido sorteio, designou este para sahirem do Conselho Fiscal os srs. Conde de S. Januario e Manuel Joaquim Alves Diniz.

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

Lisboa, 9 de junho de 1890.

(Assignados) Conde de S. Januario, Vice presidente—Alfredo Mendes da Silva—Adrião de Seixas—Manuel Joaquim Alves Diniz—Francisco d'Almeida Cardozo de Albuquerque—Dr. Carlos May Figueira—J. P. Diogo Patrone Junior—Antonio Centeno, Secretario.

#### AVISOS DE SERVIÇO

#### COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Modificação do horario dos comboios da linha de Cintra

Desde 24 do corrente o serviço dos comboios da linha de Cintra fica sendo o seguinte:

Partidas da estação central do Rocio ás 7,30, 11,30 da manhã e 5,00, 9,30 da tarde.

Partidas d'Alcantara ás 6,40 da manhã e 5,35 da tarde.

Partidas de Cintra ás 7,10, 9,00 da manhã e 3,15, 6,40 da tarde.

Partidas para Alcantara 8,00 da manhã e 10,00 da tarde.

Alem d'estes comboios haverá um aos domingos e dias santos

que partirá da Central do Rocio á 1,30 da tarde e outro de Cintra para a Central ás 5,30 da tarde.

Lisboa, 20 de novembro de 1890.

#### LEILÃO

Em 9 de dezembro proximo futuro e dias seguintes, por intermedio do agente de leilões sr. Casimiro Cândido da Cunha, na estação principal d'esta Companhia, em Lisboa, no caes dos Soldados.

Em virtude do art. 33º das disposições communs ás tarifas geraes de grande e pequena velocidade d'esta Companhia art. 172º das de Lisboa, Cintra e Torres, proceder se-ha á venda, em hasta publica, nos dias e local supra indicados, de todas as remessas com data anterior a 1 de outubro de 1890, bem como d'outros volumes não reclamados.

Avisa se, portanto, os interessados de que poderão retirar as remessas pagando o seu debito á companhia para o que deverão dirigir se no Serviço do Trafego, na estação do caes dos Soldados todos os dias não santificados até 6 de dezembro inclusivé das 10 da manhã ás 3 da tarde.

Lisboa, 21 de novembro de 1890.

#### Serviço da via e obras

Quem pretender comprar a madeira resultante dos cortes a fazer nas arvores de talhada, que existem nos taludes da linha e outros productos a saber:

Choupos, salgueiros, amieiros, vimes, limpeza de arvores, matto, canas e hervas, pode dirigir em carta fechada a sua proposta á repartição da Via e Obras, em Lisboa, no largo dos Caminhos de Ferro, ou aos escriptorios das secções em Alcantara, Santarem, Pombal e Ponte de Sôr até ao dia 5 de dezembro proximo para as canas e até ao dia 20 do mesmo mes para madeira e herva.

As condições da compra, corte e outras acham se patentes na dita repartição e nas estações de Santarem, Entroncamento, Pombal, Coimbra, Aveiro, Gaia, Barquinha, Abrantes, Ponte de Sôr, Elvas, Torre das Vargens, Castello de Vide, Alcantara, Torres Vedras e Cacem.

Lisboa, 19 de novembro de 1890.

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

##### Ampliação á tarifa especial N. B. S. n.º 8

##### § 2º Tecidos de lã

Desde 25 de novembro de 1890

A estação de Nellas expedirá directamente para as estações do Sul e Sueste os fardos de tecidos nas condições da tarifa N. B. S. 8, pagando como se fossem expedidos de Mangualde ou sejam de:

Nellas a Montemor, 10:50; a Cuba, 11:30; a Beja, 12:20; a Serpa, 12:30; a Evora, 11:40; a Estremoz, 12:50; a Carregueiro, 12:00.

Aviso importante—Afim de que essas remessas possam seguir sem a menor interrupção é indispensavel que os expedidores, juntem ás notas d'expedição a factura que seguirá junto á carta de porte até ultimo destino.

Lisboa, 15 de novembro de 1890.

#### COMPANHIA NACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO

##### Linha de Santa Comba-Dão a Vizeu

Horario dos comboios desde 25 de novembro de 1890

Comboios ascendentes: De Santa Comba-Dão a Vizeu, comboio n.º 2, partida 9,20 da manhã; chegada, 11,55 da manhã.

Comboio n.º 4, partida 8,30 da tarde; chegada, 11,05 da tarde.

Comboio n.º 12, partida 3,30 da tarde; chegada 6,30 da tarde.

Comboios descendentes: De Vizeu a Santa Comba-Dão, comboio n.º 1, partida 6,20 da manhã; chegada 8,45 da manhã.

Comboio n.º 3, partida 12,30 da tarde; chegada 2,58 da tarde.

Comboio n.º 11, partida 10,30 da manhã; chegada 1,30 da tarde.

##### Correspondencia com a linha da Beira Alta

Comboios ascendentes, Da Pampilhosa a Vizeu, partida 7,30 da manhã; chegada 11,55 da manhã.

Comboios descendentes, De Vizeu á Pampilhosa, partida 12,30 da tarde; chegada 4,32 da tarde.

Os comboios n.º 2 e 3 são diarios.

