

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAHANHA

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

PROPRIETARIO DIRECTOR — *L. de Mendonça e Costa*

ENGENHEIRO CONSULTOR — *C. Xavier Cordeiro*

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'annuncios 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 Caniços — A linha de Mormugão — Beira Baixa — Estação de Belem — 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 Linares a Almeria — Linhas estrangeiras — Linhas ferreas da Bulgaria — A rede austriaca — As finanças do Saint Gothard — A França ferro viaria — Logares de 4.ª classe — Notas varias — Paris porto de mar — Companhia real dos caminhos de ferro portuguezes (conclusão do relatório) — Avisos de serviço — Annuncios.

OS CONSELHOS SUPERIORES E AS TARIFAS DOS CAMINHOS DE FERRO

QUE os leitores nos desculpem a insistencia sobre assumpto 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-os.

Já aqui temos preconizado (1) a criação de uma comissão 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.

(1) Vidé artigos publicados nos n.ºs 53 e 55 d'esta *Gazeta* de 1 de março e 1 de 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 commercio e ás industrias do paiz, incida sobre ellas o voto dos representantes d'essas classes.

A fórma, 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 crear-se 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 têm-se encarregado de nos dar razão; a pratica vae dia a dia demonstrando que aquelles decretos vieram desorganisar tudo quanto a lei havia regulado, e entorpecer quanto se tentou adiantar 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 difficil 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 protraidos 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 individuos cujas occupações não lhes deixam tempo para estudar as complexas questões que lhes impõem ao seu parecer.

E depois, ao mais illustrado espirito sempre repugna emittir opinião sobre assumpto 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 contrarias ao que dispõem os correspondentes cadernos d'encargos, e informam ao ministerio.

Este processo era simples, pratico e rapido—nunca um director de fiscalisação deixou de dar o seu informe em breve praso, nunca a repartição do ministerio demorou os tramites necessarios 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 aquellas instancias para julgar d'estes assumptos, e sobre o seu parecer mandou ouvir o do conselho superior do commercio e industria.

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

Aberto o precedente, outro gerente da pasta, mais propenso aos assumptos agricolas, dispõe em 13 de fevereiro d'este anno que as tarifas passem tambem 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 publicas, corporação perfeitamente technica, e portanto, inteiramente estranha aos assumptos commerciaes das linhas ferreas.

A seguir por este caminho e se a escolha e augmento dos conselhos consultores se multiplicam, na proporção das tendencias e sympathias dos ministros que se revezam na pasta das obras publicas, não virá longe o tempo em que sobre os projectos de tarifas tenham que ser ouvidas a commissão de guerra, a junta de saude, o conselho superior d'instrucção publica, e até a direcção do conservatorio. Para este ultimo bastará que, na classificação de uma tarifa se incluam os pianos e mais instrumentos musicos.

Passemos da theoria á pratica, 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 da 1889!

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

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

Qualquer d'aquellas tarifas são de iniciativa das companhias: qualquer d'ellas tem por fim beneficiar o publico, offerecendo-lhe os transportes por preços mais reduzidos; qualquer das administrações pretende, com esse sacrificio de receitas, promover o augmento do seu trafego, e promovendo-o, origina consequentemente os progressos do commercio e da industria.

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

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

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

Pois bem; os transportes de valores, subordinados aos elevados preços de tarifa geral, teem sido quasi nullos, 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 trafego que a demora na approvação da tarifa lhe afugentou, quem indemnisa o Estado da perda que teve em consequencia d'essa demora.

E aos poucos que transportaram legalmente pela via ferrea, quem os indemnisa dos portes que pagaram pelo dupplo, ou mais, do que pagariam, se ha 10 mezes 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 maximo. Vae, portanto em 4 mezes que o publico 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 publico, o Estado, as linhas ferreas, todo o paiz, não sejam prejudicados com este estado anarchico, que hoje nos faz insistir porque se lhe ponha cõbro, de forma que todos os interesses sejam garantidos.

A nossa *Gazeta* é lida por muitos que pôdem resolver este tão facil problema; não deixaremos esta propaganda enquanto não fôrmos ouvidos; é em defesa dos legitimos interesses geraes do publico que aqui lutamos; ninguém nos levará em mal a insistencia:

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 affirmações dos seus jornaes, das quaes nos fizemos echo em o nosso numero anterior.

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

Vizeu, ao contrario, rejubilou, armou-se em festa, embandeirou e illuminou 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 expontaneamente manifestaram o seu regosijo por vêr a sua capital de districto ligada por uma via accelerada ao resto do paiz.

Uma sociedade, formada por pessoas das mais illustradas da cidade, offereceu um lauto banquete ao ministro das obras publicas; outra deu um baile animadissimo. Para um e outro festejo foram convidados todos os que de fóra 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 agglomeração enorme de povo, muitas senhoras, as auctoridades 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 alegremente a chegada do comboio.

A descripção da linha e suas obras d'arte ja a demos 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 construido em Portugal 183 pontes metallicas, 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 fourgons fornecidas pela Societé de Braine-le-Comte.

