

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

Contendo uma PARTE OFFICIAL, por despacho de 5 de março de 1888, do Ministerio das Obras Publicas

Proprietario director: L. DE MENDONÇA E COSTA — Engenheiro consultor: C. XAVIER CORDEIRO

REDACÇÃO — CONDE BARÃO, 18 — LISBOA

Os annexos d'este numero

TARIFA ESPECIAL N.º 2.—Pequena velocidade, do Sul e Sueste, transporte de farinhas, sementes, cereaes e legumes seccos.

TARIFA ESPECIAL N.º 12.—Idem, idem, transporte de palha e feno, por wagon completo.

TARIFA ESPECIAL N.º 16.—Idem, idem, transporte de alcool, aguardente e cortiça.

Veja-se a noticia **TARIFAS DE TRANSPORTE**, pagina 137 d'este numero.

SUMMARIO

As notas do Banco de Portugal.
O contracto da Companhia Real com o Grande Central Hespanhol.
Parte official.—Ministerio das obras publicas, commercio e industria. Portarias de 24 e 31 de março.
Tarifas de transporte.
Estudo sobre a exploração dos caminhos de ferro (continuação).
Carteira dos acionistas.
Boletins financeiros, de Lisboa, por J. F. de Paris, por G. Passard.
Cotações dos titulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro.
Receitas dos Caminhos de Ferro.
Patentes de invenção.
Penna americana automatica de *Caw Dashiway*.
Linhas portuguezas.—A ponte de Asseca.—De Santarem a Almeirim e Chamusca.
—Companhia carril-americano.—Associação dos empregados fiscaes dos caminhos de ferro portuguezas.—Loanda a Ambaca.—Da Avenida a Campolide.
Linhas hespanholas.—De Grao a Valencia.—De Luchana a Mungula.—De Ciano Sant'Anna a Soto de Rey.—De Lorea a Huercal Overa.—A Companhia de Bidasoa.—Noguera-Pallaresa.—De Elgolbar a San Sebastian.—De Zaragoza a Barcelona.
Linhas estrangeiras.—França.—Estados Unidos.—Syria.—Colonia do Cabo.
Avisos de serviço.
Annuncios.

As notas do Banco de Portugal

Dois casos coincidentes justificam que demos a preferencia, hoje, ao assumpto de que vamos tratar.

E' o primeiro, o recebimento de uma brochura que o *Moniteur Industriel*, de Paris, acaba de enviar-nos, e em que se historia a questão levantada por aquelle jornal sobre a possibilidade da falsificação dos bilhetes do banco de França, e o processo por este instaurado, contra o nosso estimado collega, Mr. de Meeûs, director d'aquella folha, e ao seu collaborador, o distincto chimico Mr. A. Schlumberger.

O segundo é o apparecimento no nosso mercado de umas novas notas do Banco de Portugal, do valor de 50000 réis, em prata, e de typo differente de todos os adoptados até hoje.

Vamos por partes, tratando do primeiro, que d'elle tiraremos argumentos que nos devem servir para analysar o segundo.

O *Moniteur* publicou, em 15 de janeiro ultimo, um interessante artigo do seu collaborador Mr. Schlumberger, demonstrando que o processo empregado para a fabricação das actuaes notas do banco de França constitue um perigo eminente para aquelle estabelecimento e para o publico, por permittir a falsificação d'esses titulos, desde o momento em que, pela photographia, se pôde obter um *cliché* perfeitamente exacto, para a reprodução fraudulenta.

Para mais á evidencia demonstrar o que n'este artigo se affirmava, o *Moniteur* deu como annexo d'aquelle numero, uns *fac-similes* dos bilhetes obtidos por aquelle processo, separando n'elles o fundo rosa, da impressão em azul, e apresentando á parte a sobreposição d'esta n'aquelle.

A prova não podia ser mais cabal.

Note-se, porem, que, para esta exhibição não poder ser motivo de qualquer fraude, e para cumprir o artigo da lei de 1885, que prohibe a reprodução de qualquer valor fiduciario de forma que possa confundir-se com o original, o nosso collega teve o cuidado de supprimir no seu *specimen* as palavras *Banque de France*, as assignaturas e os numeros, e substituiu as gravuras e timbre a secco por diversos dizeres, taes como o titulo e data do jornal, etc.

O banco de França, porem, sobresaltado certamente, com o prudente aviso do nosso collega, mas não querendo confessar a imprevidencia que elle accusava, e que tão fatal pode ser ao publico que acceta as notas d'aquelle estabelecimento, preferiu fazer um arresto em todos os exemplares d'essa gravura, existentes na administração do jornal e na sua typographia, onde havia ainda uma parte da tiragem, por motivo de um desarranjo na machina.

Sômos dos felizes que possuem um dos raros numeros que já tinham sido expedidos, acompanhados da gravura, o qual temos na nossa presença, e devemos confessar que a perfeição do *specimen* dispensa a duvida de que pelo processo empregado por Mr. Schlumberger, se pôde fazer uma exacta reprodução de qualquer titulo, de que não tenha havido um especialissimo cuidado em estudar a forma, como succede com as notas do banco francez, e outros.

Como dissemos, o banco de França instaurou um processo aos nossos estimaveis collegas Mr. de Meeûs e seu collaborador, processo que ha pouco foi julgado no 9.º tribunal correccional, por terem publicado o *fac-simile* e provado que os bilhetes d'aquelle banco são facilmente imitaveis, e por mais que a defeza fosse entregue aos distinctos jurisconsultos: o deputado por Paris, Mr. Millerand, e o por Vaucluse, Mr. de Boisserin, que pozeram bem a claro que aquella publicação, longe de facilitar a falsificação das notas, tinha o fim de precaver contra ella a direcção do banco e o publico, o intelligente chimico foi condemnado a 500 francos de

multa, e o director do jornal a 100. Ambos appellaram da sentença.

Ora bem; passemos ao segundo ponto a que acima nos referimos.

Sem incorrer na menor penalidade, porque nem temos a faculdade de seguir as pisadas do nosso collega, nem vamos indicar processos que facilitem a ruina dos possuidores de papel do nosso banco de Portugal, diremos que o artigo de que vimos de occupar-nos nos sugere a ideia de perguntar aos nossos leitores se não será um bom aviso que fazemos ao nosso banco o aconselhar á sua direcção a leitura d'aquelle notavel folheto, muito mais agora que um novo typo de notas de 5000 réis foi lançado no mercado.

Se as antigas notas eram de facil reprodução, dizem-n'o as falsificações que, uma ou outra vez, appareceram; de uma nos lembra até, que tão perfeita era, que só por meio de minuciosos estudos, e pela reunião das verdadeiras e falsificadas com o mesmo numero, se reconheceu a sua existencia.

Hoje que, a par dos systemas que se teem adoptado para a simplificação das impressões d'este papel, caminha a sciencia, aperfeiçoando todos os processos de reproduzir a gravura, não será um bom serviço que prestamos chamar a attenção para este facto?

Depois, não comprehendemos a utilidade de tão repetido empenho em variar os typos de papel em circulação.

A conservação de um só typo, como se usa em todos os estabelecimentos d'este genero, não só imprime mais especial character ao banco que emite, como não se presta a fraude por meio de uma imitação menos perfeita.

Escolhido o processo que maior difficuldade apresente em ser reproduzido, calculadas as côres e a força d'ellas, estudadas as tintas que devem ser empregadas, parece-nos que seria da maior utilidade e segurança fixar um typo que, uma vez preferido, substituiria todos que andam em circulação, fazendo-se recolher estes ao banco.

Hoje temos, que o saibamos de cór, 4 typos differentes, só da taxa de 5000 réis; sendo um de ouro e trez de prata. Do ultimo d'estes acabamos de receber um exemplar e deixem-nos dizer que allia perfeitamente a simplicidade ao mau gosto.

Esta consideravel variedade não nos parece que facilite as transações commerciaes em que não poucas vezes originará demoras inevitaveis na contagem de notas de tão differentes disposições.

Além d'isso, o menos pratico, o campones, por exemplo, quantas vezes recusará o papel que lhe dão, porque não o conhece, tendo recebido, momentos antes, outro de igual valor ao que lhe offerecem, e bem differente d'aquelle!

E se, á força de o convencerem da multiplice variedade de valores fiduciarios do nosso primeiro estabelecimento de credito, o fazem acceitar de bôamente qualquer nova variante que no papel introduzem, é bem de vêr como o falsificador facilmente illudirá o incauto, e não só o falsificador que imitar, mas até o que crear um typo seu o poderá espalhar na provincia, como um novo papel do banco.

Diariamente estamos vendo como populares das nossas aldeias são illudidos pelos rotineiros vendedores de cordões de latão, por ouro. Não será uma necessidade evitar quanto possa ser que dos cordões passem ao troco de qualquer papel avulso, sob o titulo de notas do nosso banco?

Eis uma precaução que entendemos deve ser tomada e que o publico deverá agradecer.

Fôra dos nossos centros principaes, nos mercados das villas, não é raro encontrar um vendedor que prefira dar o seu genero mais barato, comtanto que lh'o paguem em ouro, que elle possa ouvir cantar, batendo-o no meza ou na calçada.

A frequente variação de apparencia do papel ainda mais originará d'estas provas d'ignorancia.

O contracto da Companhia Real

COM O

GRANDE CENTRAL HESPANHOL

Foi infeliz o 4.º artigo que publicámos na nosso ultimo, numero pertencente a esta série.

A nossa revisão começou por lhe cortar o titulo, dando-lhe apenas o do capítulo, e não o da série que é o que acima escrevemos.

Logo na 4.ª linha apparece-nos *na* em vez de *essa*; mais abaixo faltou por completo a transcripção do trecho do artigo do *Temps* que era importantissimo porque servia de base aos corollarios que d'esse artigo se tiravam n'aquelle.

Reproduziremos pois alguns d'esses corollarios; depois do extracto do artigo do *Temps* que damos em francez para que se não pense que o alteramos na traducção.

São os seguintes os periodos a que o artigo se refere:

«Le fait saillant qui se dégage du passé de la Compagnie royale, c'est qu'elle a toujours ambitionné de relier son réseau aux lignes de l'Europe centrale par une voie directe à travers l'Espagne.