Os comboios n.º 1 e 4 fazem-se somente ás quintas feiras e domingos e quando forem anunciados.

Os comboios n.º 11 e 12 só terão lugar quando forem anunciados.

# ALMEIDA & C.<sup>A</sup>

2-TRAVESSA DO ATHAYDE-6  
LISBOA

Encarregam-se de todo o genero de obra em metal, vendem e collocam campainhas electricas, telephones, pára-raios e tubos acusticos, encarregam-se de nickelar, dourar, pratear e platinar, fornecem e concertam apparelhos de physica, de telegraphia electrica e quaesquer instrumentos de precisão, verificam-se pára-raios.

 Encarregam se da montagem de apparelhos para luz electrica, por incandescencia ou arco voltaico.

FABRICA A VAPOR  
DE  
Moagem, Pão e Massas

FRANCISCO CARMELLO MELLEIRO  
Successores

Arco de Jesus, n.º 3, á Ribeira Velha  
LISBOA

Recebem-se encommendas para exportação

# Antonio M. Rato & Filhos

298, R. 24 DE JULHO, 314  
LISBOA

Vendem por preços muito vantajosos:  
Cantarias de todas as especies. Basalto, marmores. — Tubos de grés, cimentos. — Ladrilhos mosaicos — Tijolo de todas as qualidades e pozzolana.

298, Rua 24 de Julho, 314

# ESPINGARDAS

De 1 e 2 canhos, de vareta e de carregar pela culatra. Cartuxos vazios e carregados, holsas de rête para caça, chumbeiros, polvornhos e mais artigos proprios para caçadores.

Carabinas Colt de 12 e 15 tiros, cargas vazias ou carregadas para as mesmas, e machinas para as carregar.

Carabinas Flobert Remington, Varnault e de outros systemas, cargas de bala e de chumbo para as mesmas.

Alvos de ferro montados sobre tripés para carreiras de tiro.

Rewolvers de fogo central, fogo lateral e fogo circular, cargas para os mesmos. Rewolvers legítimos americanos, systemas Smith, Wesson e Smith Patent, recebidos directamente de Nova-York; cargas para os mesmos.

Preços sem competencia, e fazem-se descontos vantajosos para re-vender.

F. A. Ventura, travessa de S. Domingos, 48 a 56  
LISBOA

# SOCIEDADE ANONYMA DE MARCINELLE E COUILLET

COUILLET - BELGICA

Minas de carvão, Altos fornos, Fabricas d'aço, Laminoirs, Officinas de construção, Forjas, Fundição, Caldeiraria

PRODUÇÃO ANNUAL: 18.000:000 FRANCOS (3:240 CONTOS DE RÉIS)

NUMERO DE OPERARIOS 5:500

Representantes em Portugal:—Lisboa, A. F. Cast. R. dos Fanqueiros 121.—Porto, Glama & Leite

Ferro fundido de todas as qualidades.—Carris, ferros de commercio, arco, vigotas, arvores de transmissão, chapas, fixes de locomotivas, barras em grande largura.

Locomotivas de todas as dimensões.—Especialidade de locomotivas para vias reduzidas.—Machinas motoras de todas as forças, para minas, metallurgia, fabricas etc.—Locomoveis ventiladores de grandes diametros para minas de carvão.

Apparelhos d'esgoto, Motores de grandes forças, para extracção, alimentação d'agua nas cidades etc.—Gruas moveis, gruas a vapor, material completo fixo e movel para caminhos de ferro de via reduzida, vias portateis, locomotivas, wagonetes, cruzamentos etc.

# DYNAMITE

Fabrica na Trafaria

PREÇOS Dynamite n.º 1, cada kilogramma ..... 850 réis  
" " " " 3, " " ..... 450 "

Capsulas, a caixa de 100: S 460 réis — D 700 réis — T 900 réis.

Mecha ou Rastilho, preços conforme a qualidade.

AGENTES EM LISBOA: Lima Mayer & Filhos, R. da Prata, 1.º—AGENTE NO PORTO: D. Mat' Feuerheer Junior & C.; R. B. Elmoum.

# FUNDIÇÃO DE AÇO E OFFICINAS MECHANICAS

AÇOS FINOS — LIMAS — FERRAMENTAS  
**FERD. FELDHAUS**  
 Bruges — BELGICA

Rodas em aço fundido

Rodas montadas de todos os typos para wagonetes de minas. — Wagons para aterros e pedreiras

**Carruagens de tramways e outro material circulante com ou sem caixas de lubrificação**

Peças d'agulha de todos os systemas e pesos, para cruzamentos de vias ferreas, etc.

Placas d'appoio e outras peças para engrenagens, de todos os diametros. — Peças para dragas, escavadores e machinas diversas

Carris — supports para chumaceiras — grefes — peças de união e outras para laminadores e exploração de pedreiras

**Officinas de construcção — Forjas — Fabricas de Gaz**

PRODUÇÃO DIARIA 20:000 KILOGRAMMAS — PESO MAXIMO POR PEÇA 5:000 KILOGRAMMAS

Adresse telegraphico — **FELDHAUS — BRUGES - BELGICA**

# Cooperativa INDUSTRIA SOCIAL

RESPONSABILIDADE LIMITADA  
 FUNDADA EM 1872

Lisboa — RUA 24 DE JULHO — A' rampa de Santos

## FUNDIÇÃO DE FERRO E BRONZE

**M**achinas a vapor, transmissões, rodas hydraulicas, turbinas, guindastes, bombas, prensas, material para caminhos de ferro, vigamentos, columnas, coberturas metallicas, e em geral, todos os productos da industria metallurgica.