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

As locomotivas 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.ª, que não chegou a assignar o contrato definitivo, em virtude da clausula posteriormente introduzida pelo patriótico 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 acceitou.

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 empresa 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 assignado 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 approvada uma secção da linha, desde Santa Comba a Tondella em fins de 1887, mas a approvação completa da linha só se effectuou em março de 1888!

A companhia nacional dos caminhos de ferro contratou a construcção da infrastructura 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 ellas, junto, segundo consta, ao preço diminuto que o sr. visconde tinha por kilometro, obrigaram o empreiteiro, de accordo com a companhia, a rescindir o contrato, o que se realisou 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 notavel 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. É bacharel em mathematica pela universidade de Coimbra e tem o curso de engenharia civil da escola de Lisboa. Apesar 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, fiscalizando o fabrico de material de caminhos de ferro, o que lhe deu uma grande pratica 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 tecnico, que auxiliou o sr. Diniz da Motta na sua ardua tarefa, e a quem não cabe tambem pequeno quinhão de gloria na realisacão d'este melhoramento, compunha-se dos srs. engenheiros Abecassis e Bettencourt e dos srs. conductores Valladas 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. marquezes 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 interino da repartição technica da construcção da linha de Vizeu, e Fortunato Del Negro, chefe da contabilidade geral.

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

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

DIRECÇÃO 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 permittida 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 acido sulphurico: ha por bem, conformando-se com o parecer de 3 do corrente mez da junta consultiva de obras publicas e minas, approvar com as condições da referida portaria de 9 de outubro de 1889 o projecto 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 effeito 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 fiscalisação 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 approvar o projecto datado de 10 do mesmo mez, de modificação 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 vão já approvados.

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

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

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente uma representação 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 inutilisada, 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 approvar 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 fiscalisação da construcção 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 fiscalisação da construcção do caminho de ferro da Beira Baixa,

Pedindo a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes que, para a construcção 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 expropriação de seis parcelas de terreno, com os n.ºs 31, 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 freguezia da Sé, concelho e districto da Guarda; e

Considerando que esta expropriação 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 expropriação das mencionadas parcelas, marcadas nas plantas parcelares 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 rêde, 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.

Póde, 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 100.000 em logar das de 200.000 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, augmenta-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 1.000.000 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 1.200 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 regularisar n'uma só a ampliação da n.º 4 que em tempo publicára, 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 demos 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 flôres, bandeiras e luz, por occasião da sua exposição, a encontramos mais bella do que a imaginavamos, no seu viver familiar.

A muita actividade dos seus habitantes, o bom gosto das suas construcções, 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 commodas carruagens 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.

Emquanto 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 afeições, balanceiemos o que dispendemos ou antes, o que ha que dispende 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.^a 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
Territet Glion e volta, (ascensor).	1,50
Territet Lausanne.	2,30
Lauzanne Fribourg.	5,60
Fribourg Berne.	2,90
Berne Interlaken.	6,40
Interlaken Beatenberg e volta (vapor e ascensor)	5,
» Brienz.	2,75
Brienz Alpnach.	6,75
Subida ao Giessbach e volta.	1,
» » Pilatus, idem.	16,
» » Bürgenstoch, 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 1547800 rs.	

Bem entendido que não incluímos 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, ripperts, etc., nos differentes 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, 457200 réis, e teremos arredondada a conta de 2007000 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 á 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 pratica 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 despesas 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 differentes classes, outras despesas 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 17800) por dia. Temos, pois, em 45 dias 817000 réis.

Theatros, museos, gratificações, entradas nas pontes, nascentes de rios e outras despesas fixemol-as em 17000 réis por dia, e teremos, portanto, em total que a viagem em 1.^a classe, alojamento regular, etc., custa uns 3257000 réis.

Se o viajante, porém, quizer reduzir esta verba, sem, comtudo, se privar muito da commodidade, indo em 2.^a classe economisa 25 por cento, ou seja 507000 réis em viação. As outras despesas não lhe será facil reduzir-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.....	1507000 réis
Hoteis.....	657000 »
Outras despesas.....	357000 »
Total.....	2507000 réis

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

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 inúteis, regulam-se as despesas, 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 sobejo 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 saúde e illustrar 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 lêr-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 effeito, 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 propomos. Dividiremos o trabalho em seis capitulos, tratando respectivamente do seguinte:

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

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

O *Ingénieur Conseil*, cumprindo o seu programma, começa hoje uma série de artigos, extrahidos, resumidos e commentados dos principaes auctores que têm 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 Codigo do Commercio, com respeito á carta de porte;

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

Art. 102.º — 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 ás 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.º — 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.º — Se, por causa de força maior, o transporte não poder ser effectuado nos prazos concordados, não tem lugar a indemnisação contra o recoveiro por motivo do atraso.

Art. 105.º — 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, põe-se em frente da palavra reembolso, aspas na columna das sommas.