Depuis 1852, on avait conçu ce projet; mais ce ne fut guère qu'en 1878 qu'il reçut un commencement d'exécution. On mit à l'étude le tracé du chemin de la Beira Alta, s'embranchant sur la ligne du Nord portugais, à Pampilhosa, pour correspondre par Salamanque et Valladolid à Palencia, c'est-à-dire au réseau du Nord de l'Espagne, pour ramener, grâce à une réduction de 450 kilomètres, la distance de Paris à Lisbonne à 1,875 kilomètres et permettre de la parcourir en moins de quarante heures. Cette ligne a été ouverte dans le courant de l'année 1881. Puis, pour raccourcir encore la voie internationale entre Lisbonne et la frontière française, le gouvernement portugais mit en adjudication avec garantie d'intérêt le tronçon de la ligne dite de la Beira-Baixa, qui reliera la ligne de l'Est à la Beira-Alta par Abrantes et Guarda.

Le trafic international de la Beira-Alta se trouve donc menacé par l'ouverture prochaine de la Beira-Baixa. Mais la ligne nouvelle n'aura pas joui longtemps de ce détournement de trafic, si l'on construit le Grand Central qui a la pretention d'accaparer tous les transports entre Lisbonne et Irun. Cet état d'incertitude dans l'adoption définitive d'une voie directe entre le Portugal et l'Europe centrale a été jusqu'ici très préjudiciable aux intérêts engagés dans ce pays. La mise à exécution du nouveau projet ne paraît devoir qu'aggraver ce préjudice. Les capitaux qui ont concouru à l'établissement de la Beira-Alta sont à peine rémunérés aujourd'hui, et cependant ils n'ont pas subi l'effet de la concurrence. Le gouvernement portugais doit s'attendre à verser à la Beira-Baixa, également menacée, la presque totalité de sa garantie d'intérêt. Le Nord de l'Espagne, qui avait le monopole des transports entre la France et le Portugal, ne voit pas non plus sans apprehension surgir la concurrence du Grand Central et se met sur la défensive.

En effet, on ne voit pas bien les profits immédiats que la Compagnie portugaise compte recueillir d'une nouvelle ligne de Lisbonne à Irun, c'est-à-dire à la frontière française.

La voie la plus courte aujourd'hui est celle qui passe par Irun, Medina del Campo, Salamanque, la ligne de la Beira-Alta, Coimbra et Lisbonne; elle n'a que 1,069 kilomètres.

Lorsque la ligne de la Beira-Baixa, que construit la Compagnie royale portugaise sera terminée, la distance de Lisbonne à Irun sera encore raccourcie de quelque 60 kilomètres et réduite à environ 1,000 kilomètres. Or, par le Grand Central espagnol, c'est à dire par la ligne de Cacerès, par Madrid, Soria, Sanguesa et Pases, la distance entre Lisbonne et Irun doit être de 1,225 kilomètres au moins.

Par conséquent, si la Compagnie portugaise s'entend avec le Grand Central pour détourner le trafic de Lisbonne sur la France, de sa voie naturelle, pour lui faire un plus long parcours, elle arrivera, tout en portant préjudice aux capitaux français engagés dans les anciennes compagnies espagnoles, à se faire concurrence à elle-même, et à réduire d'autant son trafic sur la ligne du Nord et sur la Beira-Baixa.»

A nossa resposta foi:

Registamos desde já a confissão insuspeita de que o Norte de Hespanha tem actualmente, o monopólio entre a França e Portugal, e que não vê sem apprehensão levantar-se a concorrência do Grande Central Hespanhol. Confirma-se assim tudo que temos dito, mostrando-se ao mesmo tempo a origem da opposição que se faz á organização da nova rede.

Bastará isto para que o publico desinteressado n'estes negocios financeiros reconheça que não é o interesse geral que anima os detractores do Grande Central e da companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, mas sim a defeza do monopólio existente, que é muito prejudicial aos dois paizes, pois d'elle resulta o pequeno desenvolvimento que tem tido o trafico internacional através da Peninsula, não obstante os grandes sacrificios e esforços do governo portuguez, e da Companhia Real, para se aproveitarem as excellentes condições naturaes do porto de Lisboa, o melhor, incontestavelmente, da Peninsula.

Tirar esse monopólio ao Norte de Hespanha creando-lhe uma concorrência, é pois da maior necessidade para Portugal, porque conservando-se nas mãos d'aquella companhia uma unica linha ferrea para o serviço de França, inuteis ficarão em grande parte os dispendiosos trabalhos que se executam no Tejo, para dotar o nosso principal porto de mar das intallações, as mais completas e mais aperfeiçoadas que se conhecem.

Descendo-se ao exame mais attento do artigo do *Temps* vê-se logo a contradicção em que se labora. Suppõe-se que o trafico internacional da Beira Alta, que é actualmente a linha mais curta para Paris, está ameaçado, pela abertura da linha da Beira Baixa, que reduz ainda a distancia de Paris a Lisboa, e logo em seguida se diz que esta ultima não gosará muito tempo do desvio do trafico porque o Grande Central tem a pretensão de *accaparer tous les transports entre Lisbonne et Irun*, não obstante se reconhecer no mesmo artigo que esta linha será até mais longa do que a da Beira Baixa.

Difficilmente se comprehende que o encurtamento de distancia determine no primeiro caso um desvio immediato do trafico internacional, e que a abertura de uma nova linha mais comprida produza igualmente o mesmo effeito.

A consideração de que a Companhia Real terá os seus interesses ligados até certo ponto ao Grande Central, não justifica e muito menos explica semelhante aberração, porque esse desvio deveria dar-se por maioria de razão no estado anterior ao contracto com o Grande Central, visto que era a companhia portugueza que explorava de sua conta a linha desde Lisboa a Madrid, estando portanto a mesma interessada no augmento do producto d'essa linha.

Outros erros ainda se introduziram no artigo, especialmente nos trez periodos seguintes que tambem damos de novo, porque ficaram incompreensíveis:

A companhia real não terá interesse directo na exploração da linha de Madrid, nem na do Oeste, e por isso a corrente do trafico para além dos Pyreneos seguirá a via que mais util fôr aos interesses portuguezes.

CONCLUSÃO

De tudo que fica expellido, e que julgamos inutil desenvolver mais, resulta a nosso ver com toda a clareza o seguinte:

5.º Que por estes motivos a solução adoptada offerece garantia e vantagens a todos os interessados tanto na companhia de Caceres como nos caminhos de ferro portuguezes, havendo para estes uma redução notavel de encargos, que melhorará muito a sua situação.

6.º Que a garantia dada ás obrigações da companhia d'oeste de Hespanha subsiste integralmente como foi estabelecida pelo respectivo contracto, libertando-se a companhia portugueza dos encargos da exploração á *forfait* d'aquella linha, sem o menor sacrificio, nem augmento futuro de encargos.

Que os leitores nos desculpem esta enfiada de erros typographicos feitos pelo nosso pessoal em horas de azar, felizmente pouco vulgar aqui.

Parte Official

Ministerio das obras publicas, commercio e industria

Sua Magestade El-Rei ha por bem ordenar, em harmonia com as disposições do decreto de 21 de fevereiro ultimo, que o quadro e collocação do pessoal da 1.ª direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro seja o que baixa com a presente portaria assignado pelo conselheiro director geral das obras publicas e minas.

Paço, em 31 de março de 1891.—*Thomás Antonio Ribeiro Ferreira.*

1.ª Direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro

Quadro e distribuição de pessoal

Direcção

Engenheiro director, José Joaquim de Paiva Cabral Couceiro com residencia em Lisboa.

1.ª Repartição (central)

Chefe da repartição, barão de Bertelinho. — 3 amanuenses: Manuel da Silva Correia, Antonio Moreira Duarte, encarregado da contabilidade, José Telles Caldeira. — 2 amanuenses de 2.ª classe: Severo Leão Cabreira, José Maria Parreira Junior. — Encarregado de pagamentos, Antonio Faria de Mendonça. — Continuo, João Lourenço. — Servente, José Lucio Vivas.

2.ª Repartição (technica)

Engenheiro chefe da 1.ª divisão, Antonio Lourenço da Silveira. — Chefe de 1.ª secção, Joaquim Heliodoro da Veiga. — Chefe da 2.ª secção, Francisco Damaso de Moraes. — Amanuense de 1.ª classe, Miguel Augusto de Almeida Reis. — Amanuense de 1.ª classe (a), Antonio Maria Reis Martins Velasco. — Desenhador, Jeremias Wheelhouse. — Servente, Vicente Fernandes.

3.ª Repartição (movimento, trafego e estatística)

Engenheiro chefe da 2.ª divisão, Luiz Merens de Tavora. — Chefe da 1.ª secção, José de Sousa Freire Bandeira de Mello. — Chefe da 2.ª secção, José Vaz da Cunha. — Amanuense de 1.ª classe, Francisco Julio Pereira de Aguiar. — Amanuense de 1.ª classe (a), Arthur Eduardo Chichorro da Costa. — Desenhador, Antonio Joaquim de Oliveira Ferro. — Servente, Manuel Pinto.

4.ª Repartição (material, tracção e officinas)

Engenheiro chefe da 3.ª divisão, João Candido de Moraes. — Amanuense de 1.ª classe (a), Pedro Stokler Salema Garcão. — Desenhador, Gullherme Eduardo Gomes. — Servente, João Franco.

Serviço externo

1.ª Divisão

Engenheiro chefe da divisão, Antonio Lourenço da Silveira. — Engenheiro adjunto, Humberto Ferreira Borges de Castro. — 7 Conductores chefes de secção: José Julio Sergio, 1.ª secção; José Victorino Damasio, 2.ª secção; Augusto Cesar de Almeida Pinto e Sousa, 3.ª secção; Augusto Adelino Mendes da Silva, 4.ª secção; José Rebello de Andrade, 5.ª secção; Joaquim Antonio de Abreu Vital, 6.ª secção; Viriato Pompilio de Albuquerque Braga, 7.ª secção. — 2 Fiscaes principaes de telegraphos, pharoes, pesos e balanças: Francisco Damazo de Moraes, chefe da 2.ª secção da 2.ª repartição; Crispulo Alpoim Cerqueira Borges Cabral, com residencia em Lisboa. — 7 Agentes fiscaes de 1.ª classe: José de Mello Castellão, José da Silva Zimbarra, Jacinto Cotrim Graça, Manuel Gomes da Costa, José Afra Ferreira e Silva, José dos Santos Neves e Manuel Abranches do Amaral Guerra. — 10 Agentes Fiscaes de 2.ª classe Francisco da Costa Hortelão, Domingos Cardoso, João José Thomaz Chaves, Hermenegildo Branco Amorim, Alvaro Ignacio, José Maria d'Ajuda, Augusto Alexandrino do Nascimento Cardoso, Eduardo de Brito Aranha, Florencio Rodrigues e Manuel Maria Pereira dos Santos (b).