### PREÇOS MINIMOS

Rua Vinte e Quatro de Julho — LISBOA

## La Métallurgique

Sociedade Anonyma de Construcção

SÉDE SOCIAL: 1, PLACE DE LOUVAIN

BRUXELLAS

Officinas de Construcção

TUBIZE. Nivelles et La Sambre

Material fixo e movel para Caminhos de ferro  
 linhas americanas e obras publicas

LOCOMOTIVAS — TENDERS — CARRUAGENS

### WAGONS E WAGONETES

Gruas hydraulicas — Signaes — Mudanças e cruzamentos de via  
 PLACAS E PONTES ROTATORIAS

Transbordadores — reservatorios

Peças de forja diversas, molas e laminas — Rodas  
 especialidade de rodas em ferro forjado

FUNDIÇÃO DE PEÇAS MECHANICAS E OUTRAS. PARAFUSOS ESCAPULAS  
 E PREGOS. CONSTRUÇÕES METALLICAS DE PONTES E TELHADOS

Medalha de Progresso Vienna 1873 — Medalha de Prata  
 Paris 1878 — Medalha d'ouro e Diplomas de honra  
 Anvers 1885 — Certificado de 1.ª classe, Nova Orleans  
 1885 — Diplomas de honra, Bruxellas 1888 — Fóra de  
 Concurso. Paris 1889

Adresse telegraphico — *Métal, Bruxellas*

## FREDERICO COLLARES

Successor da Companhia Perseverança

LARGO DO CONDE BARÃO, N.º 13 A 17 E RUA 24 DE JULHO

LISBOA

N.º TEMEPHONICO, 595

**Machinas a vapor** — e respectivas caldeiras horisontaes  
 e verticaes. Transmissões de movimentos.

**Apparelhos de distillação** — continua — sistema Collares — premiados com medalha de cobre na Exposição Universal de Paris em 1855 e medalha de ouro na Exposição Industrial Portugueza em 1888.

**Moinhos** — para lagar de azeite para canna saccarina, farinha, casca de sobre e carolo.

**Prensas hydraulicas** — ditas sistema — Collares — privilegiadas — proprios para lagar de azeite.

**Tubos de ferro fundido** — dito laminado, chumbo e cobre.

**Vigas** — e columnas de ferro fundido. Vigas de ferro laminado, simples e compostas.

**Mobilia** — de ferro fundido, propria para jardins, premiada com medalha de ouro na Exposição Industrial Portugueza em 1888.

**Fogões de sala**, — seus pertences, figuras fundidas para receberem candeeiros de illuminação, premiados com medalha de cobre na Exposição Industrial Portugueza em 1888.

**Fundição** — de ferro, bronze e outros metais.

**Balangas** — decimais, Roborval, e respectivos pesos.

**Materias primas e combustiveis**, — tales como cobre, estanho, chumbo, zinco, ferro, aço, tijolos e barro refractarios, carvão de pedra e coke.

# AUGUSTO BLUMENTHAL-HAMBURGO

## VAPORES DIRECTOS

ENTRE

Hamburgo e Lisboa, Porto, Vigo, Coruña, Gijon, Santander, Bilbao, S. Sebastian, Passages, Cadiz, Malaga, Cartagena, Alicante, Valencia, Tarragona e Barcelona (Sevilha e Almeria, via Cadiz)

### Expedições para Gibraltar

Tanger, Safi Larache, Rabat, Casablanca, Mazagão e Mogador

### Serviço combinado de Hamburgo para Portugal e Hespanha

PELOS RAPIDOS VAPORES CORREIOS

DA

### COMPANHIA HAMBURGUEZA-SUL-AMERICANA

Nos dias 4, 11, 18 e 25 de cada mez  
E' bem conhecida a segurança e velocidade d'este serviço  
pelo que todos os viajantes os preferem

### FRETES DIRECTOS ENTRE HAMBURGO

Porto, Elvas, Badajoz,  
Valencia d'Alcantara, e todas as estações  
do caminho de ferro até Madrid

### AGENTES

EM LISBOA

**Ernesto George**

R. do Ferregial de Cima, 2

Para fretes e todos os esclarecimentos

**Augusto Blumenthal-HAMBURGO**

EM MADRID

**Cesar Fereal**

Calle da la Victoria, 2

Instrumentos de Precisão e Apparelos Electricos

# ALFREDO DE BRITO

Premiado com medalha de prata na Exposição Industrial Portugueza de 1888 e com medalha de prata na Exposição Universal de Paris de 1869

52 — RUA DE SANTO ANTONIO DOS CAPUCHOS — 54  
LISBOA

Officina de fabricação e reparação de instrumentos de precisão e apparelos electricos.

Montagem e conservação de telegraphos, telephones, campainhas electricas, porta vozes, etc. Fabricação de pilhas de todos os systemas. Construcção, montagem e ensaio de pára-raios nas melhores condições de segurança.