(1) Em Portugal o termo adoptado é *nota de expedição*, e o Codigo de Commercio ultimamente publicado designa este documento (art. 369.º 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*.

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

Esta importância 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 isemptas do sello.

Actualmente as notas de expedição conservam a mesma fôrma, 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 paíayras: «*Eu... depois de Deus, capitão do navio... etc.*»

Quando uma mercadoria atravessar a fronteira, deve ser também 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 também 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 fôrma a todas as suas operações 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 também 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 póde esperar d'uma companhia particular, e do qual, a propria Inglaterra—que não recua deante de despesas, 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 desaparecer uma lacuna que tão preciso é que seja preenchida?

D'um lado, os que têm entre mãos os esclarecimentos estatísticos necessarios, ou não sabem aproveitá-los, ou não têm tempo para se occupar 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 despesas elementares da exploração, ou não suppozeram que n'esta applicação havia problemas sem resposta, que mereciam as honras d'um estudo serio.

(Continua.)

CA. Urban.

PUBLICAÇÕES 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 desenvolvadamente 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 occuparem das nossas cousas, e tão para estranhar que quando d'ellas se occupam seja para o fazerem em termos lisonjeiros, 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 constructores portuguezes.

O talentoso engenheiro francez occupou-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	8.951.7990
	Bagagens	222.780
	Mercadorias	1.249.700
	Gado	71.540
Pequena velocidade	Diversas	19.320
	Mercadorias	2.164.680
	Gado	65.120
	Diversas	5.730
Total		12.750.860

Kilometros em exploração..... 60

Rendimento bruto por kilometro durante o anno 212.514

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

Viajantes transportados, 7:898 dos quaes 453 em 1.^a classe, 233 em 2.^a e 7:212 em 3.^a

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

Receitas de viajantes, 4:585.080 réis, sendo 631.880, provenientes dos de 1.^a classe, 292.090 dos de 2.^a e 3:661.110 dos de 3.^a

O tráfego de mercadorias rendeu 1:960.190 réis; o transporte de animaes, 152.140 réis; as armazenagens, 19.430; finalmente, os telegrammas, 37.400.

Total das receitas, 6:754.240.

Productio médio por dia, 73.415 — 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 á exploração em fevereiro mais 40 kilometros; o rendimento bruto médio por kilometro no primeiro semestre de 1890, foi de 118⁷/₂₄₄ réis.

Em igual periodo do anno anterior foi de 5.170⁷/₂₀₀ réis, ou em média, por kilometro 86⁷/₁₇₀.

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^m 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 »
Total	362:647 »

O rendimento bruto médio por kilometro foi de 4:426 rupias ou 1.770⁷/₄₀₀ réis.

Durante igual periodo do anno anterior o rendimento foi de:

Passageiros, bagagens e recovagens ..	40:182 rupias
Mercadorias, telegrapho e outras	365:204 »
Total	405:386 »

E o rendimento bruto médio por kilometro foi de 4:956 rupias ou 1.982⁷/₄₀₀ 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 augmento 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 taboleiro metallico da ponte do Alcaide. Por este motivo pôde a locomotiva chegar até a Covilhã.

Estação de Belem. — A commissão administrativa do município 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.º 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 Hespanha.

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

Em **Lisboa**, na séde da Companhia.

» **Paris**, na Sociedade geral do Credito Industrial e Commercial e no Credit Lyonnais.

Em **Londres**, na dos banqueiros Glyn Mills Currie & Co

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

Lisboa, 18 de novembro de 1890.

Obrigações de 3 0/0 (1.ª e 7.ª serie)

São prevenidos os possuidores de obrigações de 3 0/0 d'esta Companhia das series 1.ª e 7.ª, de que o sorteio para a amortisação das obrigações dos typos 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 0/0 da 1.ª a 6.ª serie a amortisação	2:204
» » » » 7.ª » » » »	212

Obrigações de 4 0/0

São prevenidos os possuidores de obrigações de 4 0/0 d'esta Companhia de que o sorteio para a amortisação de 99 obrigações d'este typo, 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 0/0 (2.ª Serie)

São prevenidos os possuidores de obrigações de 4 1/2 0/0 d'esta Companhia (2.ª serie, emissão de 18⁷/₀₀₀) 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.ª. Desde que um syndicato inglez cheio de altivez britanica se formou com o fim de levantar esta casa é certo que a Baring & C.ª 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 fleugmatica 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 franceza, explica-se por ser verdadeiramente o melhor valor que temos no nosso mercados. Pôde-se fallar do emprestimo, do panico em Londres, do augmento de descontos; pôde se dispôr deante d'ella todo o arsenal de más noticias; nada a assusta, e o 3 0/0 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; enfim tudo vae 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 0/0, 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	TITULOS	DIAS													
		17	18	19	20	21	22	24	25	26	27	28	29	—	—
Lisboa . . .	Acções C. ^{as} de Ferro Portuguezes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	91.000	93.000	91.000	—	—
	» Ascensores » »	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Obrig. C. ^{as} 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. ^{as} de Ferro Portuguezes	497,50	497,50	498,75	510	510	510	517	516,25	—	515	520	515	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal	200	200	200	200	195	195	198	198,75	200	200	206,25	—	—	—
	» Norte de Hespanha.	—	340	340	—	—	—	—	342	—	—	—	341	—	—
	» Madrid-Zaragoza-Alicante	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Andaluzes.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Obrig. C. de Ferro Portuguezes.	345	345	342,50	344	344	344	340	—	342,50	342,50	343	—	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal	336	335,50	330	335,50	338	338	338	338,50	338,50	338	338,75	—	—	—
	» Norte Hespanha, 1. ^a hypotheca	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» C. de F. Atravez Africa.	485	485	485	485	485	485	485	485	485	485	485	—	—	—
	» C. ^a da Beira Alta	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Londres . .	Obrig. C. de F. Atravez Africa	—	85	—	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