2.ª Divisão

Engenheiro chefe da 2.ª divisão, Luiz Merens de Tavora. — Adjunto, Antonio Carlos Roma Barbosa. — 5 Fiscaes principaes da exploração: Manuel Gualdino da Cunha, na 1.ª secção, com residencia em Lisboa; José Lorjô Tavares, na 2.ª secção, com residencia no Entroncamento; Julio Campos e Silva, na 3.ª secção, com residencia em Coimbra; José de Vargas Ollero, na 4.ª secção, com residencia em Lisboa; Antonio Queriol, na 5.ª secção, com residencia em Lisboa. — Fiscal principal do rendimento, José Vaz

(a) Estes amanuenses de 1.ª classe substituem os de 2.ª, porque os não ha d'esta classe actualmente.

(b) A distribuição dos agentes fiscaes é da competencia do director geral, e a fixação da residencia do director fiscal.

da Cunha, com residencia em Lisboa.—11 Fiscaes do movimento e tráfego: Manuel Lopes de Azevedo, com residencia no Porto; João Carlos Vaz Soares, com residencia na Torre das Vargens; Francisco Januario Moreira da Veiga, com residencia no Entrocamento; Antonio Joaquim Izidro dos Reis, com residencia em Lisboa (central); Victorino Theophilo Lourenço, com residencia em Elvas; Luiz Vieira Caldas, com residencia no Cacem; Agostinho Julio de Abreu, com residencia em Lisboa (Alcantara); Alfredo de Sampaio Garrido, com residencia em Castello de Vide; Eduardo Gemeniano Penedo, com residencia em Lisboa (Santa Apollonia); Ernesto Augusto da Silva Cordeiro, com residencia em Alfaiellos; Francisco José Monteiro, com residencia na Figueira.—17 Agentes fiscaes de 1.^a classe: Antonio Gonçalves, Diogo de Napoles, Francisco Gomes de Avellar, Manuel Pereira da Silva, Manuel Soares, Julio Avelino de Penedo, Francisco Xavier de Magalhães Lencastre, Jeronymo Francisco Lobo, Jacintho Duarte do Amaral, Antonio Duarte Silva, Jorge Frederico Norton, José Duarte da Silva Mello, Miguel Ramos e Vasconcellos, Alfredo Augusto Duarte do Amaral, Rodolpho Arthur de Sousa Canavarro, Francisco Raymundo Perdigão e Luiz Ernesto da Silva.—26 Agentes fiscaes de 2.^a classe: José Antonio Peres, José Simões de Mattos, Antonio de Aragão da Costa Lacerda, Jorge Faustino Dourado Mariz Sarmento, José Victorino Ferreira da Cunha, Pedro Augusto Ferreira, Joaquim Duarte Simões, Carlos Sertorio Fontes Pereira de Mello, Eduardo José da Silva Barbosa, Carlos Duarte do Amaral, João Marcos da Ascensão, João José Santa Clara, João Serrão de Moura Freitas, Joaquim Antonio Bernardes, Vicente Antonio Dias Pereira, Alfredo Luiz Augusto Felner, Dionysio Paes de Campos, Antonio Duarte Piló Sobrinho, Manuel Botelho de Carvalho, Adolpho Henrique Duban Laborde, João Romão, Eduardo Augusto Gomes Caldas, David José dos Santos, José Maria de Figueiredo, Joaquim João Alves Mascarenhas, Henrique Augusto Sande e Vasconcellos.—40 Agentes fiscaes de 3.^a classe: Joaquim da Silva Zimbarra, Fernando Augusto da Costa, Carlos Andrade Barbosa Pita, Firmino Soares de Figueiredo, José Theodosio Rodrigues, Antonio de Almeida Euzebio, Pedro de Laxman, José de Mello Lacerda Brederode, Francisco Gregorio Correia Apolinario, Joaquim Dias, Julio Olympio de Moraes, José Augusto da Costa Falcão, Antonio Joaquim Coelho, Antonio Soares de Albergaria, Manuel de Jesus Teixeira, Jacintho Antonio da Silva Franco, Arthur Aurelio Carneiro, Antonio José da Silva, José Ferreira Raposo, José Ignacio da Piedade, Manuel Joaquim Araujo Pereira, José Maria Elias, Julio José Pinheiro, Alberto Maria Juzarte Miranda, José Ferreira Fontes, José Martins Clemente, Arthur Ferreira, José Maria Ludovice, Augusto José de Barros, João Maria da Silva Leitão, Jorge Augusto de Mello Valente, Cesar Augusto Alves de Carvalho, Eduardo Augusto da Silva Falcão, Pedro da Costa Terenas, Antonio Maria Simões, Alexandre Mendes Martins, Antonio das Dôres Grinche, Frederico Lacerda dos Santos Reis, Manuel da Silva Oliveira e Severo Leopoldo Baptista Malhão de Moraes. (a)

3.^a Divisão

Engenheiro chefe da 3.^a divisão, João Candido de Moraes.—4 Conductores artifices: Caetano José de Figueiredo, com residencia em Lisboa; Augusto Esteves Ventura, com residencia em Lisboa; Ernesto Augusto Ferreira, com residencia em Lisboa.—4 Machinistas fiscaes; José Albino, Joaquim José do Nascimento, Antonio Maria de Paiva e Eloy Allemão de Faria. (b)

Ministerio das obras publicas, commercio e industria, em 24 de março de 1891.—O conselheiro director geral, *Bento Fortunato de Moura Coutinho de Almeida d'Eça*.

Relação dos empregados addidos ao quadro supra

1.^a Repartição (central)

Chefe de expediente, Joaquim da Motta Marques.—Amanuenses de 1.^a classe: Manuel dos Santos Fernandes, Domingos dos Santos Martins.—Encarregado de pagamentos, Camillo Augusto Moniz de Bettencourt.—Continuos: José Rodrigues, Antonio Martinho da Silva, Abilio Rodrigues dos Santos.

1.^a Divisão

Fiscal principal de telegraphos, pharoes, pesos e balanças, Caetano José Dias, com residencia em Lisboa.—Agentes fiscaes de 1.^a classe: João Diogo, Joaquim Miguel, João Henrique Cancellia, Henrique de Mello Alvellos Corte Real, Manuel Pinheiro, Francisco Narciso, Jorge Barros Lima do Rego Barreto, Alvaro Xavier Maria Pimenta, José Malaquias, Agostinho dos Santos, Lucio Duarte de Carvalho, Manuel Ogando, Victor Portugal. (a)

(a) A distribuição dos agentes fiscaes é da competencia do director geral, e a fixação da residencia do director fiscal.

(b) A collocação dos machinistas fiscaes é da competencia do director fiscal.

2.^a Divisão

Fiscaes principaes: André da Cunha, na 1.^a secção, addido, com residencia em Lisboa. Manuel Joaquim Izidro dos Reis, na 4.^a secção, addido, com residencia em Lisboa.—Fiscal principal de rendimento, Alfredo Machado, com residencia em Lisboa.—Fiscaes: Firmino de Almeida e Brito, com residencia em Lisboa (central). Antonio Raul Teixeira, com residencia em Lisboa (Santa Apollonia).—Agentes fiscaes de 1.^a classe: Antonio Rodrigues Sul, Sebastião de Mello e Povoas, Francisco Maria Barbosa Pita, Fernando Joaquim Candido Passos, Francisco Florencio Marques, Antonio Medeiros Albuquerque, Vicente Ferreira Brabo, D. Azul de Mendonça, Luiz Polycarpo Arthur Delgado, Thomás Menezes de Almeida e Silva, Eduardo Joaquim da Costa Torres, José Victorino de Sá Saldanha, Roque Menezes Fernandes Thomás, Francisco Paes dos Santos, Albano Diniz Vieira, Joaquim da Cunha Freire Pignatelly, José Theodoro dos Santos Ferreira, Joaquim dos Santos Ferreira.—Agentes fiscaes de 2.^a classe: José Antonio Pereira Diegues, Eugenio de Figueiredo, Arthur Eduardo Coelho Fragoso.—Agentes fiscaes de 3.^a classe, Francisco José Domingues, Euzebio Carlos de Almeida Palmeirim, Manuel Pedro Barroso Martinho, Marcelino Gonçalves Borges, Julio da Silva Ferreira, Eduardo Augusto Lopes, José Eduardo dos Santos, Demosthenes Ivo Freitas e Oliveira, Antonio Cardoso Guedes, Carlos Moraes Sarmento, José Maria Marques de Almeida, Ayres Augusto Andréa Gameiro, Antonio Motta Neves, Abilio da Costa Jacob, Augusto José Ferreira da Gama, Casimiro Bertrand, Benjamin da Rocha Dantas, Agostinho Antonio Gomes, Luciano Augusto Lobo Alves, Francisco Antonio Ramires Junior, Julio Maximiano Carvalho e Silva, Luiz Ferreira de Sousa, João Rodrigues Pereira da Costa, José Maria Alves Lopes, Jayme Augusto Baptista da Costa, Luiz Alves Ribeiro, Antonio Venancio de Figueiredo, Francisco de Paula da Silva Souto, Ernesto Augusto Martins Pereira e João Amado Ramalho. (a)

Ministerio das obras publicas, commercio e industria, em 24 de março de 1891.—O conselheiro director geral, *Bento Fortunato de Moura Coutinho de Almeida d'Eça*.

Sua Magestade El-Rei ha por bem ordenar, em harmonia com as disposições do decreto de 21 de fevereiro ultimo, que o quadro e collocação do pessoal da 2.^a direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro seja o que baixa com a presente portaria, assignado pelo conselheiro director geral das obras publicas e minas.