Instalações para luz electrica por meio de machinas, pilhas ou acumuladores.

Galvanisação em todos os generos de objectos d'arte e instrumentos de precisão.

Collocação de fechaduras pneumáticas em portas, portões, caixas fortes, etc. Relogios para estações telegraphicais.

Depósito completo de apparelos e material para telegraphos, telephones, pára-raios, campainhas, pilhas, porta vozes, etc.

Importação de todos os artigos que se não fabricam no paiz.

Relações directas com as principaes casas de França, Belgica, Alemanha, Austria e Suissa.

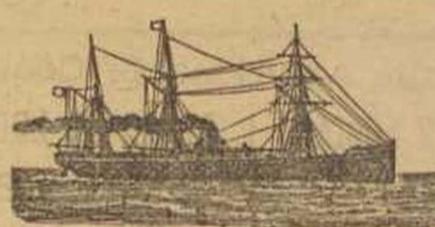
Os seus orçamentos e a execução das encomendas são rigorosamente respeitadas.

Fornecem-se instruções e desenhos aos clientes que assim o desejem. As pessoas de Lisboa que necessitem algum trabalho da sua especialidade, serão procuradas, avisando por bilhete postal.

O anunciante emprega nas suas oficinas as machinas mais perfeitas para a boa e rápida execução dos artigos da sua especialidade; este facto e ainda o pessoal, convenientemente educado, de que dispõe, tem-lhe permitido o poder contar entre a sua numerosa clientela, não só a direcção Geral dos Correios, Telegraphos e Pharoes, a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, os Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, o Caminho de Ferro do Algarve, os Caminhos de Ferro do Porto à Povoa e Famalicão, etc. etc., como tambem as primeiras casas particulares e Emprezas do Paiz.

### ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

(MALA REAL INGLEZA)



A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Em 8 de dezembro o paquete «LA PLATA»

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

Para Vigo, Southampton e Antuerpia

O paquete «TAMAR» esperado em 7 ou 8 de dezembro

As accommodações para passageiros são inexcediveis 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

Em Lisboa: — **KNOWLES RAWES & C.º** — R. dos Capelistas, 31, 1.º

No Porto: — **W. C. TAIT & C.º** — Rua dos Ingleses, 23, 1.º

### TINTAS PARA ESCREVER

De diversas qualidades

Rivalisando com as dos fabricantes ingleses, alemaes franceses

Por preços inferiores

# GERADORES BELLEVILLE=Grande premio 1889

PRIMEIROS ESTUDOS 1849—1889 ULTIMOS MODELOS

PRIVILEGIADO PELO GOVERNO FRANCEZ

**TYPO FIXO** applicado a todas as industrias sem excepção

**TYPO MARITIMO** applicado a todos os tipos de edifícios de guerra e de commercio como motor principal e para os diversos serviços auxiliares a bordo de embarcações, etc.

**TYPO TRANSPORTAVEL E LOCOMOVEL** para as pequenas industrias

**CAVALLOS ALIMENTARES BELLEVILLE** para alimentação de caldeiras de alta pressão

**REGULADORES-DETENSORES BELLEVILLE** para limitar a pressão do vapor

Massa antifricticia BELLEVILLE para caixas de estopa, Gordura BELLEVILLE para torneiras

Na Exposição Universal de 1889 os geradores BELLEVILLE foram comprehendidos na collecção especial das Grandes Invenções francesas da Mechanica Geral

**J. BELLEVILLE, & C.ª em Saint-Denis (Seine)**

**FRANCISCO RIVIÈRE**

RONDA DE SAN PEDRO 60 — BARCELONA

Officinas em San Martin de Provensals

Manufactura de tecidos metalicos

Chapas perfuradas e seda para peneiros

**Colehões metalicos**, aperfeiçoados — Rêde com espinhos para cercados economicos — Artigos de peneirero, por grosso.

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

PEDIR CATALOGOS E AMOSTRAS

Preços correntes



**LEOP. BOHRMANN & C.ª**

(EM COMMANDITA)