LINHAS	PERIODO DE EX-PLORAÇÃO	RECEITAS NO PERIODO						DESDE 1 DE JANEIRO			
		1890			1889			TOTAES		DIFFERENÇA A FAVOR DE	
		KIL.	TOTAES	KILO-METRI-CAS	KIL.	TOTAES	KILO-METRI-CAS	1890	1889	1890	1889
	de a		Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
Companhia Real	Antiga rede (1)	5 11 Novemb. 580	68.550:000	448:489	580	57.700:000	99:482	2.270.567:000	2.399.560:000	—	128.993:000
		12 18 " "	64.720:000	411:386	" "	46.755:000	80:612	2.335.287:000	2.446.345:000	—	111.028:000
		5 11 Novemb. 82	4.120:000	50:213	82	3.863:000	47:109	273.178:000	287.039:000	—	13.861:000
		12 18 " "	4.560:000	55:609	" "	3.325:000	40:548	277.738:000	290.364:000	—	12.626:000
		5 11 Novemb. 168	6.260:000	37:261	168	2.809:000	16:720	486.394:000	477.844:000	8.553:000	—
		12 18 " "	6.670:000	39:702	" "	3.209:000	19:101	493.064:000	484.060:000	12.004:000	—
		5 11 Novemb. 49	4.015:890	53:467	49	4.218:480	66:414	53.436:000	41.652:060	41.483:940	—
		12 18 " "	905:230	47:643	" "	795:540	41:870	54.041:230	42.447:600	41.593:630	—
		5 11 Novemb. 4	305:000	76:250	—	—	—	22.542:690	—	—	—
		12 18 " "	305:000	76:250	—	—	—	22.847:690	—	—	—
		8 14 Outubro 475	44.808:590	31:475	475	45.975:940	33:633	534.026:075	497.965:750	33.060:325	—
		15 21 " "	45.066:880	31:749	" "	45.672:060	32:993	546.092:935	513.637:840	32.455:145	—
Sul e Sueste		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Minho e Douro		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Beira Alta		15 21 Outubro 253	7.675:167	30:336	253	7.430:085	29:367	292.724:448	308.082:036	—	15.360:638
		22 28 " "	7.221:521	28:543	" "	8.553:486	33:808	299.942:939	316.635:522	—	16.692:583
		29 4 Novemb. " "	9.449:560	36:164	" "	8.074:892	31:916	309.092:499	324.710:444	—	15.617:915
Guimarães		4 7 Outubro 34	1.441:200	33:564	34	4.303:420	38:335	46.913:665	45.903:734	4.009:934	—
		8 14 " "	995:480	29:278	" "	1.055:475	29:278	47.909:445	46.958:909	950:536	—
		15 21 " "	1.050:850	30:907	" "	852:230	25:065	48.959:995	47.844:439	4.115:556	—
Norte de Hespanha		5 11 Nove b. 2863 Ps.	4.380:454	Ps. 482	2863 Ps.	4.393:257	Ps. 488	Ps. 59.624:559	Ps. 60.850:065	—	1.225:506
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid-Zaragoza-Alicante		29 4 Novemb. 2672	4.400:847	441	2672	4.062:907	397	45.442:089	44.534:746	940:343	—
		5 11 " "	4.444:466	428	" "	4.427:565	424	46.586:536	45.639:312	927:244	—
		12 18 " "	4.445:697	428	" "	4.439:658	422	47.732:253	46.798:970	933:283	—
Andaluzes		29 4 Novemb. 894	294:399	329	894	285:325	330	41.404:465	40.987:833	446:632	—
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Almansa-Valencia-Tarragona.		21 31 Outubro 393	429:466	4:092	393	402:292	—	9.352:509	9.434:060	—	81:551
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid-Caceres Portugal		5 11 Novemb. 429	20:949	49	429	33:563	78	2.787:444	2.881:098	—	93:654
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

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

LINHAS HESPAÑOLAS

A linha de Linares a Almeria. — Vae soffrer 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 Ubada, Garciez e Jimena, proxima á junção do rio Bedmar com o Guadalquivir. Ubada 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 Ubada, 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; no 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 provincia 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 tres 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.