Paço, em 31 de março de 1891.—*Thomaz Antonio Ribeiro Ferreira*.

2.^a Direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro

Quadro e distribuição do pessoal

Direcção

Engenheiro director, Bernardo de Aguiar Teixeira Cardoso, com residencia em Lisboa.

1.^a Repartição (central)

Chefe da repartição, João Dantas Ricaldes Rodrigues Trigueiros.—3 Amanuenses de 1.^a classe: Carlos Martins, Antonio José Mendes, encarregado da contabilidade, Fernando Maria da Gama Lobo.—2 Amanuenses de 2.^a classe: Leonildes Marques da Cunha Luiz e Jeronymo Joaquim da Silva Ramos.—Encarregado de pagamentos, Joaquim Antonio Victal.—Continuo, Cesar Francisco das Neves.—Servente, Francisco Pereira.

2.^a Repartição

Engenheiro chefe da 1.^a divisão, Gaspar da Rocha Paes de Werneck.—Conductor chefe da 1.^a secção, Albino Ferreira de Lacerda.—Chefe da 2.^a secção, conductor Luiz Ricaldes da Silva Rodrigues Trigueiros.—Amanuense de 1.^a classe, José de Sousa Pinto de Barros Cachapuz.—Amanuense de 2.^a classe, Antonio Maria de Figueiredo Pinto.—Desenhador, Joaquim José Madeira.—Servente, José da Conceição.

3.^a Repartição (movimento, tráfego e estatística)

Engenheiro chefe da 2.^a divisão, Affonso de Moraes Sarmento.—Chefe da 1.^a secção, José Duarte do Amaral.—Chefe da 2.^a secção, conductor Carlos Maria Marques.—Amanuense de 1.^a classe, Bartholomeu da Silva Pereira e Cunha.—Amanuense de 2.^a classe, Ernesto Julio de Carvalho.—Desenhador, Accursio Joveniano Pinto da Cruz.—Servente, José Ferreira.

4.^a Repartição (material, tracção e officinas)

Engenheiro chefe da 3.^a divisão, José Gonçalves Pereira dos Santos.—Amanuense de 2.^a classe, Adelino Mesquita.—Desenhador, Leopoldo Cesar de Andrade.—Servente, Antonio João de Bastos Junior.

(a) A distribuição dos agentes fiscaes é da competencia do director geral, e a fixação da residencia do director fiscal.

Serviço externo

1.ª Divisão

Engenheiro chefe da 1.ª divisão, Gaspar da Rocha Paes de Werneck.—Engenheiro adjunto, Eduardo Augusto Xavier da Cunha.—5 Condutores chefes de secção: José Maria da Graça Correia Fino, 1.ª secção; João Nunes da Palma, 2.ª secção; João Antonio Alves de Sá, 3.ª secção; José Antonio de Oliveira Duarte, 4.ª secção, e José Maria Sousa Lobo, 5.ª secção.—2 Fiscaes principais de telegraphos, pharoes, pesos e balanças: Conductor Antonio Luiz de Mendonça Cabral, com residencia na Figueira; conductor Luiz Rivaldes da Silva Rodrigues Trigueiros, chefe da 2.ª secção da 2.ª repartição.—5 Agentes fiscaes de 1.ª classe: Antonio Rodrigues, Daniel Alves Cerveira, José Jorge Ribeiro, Joaquim de Oliveira Moraes e Daniel da Costa Nunes.—7 Agentes fiscaes de 2.ª classe: Antonio Miguel de Carvalho, Adriano Augusto dos Santos, João Nunes, Antonio José Gomes Junior, José Maria das Neves e Silve, Eduardo Augusto Garcia e Alberto de Sousa Pavão. (a)

2.ª Divisão

Engenheiro chefe da 2.ª divisão, Affonso de Moraes Sarmiento.—Adjunto, Eduardo de Moura Coutinho de Almeida d'Eça.—2 Fiscaes principais de exploração: Conductor Francisco José de Oliveira Sá Chaves Pinto, com residencia na Figueira, e Cassiano Augusto Pessoa de Amorim, com residencia na Covilhã.—Fiscal principal do rendimento, conductor Carlos Maria Marques, com residencia em Lisboa.—7 Fiscaes do movimento e trafego: José Maria Lobo d'Avila, com residencia em Abrantes; Manuel Mendes Rodrigues da Silva, com residencia em Villar Formoso; Thiago da Silva Albuquerque, com residencia em Santa Comba Dão; Jorge Galvão Mexia, com residencia na Guarda; Antonio da Camara Carvalhal, com residencia na Figueira; Manuel Joaquim Pereira, com residencia no Porto, e Manuel Ferreira Pinto Basto, com residencia na Pampilhosa.—5 Agentes fiscaes de 1.ª classe: Francisco Cardoso Coutinho, Joaquim Ezequiel de Almeida, Caetano Antonio Lopes, João Antonio de Mattos e João Gualberto Cardoso de Mello.—11 Agentes fiscaes de 2.ª classe: Fernando Victor Costa, José Pinto da Costa, Pedro Fernandes Thomaz, Antonio Nunes de Carvalho, Albano Cabral de Moura, Francisco Lopes Moraes Silvano, Julio Antonio Cardoso, Miguel Soares de Albergaria, Antonio Joaquim Gonçalves, José Taveira Cardoso e Antonio da Silva Roboredo.—19 Agentes fiscaes de 3.ª classe: Francisco Augusto Rodrigues da Silveira, Antonio Joaquim de Abreu, Joaquim Rodrigues Ribeiro, Francisco Correia da Silva Marques, Thomaz Maria Bessone Bastos, Jayme Dias Guilhermino, Eduardo Ferraz Horta e Valle, Carlos Augusto Macedo e Vasconcellos, Antonio Duarte Pega, Emydio Cardoso, Abilio Arthur Coelho, João Alves da Silva, Elesiario José Carreira, Antonio Alves Christovão, Amador José Fernandes, José Soares de Albergaria d'Auvergne, Antonio Pereira de Mello, Augusto Cardoso de Assumpção e Henrique Teixeira da Motta.

3.ª Divisão

Engenheiro chefe da 3.ª divisão, José Gonçalves Pereira dos Santos.—2 Conductores artifices: Francisco de Assis Costa Cabral, com residencia na Figueira.—2 machinistas fiscaes: Ignacio Pereira de Carvalho, com residencia na Figueira. (b)

Relação dos empregados addidos ao quadro supra

1.ª Repartição (central)

Chefe do expediente, Candido Henriques de Paiva.—Amanuense de 1.ª classe, Ernesto Barroso Pereira.—Amanuense de 2.ª classe, Adolpho Menezes Guedes da Fonseca.—Sergio Matheus, Seraphim José de Sousa.—Serventes: José Alexandre, Joaquim Alves Moreira, Joaquim Gomes.

1.ª Divisão

Agentes fiscaes de 1.ª classe: Antonio Ogando, João Rodrigues Paraizo, Manuel Carlos do Valle, Antonio Vaz da Costa Roxo, Faustino dos Santos Silva, Antonio Alves Cerveira, Henrique de Barros Coelho e Campos.—Agentes fiscaes de 2.ª classe: Antonio dos Santos Barata, Augusto Antonio Nunes, Francisco Pereira Rodrigues Castilho.

2.ª Divisão

Agentes fiscaes de 1.ª classe: Adriano Lopes Soeiro, Francisco Gamboa Sousa Pinto, José Jeronymo Alves de Carvalho, João Filipe de Oliveira, Fausto Cardoso Coutinho, Ernesto Leite Pereira Jardim, Carlos de Oliveira, José Gomes Severo, Carlos Augusto Ferreira de Castro, Eloy Augusto da Costa.—Agentes fiscaes de 2.ª classe: Ernesto Benedicto Balbino Correia, D. José de Almeida e Silva, José Candido Lopo de Figueiredo, João Climaco Baptista, Alberto Augusto Cesar Callixto, João Guilherme Barbo-

sa, José Pinheiro da Silva, Luiz Antonio Zacharias Candido de Carvalho, Manuel Duarte do Amaral.—Agentes fiscaes de 3.ª classe: José Daniel França, José Caetano, José Pedro Nunes da Silva, João Antonio Martins, José da Fonseca Gamboa e Vasconcellos, Antonio Monteiro Pereira, Domingos da Costa Telheiras, Antonio Manuel Ferreira Pontes, Joaquim Maria Nunes, João Nunes—João Nunes Branco Pardal, João Leopoldo Gouveia, Alfredo Caldeira da Rocha, Domingos Antunes, Antonio Duarte Junior, Valentim Duarte Simião, Pedro Braz Justino, José Pinto Varella da Cunha, Lourenço Videira, José Alves Figueiredo, Antonio José Pires, José Antonio Lopes e Silva, Manuel do Nascimento de Figueiredo, Antonio Joaquim Pereira, José Pinto Cortez Junior, Alberto Nogueira de Brito, José Pinto do Cunha, Ernesto Dias Paes Mamede, José Alves Pinto.

Ministerio das obras publicas, commercio e industria, em 24 de março de 1891.—O conselheiro director geral, Bento Fortunato de Moura Coutinho de Almeida d'Eça.

N. B. A distribuição dos agentes fiscaes é da competencia do director geral, e a fixação da residencia do director fiscal.

Tarifas de transporte

Annexo do presente numero

Tarifa especial n.º 2—Pequena velocidade, do Sul e Sueste, transporte de farinhas, sementes, cereaes e legumes, seccos.

A questão cerealifera tem repetidas vezes feito modificar as tarifas de transporte das nossas linhas ferreas. Foi ella que produziu já a actual tarifa n.º 2 do Sul e Sueste que vae ser substituida pela que hoje distribuímos, e que hoje faz adoptar na mesma rede novos preços mais reduzidos e differentes condições das que teem estado em vigor.

A nova tarifa n.º 2 obedece ao systema de base decrescente em relação á tonelagem transportada e não em relação da distancia, como a actual; tambem vemos que foi preferida a adopção do typo redondo em réis, sem decimaes, o que tem a grande vantagem de simplificar consideravelmente os calculos, tornando-os accessiveis a qualquer transportador menos pratico de conferir as taxas das suas remessas.