Rua Vasco da Gama, 43 a 49 — LISBOA

**TORNOS MECHANICOS**

TUBOS DE FERRO

MACHINAS A VAPOR  
E INDUSTRIAS

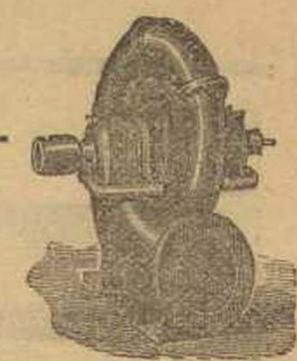
MOTORES A GAZ



**MATERIAL**

DE

Caminhos de Ferro



**PREÇOS LIMITADISSIMOS**

# EMPREZA INDUSTRIAL PORTUGUEZA

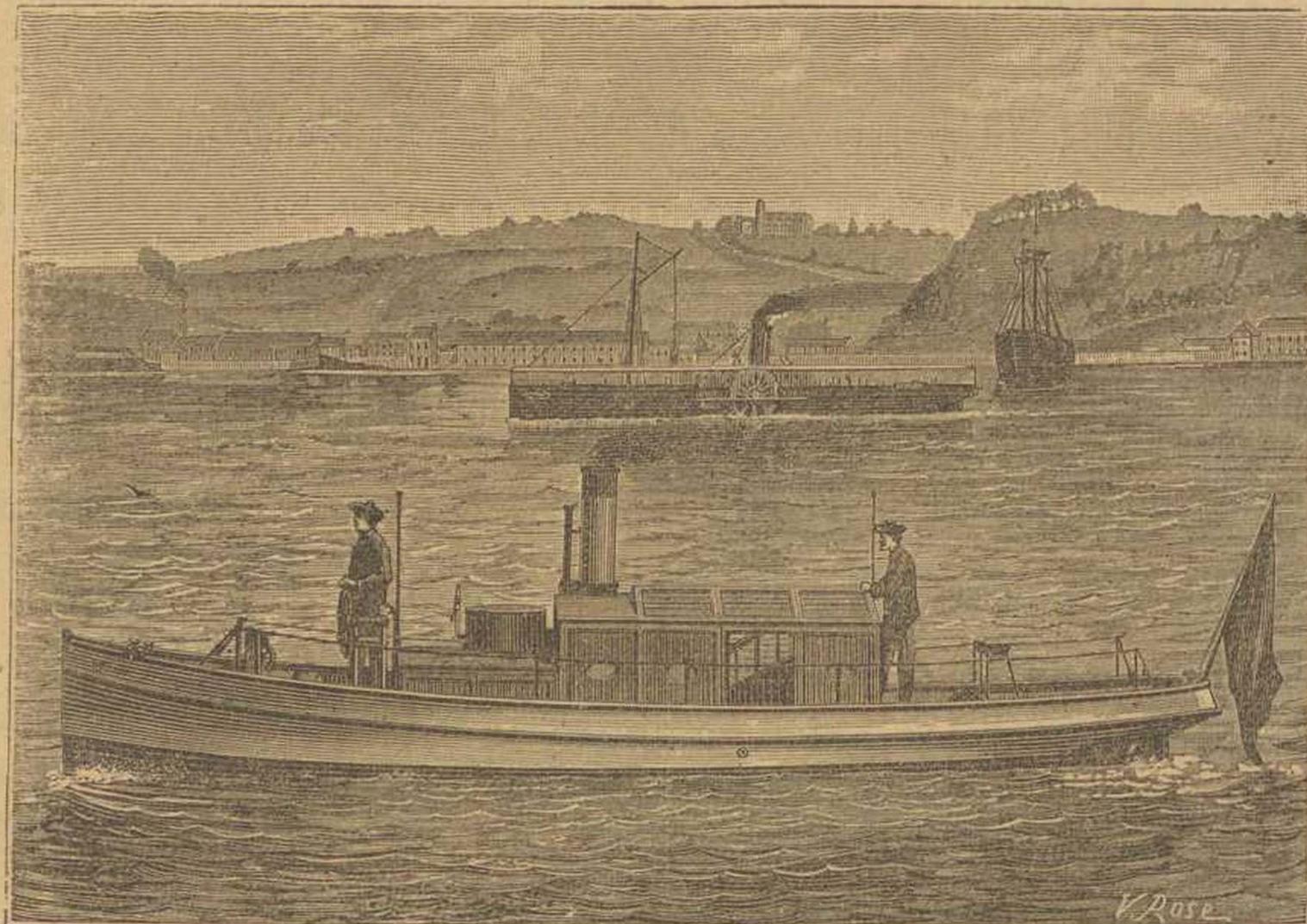
SANTO AMARO, LISBOA — N.º telephonico 168

## CONSTRUCCÕES NAVAES COMPLETAS

Construcção e assentamento de pontes Metallicas para Estradas e Caminhos de Ferro e de  
**COFRES Á PROVA DE FOGO**

## CANALISACÕES PARA AGUA, GAZ OU ESGOTOS

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

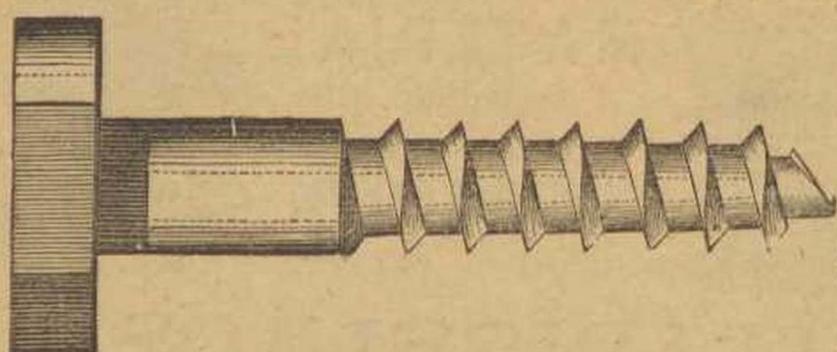


Lancha de ferro a vapor construída em 1883 nas officinas da  
 EMPREZA INDUSTRIAL PORTUGUEZA para serviço de reboque no Pará

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.

É a fundição em Santo Amaro a unica que em Portugal tem a installação necessaria para fundir tubos ao alto; os tubos de 3 metros dão a vantagem de enorme economia de juntas ao serem empregados em canalisações. Todos os tubos são garantidos por uma pressão de 10 atmosferas. Os preços correntes fornecem-se a quem os solicitar, assim como os esclarecimentos de preços.