Sahindo de Guadix que se acha ao kilometro 140, a linha segue directamente para o norte, cruza tres afluentes do rio Finana, 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

Linhas 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 forto 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 húngaros, 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 despeza 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 empresa, caso o dividendo a repartir pelas acções 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 communicação 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 acções 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 annual 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 allemães quiz mandar collocar bancos n'estes wagons. Os viajantes, porém, oppozeram-se a isso, sob pretexto de que não poderiam assim levar comsigo, 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 capitães da Europa possuem um Tejo, e sabido é tambem como são grandes os inconvenientes que advem a essas capitães de serem suplantadas sob o ponto de vista maritimo, por qualquer cidade da provincia.

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 maritima 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 Bordeaux, 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 maritimo, partindo de Boulogne-sur-mer e profundado 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 communicar 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 Maritimo do Norte emite 192.000 acções de 500 francos, ao juro annual de 25 francos. Esta emissão fórma a primeira série do capital definitivo de 400.000.000 francos, necessarios para a execução do projecto. A emissão abriu-se

em 21 do mez passado. Paga-se 25 francos no acto da subscrição, 50 francos no da repartição e 50 francos um mez depois, ou seja um total de 125 francos; os pagamentos ultteriores 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 assembléa 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 approvação 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 sufficientes 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 atenções a melhorar a todos os respeitos e a aperfeiçoar quanto possível o serviço da exploração, o unico meio que pode e deve concorrer efficaçamente para promover a prosperidade da Companhia e o engrandecimento do seu credito.

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 já 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 fallecimento 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 25.º 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 Candido da Cunha, na estação principal d'esta Companhia, em Lisboa, no caes dos Soldados.

Em virtude do art. 33.º das disposições communs ás tarifas geraes de grande e pequena velocidade d'esta Companhia art. 172.º 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 inclusive 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 talhadia, que existem nos taludes da linha e outros productos a saber:

Choupos, salgueiros, amieiros, vimes, limpeza de arvores, matto, cannas 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 cannas e até ao dia 20 do mesmo mez 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 Caceres.

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

§ 2.º 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, 10:500; a Cuba, 11:800; a Beja, 12:200; a Serpa, 12:800; a Evora, 11:400; a Estremoz, 12:500; a Carregueiro, 12:900.

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 annunciados.

Os comboios n.º 11 e 12 só terão logar quando forem annunciados.

ALMEIDA & C.^A

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 aparelhos de physica, de telegraphia electrica e quaesquer instrumentos de precisão, verificam-se pára-raios.

 Encarregam-se da montagem de aparelhos 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 encomendas 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. — Ladri-
lhos mosaicos — Tijolo de todas as qualidades e pozzolana.

298, Rua 24 de Julho, 314

ESPINGARDAS

De 1 e 2 cannos, de vareta e de carregar pela culatra. Cartuxos vazios e carregados, holsas de rede para caça, chumbeiros, polvorinhos 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 legitimos 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 revender.

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 construcção, Forjas, Fundição, Caldeiraria

PRODUCCÃO 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, fixas 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, metalurgia, 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.

Fabrica na Trafaria**DYNAMITE**

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^e Feuerheer Junior & C.^ª; R.B^eelmoum.

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

Carris—supportes para chumaceiras—greifes—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

Machinas 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 Orleães
1885—Diplomas de honra, Bruxellas 1888—Fora 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 mo-
vimentos.

Apparelhos de distillação — continua—systema Col-
lares — premiados com
medalha de cobre na Exposição Universal de Paris em 1855 e me-
dalha de ouro na Exposição Industrial Portuguesa em 1888.

Moinhos — para lagar de azeite para canna saccarina, fari-
nha, casca de sobro e carolo.

Prensas hydraulicas — ditas systema—Collares—pre-
viligiadas—proprios para lagar
de azeite.

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

Vigas — e columnas de ferro fundido. Vigas de ferro lamina-
do, 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 iluminação,
premiados com medalha de cobre na Exposição Industrial Portu-
gueza em 1888.

Fundição — de ferro, bronze e outros metaes.

Balanças — decimaes, Roborval, e respectivos pesos.

Materias primas e combustiveis, — taes como co-
bre, estanho,
phumbo, zinco, ferro, aço, tijollos 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 do Cima, 2

EM MADRID

Cezar Fereal

Calle de la Victoria, 2

Para fretes e todos os esclarecimentos

Augusto Blumenthal-HAMBURGO

Instrumentos de Precisão e Apparelhos Electricos

ALFREDO DE BRITO

Premiado com medalha de prata na Exposição Industrial Portuguesa de 1888 e com medalha de prata na Exposição Universal de Paris de 1889

52 — RUA DE SANTO ANTONIO DOS CAPUCHOS — 54
LISBOA

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

Montagem e conservação de telegraphos, telephones, campainhas electricas, porta vozes, etc. Fabricação de pilhas de todos os systemas.

Construção, montagem e ensaio de para-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 pneumaticas em portas, portões, caixas fortes, etc. Relogios para estações telegraphicas.