Tem a tarifa dois grupos de preços kilometricos para cada uma das 3 classes de mercadorias a que se destina. A primeira d'estas classes applica o typo de 15 réis seja qual fôr a distancia, quando o peso da expedição não seja inferior a 500 kilos ou pagando com tal, e 12 réis com a distancia minima de 188 kilometros, quando as remessas pesem 8:000 kilogrammas, minimo, ou que paguem como taes.

Quer dizer que a uma expedição de percurso superior a 188 kilometros e de mais de 6.400 kilos resultará mais economico transporte pagando como 8:000 kilos do que pelo seu peso effectivo, e egualmente lucra, quando se transporte a mais de 150 kilometros, pagando o minimo de 2250 por tonelada conforme o typo n.º 2.

Os cereaes e legumes que hoje pagam, até 100 kilometros 14 réis, de 101 em diante 12 réis, ficam pagando 12 réis a qualquer distancia, para os pesos de 500 kilos e apenas 8 réis, desde 150 kilometros, pelos de 8.000 kilos. Isto permite que os pesos superiores a 5:330 kilos á distancia minima de 225 kilometros, lucrem com a applicação do preço de 8.000 kilos pelo 2.º typo.

Nos percursos entre 150 e 225 kilometros, o peso, além do qual convém applicar o preço minimo de réis 17800 por tonelada, vae variando, segundo a distancia, entre 8:000 e 5:330 kilos.

Aos tremozos applicar-se ha o typo de 8 réis desde que a expedição tenha 500 kilos, e a qualquer distancia.

Devemos notar ainda que o minimo da expedição, que é hoje de 1:000 kilogrammas, foi reduzido a 500,

(a) A distribuição dos agentes fiscaes é da competencia do director geral, e a fixação da residencia do director fiscal.

(b) A collocação dos machinistas fiscaes é da competencia do director fiscal.

o que aproveita aos transportadores de um moio de trigo ou farinha, vantagem de que hoje não desfructavam estes pesos.

A concessão para o retorno gratuito das taras de que, pela actual tarifa, só gosam as expedições destinadas a Lisboa e Barreiro, foi tornada extensiva ás consignadas a qualquer estação.

Os cereaes de Faro a Beja que hoje pagam 2\$644 réis por 1:000 kilos ficam pagando 2\$200 em remessas de wagon completo. As farinhas que, de Beja a Faro, pagam 3\$158 réis por tonelada, ficam pagando 2\$650, quando expedidas por wagon completo.

Tarifa especial numero 12—idem, idem—palha e feno, por wagon completo. — A maior redução que a nova tarifa, que principiou a vigorar no Sul e Sueste, em 24 de abril, representa em relação á actual, é nos transportes a distancia de 30 a 100 kilometros que antigamente pagavam 12\$000 réis por wagon, e hoje pagam 8\$500 e mais 40 réis por kilometro que exceda a 30.

Assim chega-se aos mesmos 100 kilometros com um preço de 11\$300, isto é, menos 700 réis do que actualmente, differença que é mantida em qualquer distancia superior a esta. Tem mais a vantagem de conceder o regresso gratuito dos encerados com que os expedidores entendam dever resguardar a mercadoria.

Tarifa especial 16—idem, idem—alcool aguardente e cortiça.—A novidade d'esta tarifa é a sua ampliação ao alcool e aguardente em cascos ou barris, mercadorias que hoje pagavam o seu transporte pela tarifa geral.

D'isto resulta que, em vez do typo de 30,33 réis, pagarão hoje estas mercadorias 27 ou 23 réis, segundo se transportem a 140 kilometros ou a maior distancia.

O minimo de percurso é de 100 kilometros.

Taras varias.—No intuito de facilitar o regresso dos saccos do serviço de cereaes e farinhas que geralmente são alugados a um tanto por dia e teem que ser devolvidos com urgencia, a direcção do Sul e Sueste resolveu taxar estas expedições pela sua tarifa de recova-gens de grande velocidade, 1.º grupo, aos typos de 50 réis, para as distancias até 100 kilometros; 45, para as de 100 a 200 kilometros; e 40, para os percursos superiores a estes.

Viagens de collegiaes.—A estação central do Rocio foi declarada comprehendida, na designação generica de *Lisboa* indicada nas procedencias da *Tarifa especial n.º 2 de grande velocidade*, para transporte de grupos de collegiaes e seus professores, no que respeita aos destinos das linhas de Cintra e de Torres-Figueira-Alfarellos, e igual interpretação fica tendo a citada tarifa, em referencia á rede de Norte e Leste, logo que o serviço d'estas linhas esteja directamente ligado á estação Central do Rocio.

Os bilhetes creados pela *Tarifa especial n.º 2 de grande velocidade* para Lisboa serão, pois, vendidos desde já na *Estação Central do Rocio* aos passageiros que se destinem ás linhas do Oeste; e sel-o-hão igualmente para as estações do Norte e Leste, logo que o respectivo serviço de passageiros se effectue em Lisboa R.

Aos grupos de 20 e mais passageiros, que na estação Central do Rocio se utilisem da citada tarifa comprando outros tantos bilhetes de 2.ª ou 3.ª classe, será excepcionalmente concedida, tanto á ida como á volta, uma carruagem reservada da classe correspondente aos bilhetes que hajam tomado, sempre que previnam por escripto a estação de procedencia de que desejam gozar d'esta vantagem extraordinaria no praso e nos termos da condição 5.ª da tarifa.

Tambem foi concedido que na linha de Cascaes, aos grupos de collegiaes acompanhados dos respectivos per-

feitos e professores, e *compostos de 20 ou mais pessoas*, se dê uma carruagem reservada de 2.ª ou 3.ª classe segundo os bilhetes que tomarem.

Esta concessão só terá effeito em Alcantara-Mar, quando a carruagem seja pedida por escripto ao respectivo chefe de estação seis horas, pelo menos, antes da partida do comboio que os interessados queiram utilizar, garantindo-se-lhes n'esse acto igual vantagem para a volta, quando indiquem o comboio em que desejam regressar, e o regresso se realise no mesmo dia da ida ou no dia seguinte.

Bilhetes de assignatura.—Vae ser adoptada na linha de Cascaes a mesma tarifa em vigor para bilhetes de assignatura da linha de Cintra.

O preço para Cascaes será igual ao de Cintra e para Oeiras igual ao de Queluz.

Ha tambem preços mais reduzidos para senhoras.

Esta tarifa (de Cintra) foi por nós distribuida como annexo ao n.º 74, de 16 de janeiro ultimo.

ESTUDO SOBRE A EXPLORAÇÃO DOS CAMINHOS DE FERRO

CAPITULO V

(Continuação)

Tarifas mixtas e internacionaes

As tarifas mixtas calculam-se geralmente pela ligação das taxas variaveis. As despesas fixas (accessorias) dividem-se por metade entre as duas administrações. Quando ha tres administrações, as duas de chegada e partida percebem cada uma fr. 0.40 de despesas fixas e a de transito 0.20. Quando ha quatro administrações as despesas accessorias são elevadas a 1,20 fr., tendo as terminus fr. 0.40 cada uma, e as de transito fr. 0.20.

O systema de ligação dos preços internos, que infelizmente tem soffrido muitas excepções, dá lugar a um grande numero de classes de mercadorias.

Com effeito, mercadorias que estão classificadas em differentes classes, nas tarifas especiaes que é preciso ligar, dão lugar a classes supplementares, o que tem sido muito criticado pelos inimigos d'este systema. A objecção não é, todavia, firmada em bases solidas, na nossa opinião, visto que nos não parece, por certo, mais difficil ler o preço d'uma taxa quando elle está escripto na 5.ª, 6.ª ou 8.ª columna da tarifa, do que quando está escripto na 4.ª, por exemplo. Isto mesmo, é—crêmos—uma das vantagens que as tarifas francezas teem sobre as tarifas belgas, visto que possuem um numero muito maior de classes de mercadorias em tarifa interior.

Por isso, fazemos votos para que o systema de que estamos fallando se vá generalisando cada vez mais.

As tarifas internacionaes calculam-se de maneira analoga. Todavia, são muito mais complicadas, no nosso parecer. Quereríamos apenas ver inscriptas as mercadorias que se transportam, classificando-se as outras de facto e de direito em uma classe geral unica; esperamos que ainda assim succeda um dia. Acreditamos mesmo que, accentuando-se cada vez mais e mais as complicações resultará o facto da força das cousas obrigar as administrações a adoptarem a medida que expozemos.

O que acabamos de dizer, leva-nos muito naturalmente a comparar as tarifas belgas com as tarifas dos differentes paizes, visto que estas devem concorrer em parte para a criação das tarifas mixtas e internacionaes.

A melhor maneira de fazer esta comparação não consiste apenas em reunir as taxas das diversas séries ou

classes de tarifas geraes das rêdes situadas em paiz diverso; um tal systema poderia levar-nos a erros, e poucos resultados interessantes daria, porque as classificações de mercadorias variam d'um paiz para outro, e uma mercadoria pôde ser collocada na 1.^a classe em um paiz e na 2.^a ou 3.^a em outro. E' melhor tomar um certo numero de artigos cujos transportes são importantes, e procurar quaes são os preços de transporte mais elevados, e os mais baixos que lhes são applicados. As taxas mais elevadas são quasi sempre as da tarifa geral, as mais baixas são as das tarifas especiaes ou de excepções.

As mercadorias de que se estudarão as taxas de

transporte são as hulhas, cereaes, ferro em bruto, generos coloniaes, batatas, algodão. O quadro seguinte dá as taxas, por tonelada, das tarifas geraes applicadas a estas mercadorias, em percursos variando de 100 em 100 kilometros a 400 kilometros. As tarifas belgas comprehendem as despesas fixas que se elevam a um franco por tonelada e que fazem parte da taxa de transporte. O mesmo succede com as taxas allemãs, as quaes teem tambem as despesas fixas, de fr. 2.50 por tonelada, nas expedições em carga de wagon. As taxas francezas são as applicadas antes de 1884, visto que a maior parte das companhias modificaram as suas tarifas depois d'essa epocha.