**EMPREZA INDUSTRIAL PORTUGUEZA**  
*Santo Amaro, LISBOA.*



**PARAFUSARIA MECHANICA**  
 13, R. das Fontainhas, 13 — ALCANTARA — LISBOA

Parafusos de toda a especie — Porcas, anilhas, rebites, escapulas e muitos outros artigos que se executam segundo modelo ou desenho — Parafusos de calxilho e cantaria. Accessorios de material para caminhos de ferro. Parafusos d'eclise. Crampons, tirefonds, simples ou galvanizados. Parafusos de rosca para madeira. Grampos para coberturas metallicas. Parafusos para ligações de tubos de sondagens, etc., etc.

Premiado na exposição Industrial do Porto de 1887, com o diploma de 4.ª classe. Na exposição Industrial Portugueza de 1888 com a medalha de ouro e na exposição de Paris de 1889 com a medalha de ouro.

# COMPANHIA NACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO

## Linha de Santa Comba-Dão a Vizeu

### Tarifa Especial N.º 1

### Pequena Velocidade

Para transporte das mercadorias abaixo designadas desde 25 de Novembro de 1890

MINIMO D'EXPEDIÇÃO 200 KILOS

Preço por tonelada e kilometro

1.ª serie, 25 réis. — 2.ª serie, 22 réis. — 3.ª serie, 20 réis. — 4.ª serie, 15 réis.

### CLASSIFICAÇÃO

#### 1.ª Serie

Aguardente em casclos ou barris.  
Carne ensacada.  
Cortiça em bruto.  
Farinhas especiaes.  
Genebra.  
Licores.  
Louça fina.  
Madeira apparelhada.  
Mateiga.  
Oleos de linhaça em barris.  
Ovos.  
Pingo de porco.  
Queijos.  
Vinhos engarrafados.

#### 2.ª Serie

Arroz.  
Assucar.  
Azeite em casclos ou barris.  
Azeitona preparada.  
Café.  
Carne secca ou salgada, presuntos.  
Cerveja em casclos ou barris.  
Couros cortidos.  
Ferro forjado ou em obra ordinaria.  
Lã lavada em bruto.  
Louças ordinarias.  
Massas alimenticias.  
Petroleo.

#### Tabacos.

Tecidos de lã e algodão.  
Vinagre em casclos, barris ou odres.  
Vinho em casclos, barris ou odres.

#### 3.ª Serie

Aço em bruto.  
Azeitona verde.  
Casca para cortumes.  
Centeio.  
Cevada.  
Cimento em barricas.  
Farinhas de trigo, milho e centeio.  
Fundição ordinaria.  
Fructas verdes e seccas.  
Gesso em saccos ou barricas.  
Instrumentos agricolas.  
Marmores desbastados.  
Milho.  
Peixe secco ou salgado.  
Pelles e couros verdes e seccos.  
Potassa, carbonato de potassa e soda.  
Sabão.  
Sarro de vinho.  
Serradura.  
Sola.  
Sulfato de ferro e cobre.  
Sumagre.  
Trigo.  
Taras vasias (garrafões, odres, caixas,

caixotes, canastras, cestos e saccos.)

#### 4.ª Serie

Adubos agricolas.  
Arcos de madeira para pipas.  
Baga de sabugo e louro.  
Bagaço d'azeitona e uva.  
Batatas.  
Bolota.  
Borras d'azeite ou vinho.  
Cal em pedra e em pó em saccos, barris ou a granel.  
Castanha verde ou secca.  
Carvão vegetal, pedra e coke.  
Cebolas.  
Chumbo em barra ou lingotes.  
Enxofre ou flor d'enxofre.  
Feno prensado ou palha prensada.  
Ferro em bruto ou em barras.  
Lã suja.  
Lande.  
Legumes secos.  
Madeira em bruto ou serrada e lenha.  
Minerio, excepto ouro ou prata.  
Nozes.  
Pedra não especificada.  
Tremoços.  
Trapo sujo.  
Sal em saccos ou a granel.  
Taras vasias (cascos ou barris).

### CONDICÕES

1.ª—São excluidas do beneficio da presente tarifa os toneis, vasilhas e quaequer taras de grandes dimensões alem das triviaes em uso nos transportes communs.

2.ª—As remessas de palha, ferro, cortiça, casca para cortumes, sumagre e lã só serão aceites por wagon completo com o peso minimo de 4:000 kilogrammas ou pagando como tal; por outra forma serão taxadas pela tarifa geral.

3.ª—Só é permittido o transporte a granel das mercadorias comprehendidas n'esta tarifa quando as expedições se effectuarem por wagon completo ou pagando como tal; as remessas de sal e cal a granel ou cal virgem em saccos ou barricas serão effectuadas sem responsabilidade da Companhia.

4.ª—É obrigatoria a applicação d'esta tarifa sempre que do seu preço resulte vantagem para o publico, excepto quando o expedidor requisitar por escripto na nota de expedição a applicação de outra tarifa.

5.ª—Alem dos preços acima estabelecidos cobrar-se-hão as despezas accessorias em conformidade com a respectiva tarifa.