Deposito completo de apparelhos e material para telegraphos, telephones, para-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 annunciante emprega nas suas officinas as machinas mais perfeitas para a boa e rapida 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 Phares, 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 á Povoá e Famalicão, etc. etc., como tambem as primeiras casas particulares e Empresas do Paiz.

TINTURARIA

DE

P. J. A. Cambournac

14,—Largo da Annunciada,—16

120 — Rua de S. Bento — 120

LISBOA

Officinas a vapor

Ribeira do Papel

ESTAMPARIA MECHANICA

Tinge seda, lã, linho e algodão, em fio ou em tecidos, bem como fato feito ou desmanchado.

Limpa pelo processo parisiense fato de homem, vestidos de seda ou de lã, etc., sem serem desmanchados.

Os artigos de lã limpos por este processo não estão sujeitos a serem depois atacados pela traça.

Estamparia em seda e lã.

Encarrega-se da reexpedição pelo caminho de ferro, correio ou outra qualquer via.

TINTAS PARA ESCREVER

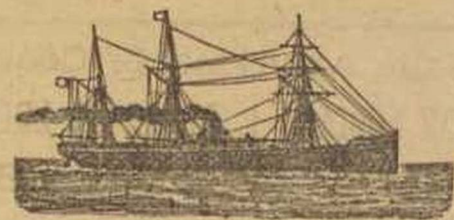
De diversas qualidades

Rivalisando com as dos fabricantes inglezes, allemães francezes

Por preços inferiores

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

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

AGENTES

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

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

GERADORES BELLEVILLE=Grande premio 1889

PRIMEIROS ESTUDOS 1849—1889 ULTIMOS MODELOS

PRIVILEGIADO PELO GOVERNO FRANCEZ

TYP0 FIXO applicado a todas as industrias sem excepção

TYP0 MARITIMO applicado a todos os typos de edificios de guerra e de commercio como motor principal e para os diversos serviços auxiliares a bordo de embarcações, etc.

TYP0 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 Expoição Universal de 1889 os geradores **BELLEVILLE** foram comprehendidos na collecção especial

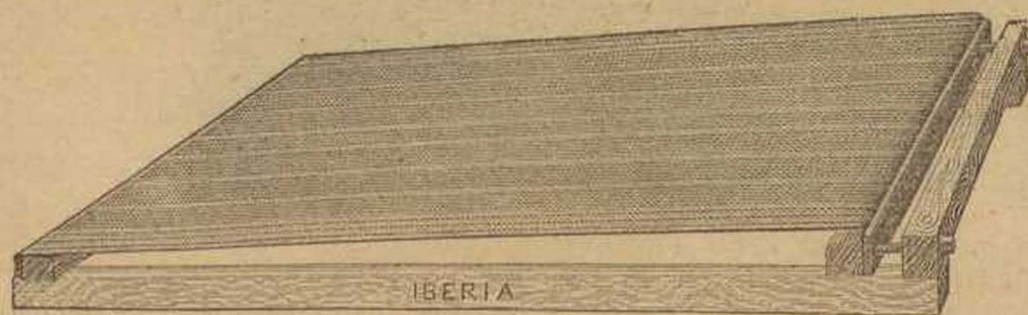
das Grandes Invenções francezas da Mechanica Geral

J. BELLEVILLE, & C.^a em Saint-Dénis (Seine)

FRANCISCO RIVIÈRE

RONDA DE SAN PEDRO 60 — BARCELONA

Officinas em San Martin de Provensals



Manufactura de tecidos metallicos

Chapas perfuradas e seda para peneiros

Colchões metallicos, aperfeçoados — Rêde com espinhos para cercados economicos—Artigos de peneireiro, 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 INDUSTRIAES