ARTIGOS	Percorso	Estado belga	Norte	Este	Sociedade austriaca	Estado da Prussia	Estado da Baviera
Hulha.....	100	4.50	5.00	5.00	9.00	4.825	4.876
	200	5.50	10.00	10.00	16.325	8.150	8.250
	300	6.50	12.00	12.00	22.475	11.475	11.625
	400	8.00	16.00	13.80	27.7625	14.800	15.000
Cereaes	100	6.25	10.00	8.00	7.025	7.060	7.125
	200	7.50	20.00 (15)	16.00	13.525	12.620	12.750
	300	8.50	27.00 (15)	20.00	20.025	18.180	18.375
	400	9.50	"	24.00	26.525	23.740	24.000
Fundição em bruto.....	100	4.50	10.00	10.00	6.050	4.825	4.875
	200	5.50	20.00 (8,5)	20.00 (6)	10.9625	8.150	8.250
	300	6.50	27.00	30.00	15.1125	11.475	11.625
	400	8.00	"	40.00	19.1125	14.800	15.000
Generos coloniaes.....	100	10.50	16.00	16.00	15.500	16.250	16.875
	200	17.50	32.00	32.00	31.000	30.000	31.250
	300	21.50	68.00	48.00	46.500	43.700	45.625
	400	25.50	"	64.00	62.000	57.500	60.000
Batatas	100	6.25	10.00 (4,8)	8.00	9.000	4.825	4.875
	200	7.50	20.00	16.00	16.325	8.150	8.250
	300	8.50	27.00	20.00 (12)	22.475	11.475	11.625
	400	9.50	"	24.00 (16)	27.7625	14.800	15.000
Algodão	100	8.00	10.00	10.00	10.250	7.060	7.125
	200	10.50	20.00	20.00	20.500	12.620	12.750
	300	12.50	27.00	30.00	30.750	13.180	13.375
	400	14.50	"	40.00	41.000	23.740	24.000

Antes de analysar as taxas contidas n'este quadro e comparal-as entre si, é necessario fazer uma observação preliminar a respeito da elevação relativa das taxas.

Se em todos os paizes, a maior parte dos transportes fosse effectuada pelo preço das tarifas geraes, como succede na Belgica e na Allemanha, a comparação das taxas d'estas tarifas geraes com os mesmos artigos, daria muito approximadamente uma demonstração de maior ou menor carestia dos transportes de caminho de ferro.

Em França, porém, a parte mais importante das mercadorias transportadas por caminhos de ferro é taxada por tarifas especiaes, taxas que não são muitas vezes, mais do que a metade ou terça parte das geraes.

No quadro precedente indicamos entre parenthesis, algumas taxas de tarifas especiaes ao lado de taxas correspondentes da tarifa geral das companhias do Norte e do Este. Na Austria-Hungria e na Ingl terra são autorisados os contractos particulares, e os preços firmes d'elles, que comprehendem além do preço de transporte, os de manutenção e algumas vezes de camionagem, impedem frequentemente o conhecimento da taxa applicada. As cifras, porém, cuja verdadeira determinação seria mais interessante publicar, são as dos preços médios, cobrados pelo transporte das principaes mercadorias da rêde. Ora a completa falta de dados estatisticos das receitas e tonelagem kilometrica dos principaes artigos é um obstaculo á determinação d'estas medias.

Aqui, a tarifa média, percebida pelo transporte de todas as mercadorias sobre uma rêde, apenas tem um interesse mediocre porque, mesmo para uma só tonelagem, a tarifa média pôde variar muito, segundo a natureza dos productos transportados e do trafico.

Se se compararem entre si as cifras do quadro precedente, vê-se que elle constata o serem as taxas belgas, no seu conjuncto, as mais baixas.

As tarifas allemãs são muitas vezes inferiores, em percursos de 100 kilometros, ás taxas belgas, mas é raro succeder que de 200 kilometros para cima não sejam as taxas belgas mais reduzidas do que ás allemãs.

As tarifas geraes belgas são todos differenciaes; as tarifas geraes allemãs são todas proporcionaes a distancia. A escala rapida decrescente das taxas belgas permite á mercadoria o percorrer grandes distancias e por preços muito inferiores aos preços allemãs, posto que a base das tarifas allemãs seja algumas vezes, para as pequenas distancias, notavelmente inferior á das tarifas belgas. Estes resultados provam a influencia que podem exercer no trafico, e as consequencias que acarretam o systema das taxas differenciaes e o das taxas proporcionaes a distancia. O systema belga faz chegar as mercadorias, com poucos gastos, á fronteira, e permite-lhes por conseguinte, o expedirem-se para tanto mais longe, no interior dos paizes limitrophes, quanto seja mais rapidamente decrescente a escala differencial.

(Continua.)

Albert Urban.

Carteira dos Accionistas

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

9.º sorteio. Lista numerica das obrigações d'esta Companhia emitidas para a construcção do caminho de ferro da Beira Baixa que sahiram sorteadas em sessão publica de 23 d'abril de 1891 para amortisação correspondente ao 1.º de julho de 1891.

Obrigações de 2:000 marcos ou réis 450\$000—n.ºs 243, 1:668, 2:166, 3:263, 6:140 e 6:693.

Obrigações de 400 marcos ou réis 90\$000—n.ºs 13:839, 14:112, 16:414, 17:519, 19:433, 20:230, 22:921, 25:326, 25:554, 26:246, 27:883, 28:089, 29:276, 34:957, 36:386, 40:746, 41:514, 41:989, 42:395, 42:761, 42:946, 44:658, 45:772, 48:570, 49:426, 51:709, 51:069, 57:028 e 57:906.

Boletins Financeiros

Lisboa 30 de abril de 1891.

Não foi das menos interessantes para as finanças portuguezas a quinzena que hoje finda. Pelo contrario, assignalou-se ella principalmente pela franca resistencia aberta lá fóra, e por parte dos capitalistas mais directamente envolvidos nas questões financeiras portuguezas, contra a teimosa, impertinente e desleal propaganda de descredito, que de ha tempos a esta parte, se estava fazendo, por todos os meios, na imprensa e na bolsa de Paris, especialmente contra Portugal, propaganda que attingira os ultimos excessos, entrando n'um caminho de calumnia e diffamação, que começava a prejudicar-nos directamente. O que os esforços da diplomacia nunca haviam logrado conseguir, conseguiu a energia dos capitalistas, que vendo ameaçado o exito de subscrições, da maxima importancia para elles, se pozeram em campo até que os tribunales lhe deram provimento ás reclamações. O julgamento do *National*, chamado aos tribunales pela administração do *Credit Industriel* por asserções menos favoraveis para o seu credito, a condemnacão rigorosa que lhe foi infligida, levando se a indemnisação de perdas e danos até 100.000 francos, alem das custas do processo e da publicação da sentença em 65 jornaes á razão de 300 francos por cada publicação, estabeleceu um precedente, que fez acobardar os diffamadores de Portugal, tanto mais em perigo quando é certo que, pela sua parte, o governo francez ordenára um inquerito policial com o fim de saber qual a agencia de publicidade d'onde sahiram os artigos, os pamphletos e os cartazes em que era desacreditado o nosso paiz.

N'estas condições excepcionaes, não se tendo ainda restabelecido a confiança inteira e completa na situação politica do paiz, não só em consequencia dos successos de 31 de janeiro, que deram um fundo golpe no nosso credito, mas também e sobretudo pelas oscillações constantes do estado da questão com a Inglaterra, que mais de uma vez pareceu um risco imminente de rompimento, o resultado das subscrições para a formação da companhia dos tabacos e para a collocacão do novo emprestimo portuguez excedeu toda a espectativa, porque affirmou uma sensivel renovação de confiança no credito portuguez. Especialmente a importancia das subscrições em Paris é digna de notar-se, porque denuncia disposições accentuadas no capital francez para voltar a interessar-se nos negocios de Portugal, o que será de enormes vantagens para algumas empresas, que, carecendo de desenvolvimento estavam um pouco embaraçadas pelas dificuldades dos mercados financeiros, que lhes não permittiam, até aqui, nenhuma tentativa de realisacão dos novos capitales. Este começo de desfogo já faz annunciar como esboçadas algumas operações, que aguardam oportunidade para se apresentarem, avultando entre estas, ao que se diz, uma que terá por objectivo principal os caminhos de ferro portuguezes e outra tenderá a collocar n'um certo pé uma conhecida companhia de navegacão portugueza.

O *Economiste Français*, na sua ultima revista financeira, fallando dos fundos portuguezes, diz: — «Os fundos portuguezes estiveram n'esta semana (12 a 18 d'abril) assaz fracos, sob a influencia de certos boatos de crise ministerial e de incidentes em Africa. Estas informacões foram desmentidas posteriormente. Ficaram a 54 1/4 o que ordenou que fossem arrancados os cartazes miguellistas. Devemos dizer que estes tinham acabado por cançar o publico. O governo portuguez dá-lhes uma indemnisação que deverá satisfazer os largamente. Quando um paiz está em guerra civil ou tem um governo que não é plenamente reconhecido pela nação, os estrangeiros não tem o direito de intervir fazendo emprestimos a um dos belligerantes ou pretendentes. Se por exemplo, no momento actual, estrangeiros, francezes ou inglezes, emprestassem a um dos partidos que se disputam no Chili, a Balmaceda ou aos revoltosos, estes prestamistas, só de si mesmos se poderiam queixar se viessem a perder o seu dinheiro. Os estrangeiros são sempre maus juizes nas questões de um paiz que não habitam, e não

tem direito de intervir n'essas questões com emprestimos que constituem uma verdadeira invasão.»

Na quinzena hoje finda a baixa accentuou-se infelizmente por uma forma desastrosa e as dificuldades internas chegaram até ao ponto de em algumas casas bancarias, nos dias da sahida do *Sud-Express* se não venderam *chèques* sobre Paris e Londres, se não depois das 2 horas da tarde para dar tempo a reforçarem os seus depositos ou pela simples conveniencia de ganharem mais um dia de juro. Este facto bastaria para indicar a situação pouco desafogada da nossa praça, se outras o não atestassem significativamente. O cambio do Rio de Janeiro sobre Londres, continua mal, regulando a 17 3/4. No nosso mercado os cambios tem regulado:— Sobre Londres — *chèque* 52 7/8, (papel) e 53 3/16, (dinheiro). — Sobre Paris — *chèque* 541, (papel) 539, (dinheiro). — Londres a 90 dias, 53 3/8, 53 1/2. — Paris, a 90 dias, 537, 533. — Berlin, a 90 dias, 219, 218. — Madrid, a 8 dias, 880, 872. — As accções do *Banco de Portugal* ficaram hontem a 109\$000 réis, as do *Lisboa e Açores* a 100\$000 réis, as do *Luzitano* a 78\$000 réis, as do *Commercial* a 100\$000 réis. O desconto particular em Londres tem subido sensivelmente, chegando a correr parallelo com a taxa especial de 3 1/2 p. c. Os nossos fundos declinaram ali sensivelmente por causa da collocacão dos nossos titulos portuguezes, que por seu turno eram em Paris consideravelmente fornecidos, negociando-se as obrigações de 4 p. c. (1890), entre 330 e 335 francos.