6.ª—A administração reserva-se o direito de ampliar por mais 6 dias para as remessas de palha, feno, cortiça, casca para cortumes, sumagre, lã e taras vasias, e por mais 2 dias para todas as outras mercadorias, o prazo da entrega na estação de destino, sem que por este facto haja direito a reclamação.

7.ª—Aos expedidores das mercadorias comprehendidas na 3.ª serie é permittido o fazerem a carga e descarga por sua conta quando a expedição não seja inferior a 4:000 kilogrammas ou pagando como tal.

8.ª—Estes transportes ficarão sujeitos ás disposições das tarifas geraes em tudo o que não fôr contrario ás condições da presente tarifa.

Lisboa, 20 de Novembro de 1890.

O Engenheiro Director da Companhia

*Antonio Xavier d'Almeida Pinheiro.*



## COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

## TARIFA ESPECIAL N.º 4 — GRANDE VELOCIDADE

Applicavel em todas as linhas da Companhia

*abertas, até 17 de Novembro de 1890, á exploração definitiva.*

Para transporte de

# METALLICO, VALORES E REEMBOLSOS

Desde 15 de Dezembro de 1890

## § 1.º Metallico e Valores

Percursos	Até 1.000\$000 por fracção de 100\$000 réis in- divisível	Mais de 1.000\$000 até 25.000\$000		Mais de 25.000\$000 até 50.000\$000		Mais de 50.000\$000 até 100.000\$000		Mais de 100.000\$000	
		Por fracção de 100\$000 indivi- sível	Minimo por expedi- ção	Por fracção de 100\$000 indivi- sível	Minimo por expedi- ção	Por fracção de 100\$000 indivi- sível	Minimo por expedi- ção	Por fracção de 100\$000 indivi- sível	Minimo por expedi- ção
Até 50 kilómetros	50	40	500	30	10\$000	25	15\$000	20	25\$000
de 51 a 60 kilom.	69	50	600	40	12\$500	35	20\$000	25	35\$000
de 61 a 70 "	70	60	700	50	15\$000	40	25\$000	30	40\$000
de 71 a 100 "	100	80	1.800	60	20\$000	50	30\$000	40	50\$000
de 101 a 150 "	150	120	1.850	90	30\$000	75	45\$000	60	75\$000
de 151 a 200 "	200	160	2.500	120	40\$000	100	60\$000	80	100\$000
de 201 a 250 "	250	200	2.800	150	50\$000	125	75\$000	100	125\$000
de 251 a 300 "	300	240	3.800	180	60\$000	150	90\$000	120	150\$000
de 301 a 350 "	350	280	3.850	210	70\$000	175	105\$000	140	175\$000
de 351 a 400 "	400	320	4.800	240	80\$000	200	120\$000	160	200\$000
de 401 a 450 "	450	360	4.850	270	90\$000	225	135\$000	180	225\$000
de 451 a 500 "	500	400	5.800	300	100\$000	250	150\$000	200	250\$000

## Comprehende-se sob a designação de valores:

Acções de Bancos e Companhias, coral em bruto ou em obra, coupon, dinheiro em ouro ou prata, joias, notas de banco, objectos d'arte (estalhos, quadros, bronzes artísticos, etc.) obrigações, ouro em bruto, em pastetas, em pó ou em obra, pedras finas em bruto ou em obra, perolas, platinet de ouro ou prata, platina em bruto ou em obra, prata em bruto ou em obra, rendas finas, títulos de dívida pública, valores e documentos de crédito não designados.

## CONDICÕES

1.º O minimo de percepção por expedição é de 100 réis.

2.º O preço do transporte será calculado por fracções indivisíveis de 100\$000 réis, segundo o valor declarado pelo expedidor, não podendo este preço ser inferior ao que pagaria a expedição taxada pelo seu peso, como recovagens pela tarifa geral de grande velocidade.

3.<sup>a</sup> A Companhia reserva-se o direito de abrir os volumes taxados pela presente tarifa, em conformidade com o disposto na condição 16.<sup>a</sup> das disposições communs ás Tarifas de grande e pequena velocidade das linhas de Leste e Norte e artigo 165.<sup>o</sup> das da linha de Lisboa a Cunha e Torres Vedras para se assegurar, de que não contem valor superior ao declarado; se fôr encontrado valor superior proceder-se-ha em conformidade com as referida condição. (\*)

4.<sup>a</sup> Igualmente se reserva o direito de effectuar estes transportes pelos comboios que julgar mais conveniente.

5.<sup>a</sup> A Companhia só responde pelo peso e identidade do envolucro exterior dos volumes taxados por esta tarifa, não podendo, portanto, produzir se reclamação alguma sempre que estes se encontrem em perfeito estado de conservação.

No caso de perda a Companhia só responde pelo valor declarado.

6.<sup>a</sup> As expedições de metallico, pedras e metais preciosos, deverão apresentar-se em saccos, pacotes, caixas ou barris. Os saccos ou pacotes deverão ser bem cosidos com as costuras interiores e sem remendos nem roturas. A boca d'estes envolucros será fechada por meio de uma corda interiora, a qual deverá rodear o volume; o nó que a atar deverá ser coberto com sello de lacre, ou na falta d'este, introduzindo-se os extremos da corda num chumbo proximo ao nó e apertando-o com um sello. As caixas ou barris deverão ser fechados e ligados com uma corda interiora, collocada em forma de cruz, com sellos de lacre em numero bastante para assegurar a inviolabilidade do volume.