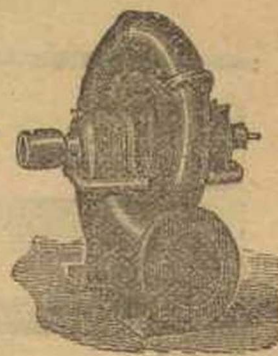
MOTORES A GAZ



MATERIAL

DE

Caminhos de Ferro



PREÇOS LIMITADÍSSIMOS

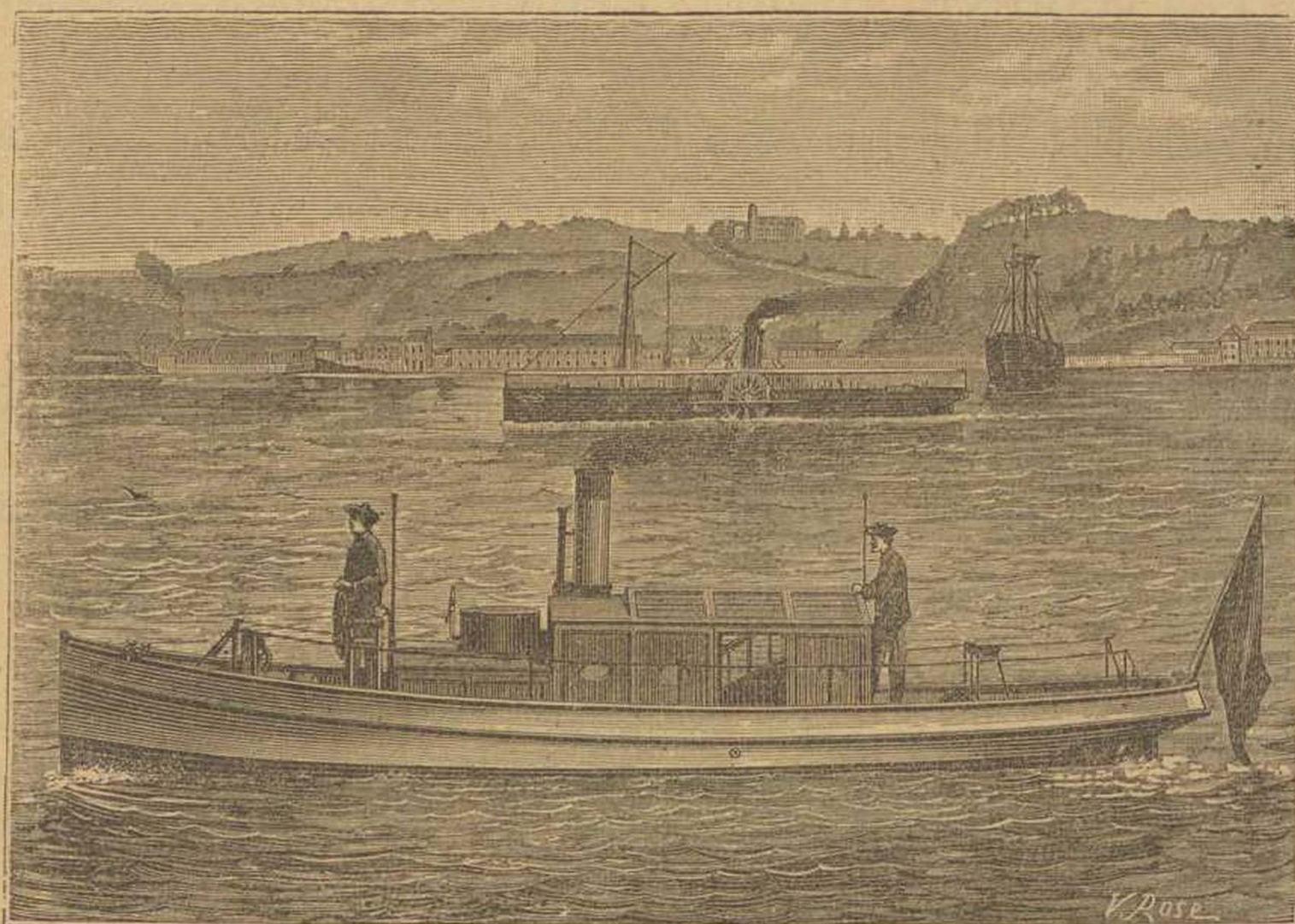
EMPRESA INDUSTRIAL PORTUGUEZA

SANTO AMARO, LISBOA — N.º telephonico 168

CONSTRUCCOES NAVAES COMPLETAS

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

CANALISACOES PARA AGUA, GAZ OU ESGOTOS
 Tubos de ferro para as mesmas, fundidos em rampa e ao alto

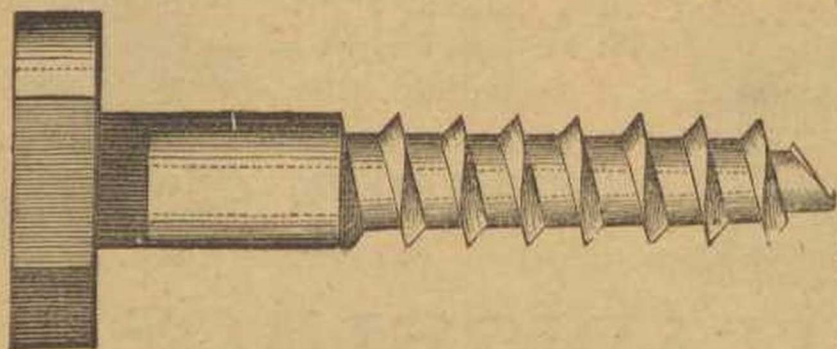


Lancha de ferro a vapor construida em 1883 nas officinas da
 EMPRESA INDUSTRIAL PORTUGUEZA para serviço de reboque no Pará

Tem sempre promptos a entregar tubos de bocca e cordão e peças de ligação para os mesmos, entregando-os envernizados ou não, á vontade do comprador. Encarrega-se tambem do assentamento de tubagens; tendo já sido 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 diametro.