Situacão do mercado hoje á ultima hora:—obrigações dos tabacos a 78\$500 réis, emprestimo portuguez, 4 1/2 p. c. a 70\$000 réis, prediaes e coupons (6 p. c.) a 92\$300, inscrições d'assentamento a 50,40,—obrigações da companhia das aguas a 81\$000.

Realisaram-se as nossas previsões acerca da subscrição para o novo *Banco Portuguez e Brasileiro*. O resultado da subscrição não foi conhecido na praça, constando, que, pelo menos em Lisboa, a concorrência foi nulla. Lançado n'outras condições e dispondo de outros elementos de influencia e de preponderancia, o projectado banco poderia, talvez, ter outros resultados muito diversos. Sinceramente lamentamos este desastre que imprevidencia e a precipitação produzio, que nos quer parecer que o *Banco Portuguez e Brasileiro* poderia, dadas certas circumstancias, prestar bons serviços ás relações commerciaes entre Portugal e o Brazil.

J. F.

Bolsa de Paris, 27 de abril.

A segunda quinzena d'abril foi mais satisfatoria do que a primeira e apesar de que os negocios não assumiram importantes proporções, o mercado esteve, em geral, mais activo.

Os fundos francezes sobre tudo, deram logar a verdadeiros movimentos de especulação em consequencia das vendas a descoberto que repetidas vezes se fizeram do 3 % antigo e mesmo do novo. Mas os baixistas são teimosos e esquecidos. Nunca quererão recordar-se das perdas que tem soffrido vendendo o 3 % e creem sempre que a ultima cartada é a que deve salvá-los. Foi assim que, chegada a liquidacão, se viram forçados a recomprar a todo o preço, e em mãos dos vencedores, que, d'esta vez ainda, fizeram a alta.

Finalmente a liquidacão promette effectuar-se em excellentes condições tanto pela facilidade a barateza dos reportes como pelo pequeno numero de compromissos.

Londres melhorou igualmente em virtude do estado geral mais satisfatorio dos valores sul-americanos.

Os fundos internacionaes estiveram muito movimentados, especialmente o portuguez, ora sustentado, ora combatido por occasião da nova emissão dos tabacos, fazendo n'um dia 54 1/4, o mais baixo, e 55.

O italiano está fraco, 93,60. Por mais que proclamem que não se fará novo emprestimo não conseguem fazer subir este valor, embora. Apesar da situação financeira da Italia ter melhorado, está ainda bem longe de ser lisongeira.

Os valores de credito graças aos grandes esforços empregados conseguiram retomar os seus antigos cursos, subindo o Foncier a 1.265, o Banco de França a 4.385, o de Paris a 805 e o Lyonnais a 775. O *Credit Industriel* retomou o seu antigo nivel de 6,20.

As cotações dos caminhos francezes ficam em 1.535 o P. L. M.; o Norte a 1.870; o Orleans a 1.520 e o Midi o 1.325. As obrigações conservam-se firmes.

No mercado de fundos estrangeiros, a Companhia Real Portugueza é a que tem o primeiro logar. Deixamol-a hoje a 495 depois de 430, tendo-se feito já *primes* para 15 de maio, a 505 e 510. Bom signal é este, e melhor indicio é ainda o da crescente elevação das receitas d'esta companhia desde o 1.º de janeiro, tendo já nas receitas approximadas um augmento de 76 contos sobre o anno passado, e accusando as definitivas uma differença ainda mais lisongeira.

O emprestimo portuguez, apesar da desleal guerra que tentaram fazer-lhe sem resultado, foi coberto facilmente.

C. Pessard.

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

BOLSAS	TITULOS	1891 — ABRIL — DIAS													
		16	17	18	20	21	22	23	24	25	27	28	29	30	—
Lisboa . . .	ACÇÕES Comp. Real Portugueza . . .	86.000	—	85.500	—	90.000	—	90.000	90.000	89.500	—	—	—	—	—
	» Ascensores mechanicos	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	OBRIG. Comp. Real Portugueza	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris	» Atravez d'Africa	70.000	70.000	—	—	—	—	—	—	70.000	—	—	69.500	—	—
	ACÇÕES Comp. Real Portugueza	452,75	450	460	468,75	474,25	485	490	487,50	487,50	480	475	470	450	—
	» Madrid-Caceres-Portugal	492	492	490	490	487,50	488,75	492	490	490	488,75	485	485	—	—
	» Norte de Hespanha	354,25	350	345	346	342,50	340	340	342,50	—	344	—	338	336	—
	» Madrid-Zaragoza-Alicante	325	324,25	318,75	320	320	317,50	320	317,50	—	—	—	—	—	—
	» Andaluzes	402,50	490	490	478,50	483,75	490	487,50	488,75	—	—	—	—	—	—
	OBRIG. Comp. Real Portugueza	308	300	302	304,75	305	299	309,50	306	307	306	306	305	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal	346	346	345	295	298,50	299	299,50	297	299	297	299	—	—	—
	» Norte Hespanha, 4. ^a hypotheca	440	440	409	440	440	409	440	440	—	—	—	—	—	—
	» Atravez d'Africa	485	485	485	485	485	485	485	485	485	485	485	485	—	—
	» C. ^a da Beira Alta	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Londres . .	» Atravez d'Africa	82,50	82,50	—	82,50	82,50	82,50	82,50	82,50	82,50	82,50	82,50	75	—	—
Amsterd. . .	» Atravez d'Africa	79	79	78,62	78	78	78	78	78	76	73,50	73	73	—	—
Bruxellas . .	» Atravez d'Africa	85,50	85,50	85,50	85,50	85,50	85,50	85,50	85,50	85,50	85,50	85,50	85,50	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Periodo de exploração	RECEITAS NO PERIODO						DESDE 1 DE JANEIRO				Observações
		1891			1890			Totaes		Differença a favor de		
		Kil.	Totaes	Kilo metricas	Kil.	Totaes	Kilo metricas	1891	1890	1891	1890	
COMPANHIA REAL	de a		Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	
	2 8 Abril	689	49.874:480	72:382	684	42.334:480	62:160	720.437:450	667.415:960	53.021:490	-	(1) Compre- hende as li- nhas de Les- te e Norte e ramaes de Caceres e Coimbra e as da nova rede
	9 15 " "	"	47.892:260	69:509	"	34.962:540	54:340	768.329:440	702.378:500	65.950:910	-	
	16 22 " "	"	65.293:190	94:765	"	52.447:270	76:530	833.622:600	764.495:770	69.126:830	-	
Nova rede garan- tida (2).....	2 8 Abril	468	3.230:000	49:226	468	2.845:000	46:934	44.000:000	36.394:000	7.606:000	-	Cintra-Tor- res, ramal de Cintura, ur- bana e Cas- caes. (2) Compre- hende a linha de Torres-Fi- gueira e ra- mal de Alfa- rellos.
	9 15 " "	"	3.200:000	49:047	"	4.354:000	25:546	47.200:000	40.948:000	6.252:000	-	
	16 22 " "	"	3.440:000	20:297	"	2.245:000	13:184	50.640:000	43.463:000	7.177:060	-	
	12 18 Março	475	42.736:980	26:856	475	40.947:330	23:025	454.580:940	425.778:570	28.802:370	-	
Sul e Sueste	19 25 " "	"	44.574:670	30:677	"	40.733:460	22:596	469.452:640	436.542:030	32.910:610	-	
Minho e Douro	24 31 Dez.	340	22.940:354	67:383	340	32.096:832	94:702	982.956:460	959.921:723	23.034:737	-	
	1 7 Jan.	"	46.874:468	49:630	"	45.876:034	46:694	46.874:468	45.876:034	998:437	-	
	8 14 " "	"	45.434:785	45:396	"	44.946:334	43:960	32.309:253	30.822:565	1.486:688	-	
	19 25 Março	253	6.055:881	23:936	253	6.444:090	24:154	84.056:869	81.670:727	-	3.643:858	
Beira Alta	26 4 " "	"	5.454:882	20:363	"	6.839:407	27:032	86.208:754	94.569:834	-	5.301:083	
	2 8 " "	"	5.662:646	22:382	"	2.673:499	22:424	91.874:397	97.483:333	-	5.344:936	
	19 25 Fer.	34	798:670	23:490	34	707:060	20:795	6.662:440	5.755:400	906:710	-	
	26 4 Março	"	873:460	25:684	"	623:795	18:405	7.535:270	6.379:495	1.156:075	-	
Guimarães	5 11 " "	"	803:200	23:623	"	674:045	19:736	8.338:470	7.050:240	1.288:230	-	
	2 8 Abril	2933 P	4.392:447 P.	474	2915	4.494:426	409	48.043:683	46.646:483	1.427:202	-	
	9 15 " "	"	4.374:973	467	"	4.243:267	426	49.445:658	47.820:744	1.594:944	-	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Norte de Hespanha	2 8 Abril	2672	923:628	345	2672	945:400	342	44.449:896	43.674:383	445:543	-	
	9 15 " "	"	4.194:625	445	"	4.153:448	434	45.344:524	44.827:534	483:990	-	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	26 4 Abril	894	282:004	345	894	324:584	363	3.476:763	3.249:393	257:370	-	
Andaluzes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	24 31 Março	393	338:563	864	393	409:847	1:042	2.768:430	2.810:775	-	42:345	
Zafra a Huelva	1 10 Abril	"	343:705	798	"	290:443	738	3.082:125	3.101:189	-	19:054	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Almansa—Valencia— Tarragona	26 4 Abril	180	43:299	240	180	44:704	248	528:473	563:868	-	35:395	
	2 8 " "	"	40:588	225	"	42:599	236	569:064	606:467	-	37:406	
	9 15 " "	-	50:752	281	-	44:467	230	619:843	647:934	-	28:424	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

PATENTES DE INVENÇÃO

Caducadas no mez de fevereiro de 1891

Roberto M.^o Callum Fryer,—Aperfeiçoamentos nos fornos para queima dos mineraes que contenham os metaes nobres—15 annos.