7.<sup>a</sup> As acções, obrigações, coupons, titulos ou outros valores ou documentos de crédito devem apresentar-se em sacos ou caixas, ou formando pacotes com envolucro inteiro de papel encerado, oleado, ou panno envernizado. Os pacotes devem ser fechados com sellos de lacre, em numero bastante (3 pelo menos) para assegurar a inviolabilidade do volume.

8.<sup>a</sup> As rendas finas, destinadas ao estrangeiro, deverão apresentar-se sempre em caixas; as que tiverem outro destino serão admittidas da mesma forma ou em pacotes forrados de papel ou oleado.

9.<sup>a</sup> Todos os volumes de metallico e valores indicarão precisamente o nome e morada do consignatario.

Estas indicações deverão ser ecriptas nos mesmos volumes ou n'uma etiqueta presa por um cordel, não podendo, portanto, estas etiquetas ser cosidas, pegadas nem pregadas, a fim de que não possam occultar abertura alguma.

10.<sup>a</sup> Sobre os volumes que contenham metallico ou valores deverá indicar-se sempre o valor declarado.

11.<sup>a</sup> As iniciaes, letras, inscrições, escudos, allegorias, firmas commerciaes ou nomes dos estabelecimentos, collocados nos lacres ou nos chumbos, deverão ser claros e distintos, não se admittindo expedição alguma em que tenham servido de sellos as chaves, moedas ou outros objectos analogos.

Outro sim não poderão ser lacrados os volumes de metallico e valores com sellos proprios dos agentes da Companhia.

12.<sup>a</sup> O expedidor deverá repetir ou juntar, segundo o caso, nas respectivas notas de expedição e na res-tante escripturação, os sellos de lacre ou chumbo eguaes aos postos nos volumes.

13.<sup>a</sup> Esta tarifa é tambem applicavel aos tran-portes de dinheiro contado, não podendo porém estes ser de importancia superior a 50\$000 réis.

## § 2.<sup>o</sup> Reembolsos

Percursos	Preço por fração de 50\$000
De 1 a 50 kilometros.....	20
• 51 a 100 • .....	30
• 101 a 200 • .....	60
• 201 a 300 • .....	90
• 301 a 400 • .....	120
• 401 a 500 • .....	150

## CONDIÇÕES

1.<sup>a</sup> Os reembolsos só são pagos depois de cobrada a sua importancia pela Companhia.

2.<sup>a</sup> O minimo de percepção por expedição é de 100 réis.

3.<sup>a</sup> Os preços supra serão applicados de officio a todas as expedições de reembolsos, a não ser que o expedidor encontre vantagem em que a sua expedição seja taxada segundo os preços da tarifa de metallico e valores.

(\*) A Companhia tem o direito de fazer abrir os volumes para fazer verificar se é ou não exacta a declaração que se fez sobre o que contém cada volume. Se a declaração fôr falsa e tendente a diminuir o preço do transporte, a mercadoria pagará pelo triplo da taxa correspondente. Se a declaração tiver sido exacta, a Companhia reporá os volumes no estado em que estivessem antes da verificação.

4.<sup>a</sup> O expedidor que deseje sobre-carregar a sua remessa com uma quantia de reembolso, deverá fazer o seu pedido na estação de partida no modelo F 71 na forma indicada no mesmo e no acto de apresentar a nota de expedição. A mesma pessoa que assignar esta deverá tambem ser a que assigne o «pedido de reembolso» sem o que não poderá este ser aceite.

5.<sup>a</sup> Com a senha B da remessa será entregue ao expedidor a senha do «pedido de reembolso».

6.<sup>a</sup> A estação de chegada cobrará do consignatario, no acto da entrega da remessa, a quantia indicada como reembolso, enviando-a ás estações expedidoras como uma expedição regular de grande velocidade.

7.<sup>a</sup> Os reembolsos poderão seguir em porte pago se o consignatario no acto de retirar a remessa primitiva, satisfaizer a taxa correspondente, e nesse caso ser-lhe-ha entregue recibo d'essa importancia ou a pagar se esse pagamento tiver de ser feito pelo primitivo expedidor.

8.<sup>a</sup> O pagamento d'esta quantia será feito á vista do recibo que no proprio «pedido de reembolso» assignará o interessado, assignatura que será confrontada com a que foi feita na occasião do «pedido» e da entrega da senha do «pedido de reembolso».

9.<sup>a</sup> O expedidor deverá declarar na estação de procedencia, no acto de pedir o «reembolso», se deseja ser avisado do dia em que pôde effectuar-se o pagamento; no caso afirmativo deixará um bilhete postal ou sello do correio para o fim supra indicado. O aviso resumir-se-ha em dizer:—pôde ser liquidado o reembolso n.<sup>o</sup>...

Fica pela presente annullada e substituida a tarifa especial n.<sup>o</sup> 4 de grande velocidade de 30 de outubro de 1883.

Lisboa, 17 de Novembro de 1890.

**O Director Geral da Companhia**

*M. Affonso Espregueira.*