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

EMPRESA 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 calxilha e cantaria. Accessorios de material para caminhos de ferro. Parafusos d'eclise. Crampons, tirefonds, simples ou galvanisados. 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 1.ª classe. Na exposição Industrial Portuguesa de 1888 com a medalha de cobre e na exposição de Paris de 1889 com a medalha de cobre.

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

2.ª Serie

Arroz.
Assucar.
Azeite em cascos ou barris.
Azeitona preparada.
Cafè.
Carne secca ou salgada, presuntos.
Cerveja em cascos 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 cascos, barris ou odres.
Vinho em cascos, 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 (garrações, 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 seccos.
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).

CONDIÇÕES

1.ª—São excluidas do beneficio da presente tarifa os toneis, vasilhas e quaesquer 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 acceitos por wagon completo com o peso minimo de 4:000 kilogrammas ou pagando como tal; por outra fôrma 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 despesas 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 praso 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

Percurso	Até 1.000\$000 por fração de 100\$000 réis indivisível	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 fração de 100\$000 indivisível	Mínimo por expedição	Por fração de 100\$000 indivisível	Mínimo por expedição	Por fração de 100\$000 indivisível	Mínimo por expedição	Por fração de 100\$000 indivisível	Mínimo por expedição
Até 50 kilometros	50	40	500	30	10\$000	25	15\$000	20	25\$000
de 51 a 60 kilom.	60	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\$000	60	20\$000	50	30\$000	40	50\$000
de 101 a 150 »	150	120	1\$500	90	30\$000	75	45\$000	60	75\$000
de 151 a 200 »	200	160	2\$000	120	40\$000	100	60\$000	80	100\$000
de 201 a 250 »	250	200	2\$500	150	50\$000	125	75\$000	100	125\$000
de 251 a 300 »	300	240	3\$000	180	60\$000	150	90\$000	120	150\$000
de 301 a 350 »	350	280	3\$500	210	70\$000	175	105\$000	140	175\$000
de 351 a 400 »	400	320	4\$000	240	80\$000	200	120\$000	160	200\$000
de 401 a 450 »	450	360	4\$500	270	90\$000	225	135\$000	180	225\$000
de 451 a 500 »	500	400	5\$000	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 (estatuas, quadros, bronzes artisticos, etc.) obrigações, ouro em bruto, em paletas, em pó ou em obra, pedras finas em bruto ou em obra, perolas, plaquet de ouro ou prata, platina em bruto ou em obra, prata em bruto ou em obra, rendas finas, titulos de divida publica, valores e documentos de credito não designados.

CONDIÇÕES

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

2.ª O preço do transporte será calculado por frações indivisiveis 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.^a A Companhia reserva-se o direito de abrir os volumes taxados pela presente tarifa, em conformidade com o disposto na condição 16.^a das disposições communs ás Tarifas de grande e pequena velocidade das linhas de Leste e Norte e artigo 165.^o das da linha de Lisboa a Cintra 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.^a Egualmente se reserva o direito de effectuar estes transportes pelos comboios que julgar mais conveniente.

5.^a A Companhia só responde pelo peso e identidade do envolvero 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.^a As expedições de metallico, pedras e metaes 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 envolveros será fechada por meio de uma corda inteiriça, 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 inteiriça, collocada em fôrma de cruz, com sellos de lacre em numero bastante para assegurar a inviolabilidade do volume.

7.^a As acções, obrigações, coupons, titulos ou outros valores ou documentos de crédito devem apresentar-se em sacos ou caixas, ou formando pacotes com envolvero 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.^a 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.^a Todos os volumes de metallico e valores indicarão precisamente o nome e morada do consignatario.

Estas indicações deverão ser e-critas 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.^a Sobre os volumes que contemham metallico ou valores deverá indicar-se sempre o valor declarado.

11.^a As iniciaes, lettras, inscrições, escudos, allegorias, firmas commerciaes ou nomes dos estabelecimentos, collocados nos laceres ou nos chumbos, deverão ser claros e distinctos, 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.^a O expedidor deverá repetir ou juntar, segundo o caso, nas respectivas notas de expedição e na restante escripturação, os sellos de lacre ou chumbo eguaes aos postos nos volumes.

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

§ 2.^o Reembolsos

Percursos	Preço por fracção 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.^a Os reembolsos só são pagos depois de cobrada a sua importancia pela Companhia.

2.^a O minimo de percepção por expedição é de 100 réis.

3.^a 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 contem 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.^a O expedidor que deseje sobrecarregar 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 também ser a que assigne o «pedido de reembolso» sem o que não poderá este ser acceite.

5.^a Com a senha B da remessa será entregue ao expedidor a *senha* do «pedido de reembolso».

6.^a 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.^a Os *reembolsos* poderão seguir em porte pago se o consignatario no acto de retirar a remessa primitiva, satisfizer a taxa correspondente, e n'esse caso ser-lhe-ha entregue recibo d'essa importancia ou a pagar se esse pagamento tiver de ser feito pelo primitivo expedidor.

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

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

Lisboa, 17 de Novembro de 1890.

O Director Geral da Companhia

M. Affonso Espregueira.