Luis Mékarski,—Novo emprego do ar comprimido como força motora—15 annos.

Alfred Krupp,—Aperfeiçoamentos introduzidos na artilheria de grosso calibre, nas couraças de torres e outras construcções de protecção, assim como nas carretas e reparos d'estes engenhos, 10 annos.

George M. Hathaway,—Aperfeiçoamentos nas joias e especialmente nos brincos—5 annos.

Antonio Joaquim Iniguez,—Novo systema de latas para acondicionamento de café torrado ou moido, chá e outros generos—5 annos.

Antonio Joaquim Iniguez,—Novo preparo especial de café torrado e moido por meio de lotação feita entre diversas qualidades e procedencias d'este genero, acondicionado em latas de construcção particular—5 annos.

Narciso Vieira Borges,—Aperfeiçoamento da bebida denominada «Superior granito estomacal»—5 annos.

Bernhard Nienhaus e Joannes Gaetcke,—Porteiro automatico—1 anno.

PENNA AMERICANA AUTOMATICA

De Caw «Dashaway»

Se dissermos ao leitor que ha dez dias que escrevemos continuamente com uma penna, sem a levar ao tinteiro o qual ficou sendo, para nós um objecto inutil, talvez não acredite.

Pois é isto resultado da nova penna americana que é tudo que ha de mais commodo, pratico e economico que temos visto.

Graças á sua disposição calculadamente estudada, a penna *Fontaine* composta de uma elegante caneta occa em que se introduz a tinta está sempre prompta para escrever, sem necessidade de ser molhada, sem deixar cair borrões, sem sujar os dedos, podendo fechar-se e trazer-se na algibeira e constituindo, ao mesmo tempo, um elegante aprestimo de escripta.

Já em Paris a havíamos visto na mão dos *reporters* da bolsa e do jornalismo mas procurámo-la na exposição, onde nos disseram que a havia, e não a encontramos.

Por isso, achando-a em Lisboa, na acreditada papelaria dos srs. Estevam Nunes & Filhos, foi uma agradável surpresa para nós, como é um espontaneo prazer a que nos damos recommendando-a aos nossos leitores, sem esperar que tal nol'o pedissem.

Linhas portuguezas

A ponte d'Asseca.—O nosso collega *Jornal de Santarem* honrou-nos replicando á noticia que demos no n.º 79 sobre a construcção d'esta nova ponte, e depois de confessar que se enganára fallando do encontro Sul em vez do Norte, faz-nos umas perguntas como quem tem a convicção prévia de que ficamos engulhados para lhe responder. Tenha paciencia, mas engana-se mais uma vez.

O primitivo projecto foi estudado sobre elementos que haviam servido para a construcção da actual ponte. A' sua execução, porem, viu-se que a pouca distancia das antigas fundações já o leito do rio tinha mais alterações do que era de esperar se encontrassem; procedeu-se, pois, a novas sondagens, e á formação d'um novo projecto que só espera a approvação superior para ser executado.

De resto não é isto caso novo em obras da importancia d'aquella, sobretudo quando teem que ser construidas conservando livre e segura a circulação no mesmo ponto em que se trabalha.

De isto a andar ás aranhas, como o nosso collega deprehende. vae uma enorme distancia.

De Santarem a Almeirim e Chamusca.—Segundo consta á *Gazeta de Portugal*, os srs. barão de Kessler e E. Bosset pediram a concessão de um americano por tracção a vapor, de Santarem a Almeirim, Alpiarça e Chamusca, e o nosso collega insurge-se violentamente contra este pedido, pelos perigos que, de tal concessão, resultariam para a viação ordinaria pela ponte.

Não entramos na questão porque não sabemos como os peticionarios projectam a referida linha, e até ignoravamos que a tivessem pedido, mas por um dos argumentos de que o nosso collega se serve para a combater não nos parece que haja razão para impossibilitar os povos d'aquellas terras que a linha se propõe servir, de terem uma linha que os ponha em rapida e facil comunicação com a capital do seu districto.

Se pela ponte passam n'um anno 156.103 passageiros, 93.761 cavalgadas de carga, 11.415 animaes em manada e 49.176 carros, divide-se este movimento pelos 365 dias e achar-se-ha que a média diaria é tão pequena que não era o americano que a dificultava. Essa média em passageiros é de 416; ora calculando que 2 terças partes viriam no tramway temos apenas a pé 140 pessoas em 24 horas.

Em todo o caso parece-nos que a substituição da tracção a vapor pela animal, só para a travessia da ponte, seria facil e conveniente.

Companhia carril-americano.—Reuniu a assemblea geral d'esta companhia para leitura do relatorio da gerencia durante a anno passado, e eleição da mesa e conselho fiscal.

Do relatorio apresentado pelos dignos directores os srs. Celestino Cruzeiro de Seixas e Manuel Martins dos Santos, consta que o anno findo foi de bons resultados para a exploração d'aquellas linhas, augmentando a receita e diminuindo a despesa em relação a 1889.

O rendimento total foi de 59:067.702 réis sendo 49:581.100 procedente de passagens avulso, e o restante de bilhetes pessoas e transportes de materiaes para o porto de Leixões.

O movimento de passageiros foi de 84.372 de Matosinhos, 119:292 da Restauração, 347.913 da rua do Infante D. Henrique e 255:535 d'este ponto para Massarelos; total 805:912 bilhetes.

Com respeito á projectada fusão com a Companhia Carris de Ferro, dizem os snrs. directores:

«A Companhia Carris de Ferro do Porto ainda não julgou opportuno convocar a sua assemblea geral para apreciar as bases para a fusão das duas Companhias congeneres, e que foram approvadas pela nossa assemblea geral de 26 de janeiro do corrente anno.»

A eleição deu o seguinte resultado:

Assemblea geral—Presidente, dr. Antonio Simões dos Reis; vice-presidente, Eduardo Honório de Lima; 1.º secretario, Arthur Veiga de Lacerda; 2.º secretario, Eduardo de Oliveira Braga.

Conselho fiscal—Effectivos: José Nogueira Pinto, Antonio Tavares Bastos e Ignacio de Miranda Vasconcellos; substitutos: Bernardino Alves dos Santos, João do Rio Junior e Joaquim Henrique Tavares Bastos.

Associação dos empregados fiscaes dos caminhos de ferro portuguezes.—Constituiu-se esta nascente associação e reuniu sob a presidencia do sr. J. Amaral, chefe da 2.ª direcção fiscal, sacretariado pelos fiscaes, srs. Carlos d'Oliveira e Nascimento Cardoso, afim de tomar conhecimento do projecto dos estatutos elaborado pela commissão iniciadora e discutil-o e approval o se assim o julgasse conveniente.

Depois de uma breve discussão, foi resolvido que o alludido projecto seja impresso e distribuido, para depois poder ser analysado com tempo e vagar por todos os socios inscriptos.

Loanda a Ambaca.—No dia 18 de março passado abriu á exploração a 4.ª secção do caminho de ferro de Ambaca até o kilometro 180.

Os trabalhos da construcção proseguem com a maxima actividade, devendo a 5.ª secção estar prompta a abrir em meados de setembro proximo.

Da Avenida a Campolide.—Os srs. barão de Kessler e Carlos Ferreira Pinto Basto, cederam a uma companhia os seus direitos de concessão da linha funicular projectada da praça dos Restauradores a Campolide.

O advogado syndico deu parecer favoravel ao pedido que n'este sentido, aquelles cavalheiros fizeram á Camara Municipal. razão porque esta auctorisou a citadaendencia.

Linhas hespanholas

De Gráo a Valencia. — Dizem de Valencia que ficou legalmente constituída a Sociedade dos Carvões Minaes de Dos Aguas e Caminho de ferro de Gráo a Valencia.

A nova sociedade propõe-se a encetar muito brevemente os trabalhos de construção de via ferrea, que certamente hade produzir excellentes resultados, attendendo á riqueza da zona que atravessa, onde se encontra a magnifica região carbonifera de Dos-Aguas, uberrima do precioso mineral.

De Luchana a Munguia. — Foi adjudicada a D. Manuel Lecanda a concessão, para construção e exploração, por 99 annos, do caminho de ferro de via reduzida, entre Luchana e Munguia.

De Ciano Sant'Anna a Soto de Rey. — Terminaram-se já as expropriações e devem ficar concluidas por estes dias as negociações pendentes com o Prelado da diocese, com respeito ás possessões e propriedade da antiga residencia episcopal de Sama.

Tambem se chegou a um accordo com os gerentes do caminho de ferro de Langrèu, para cortar a via com um ramal que ligará a linha ferrea em construção á fabrica dos srs. Duro & C.^a; para este effeito ficou resolvido que ambas as companhias colloquem nos pontos de cruzamento, discos electricos, signaes de avisos para os comboios afim de se evitar qualquer perigo n'este local em que a via segue uma apertada curva.

De Lorca a Huercal Overa. — Realisou-se já a inauguração do troço d'este caminho de ferro comprehendido entre Lorca e Cuevas. Ao kilometro 28.^o entre Norias e Empalme, encontra-se o unico tunnel do trajecto, e de Medranos.

A rampa maxima da linha inaugurada é de 14 millimetros; ha seis pontes de mais de 15 metros, das quaes a mais importante é a de Rambla de Salas, que mede sessenta metros de extensão.

O traçado geral marca uma subida sensivel até ao tunnel acima indicado; desde esse ponto desce successivamente até á estrada de Almeria, onde começa uma rampa mais forte até á Grande; a partir d'aqui sóbe de novo gradualmente até á estação de Huercal, situada a kilometro e meio da povoação, junto ao deposito de aguas.

A terraplenagem está terminada desde Huercal a Zurgena; apenas faltam trez kilometros de via para assentar; n'este trajecto ha trez pontes de importancia chamadas, uma Gusmedina, de sessenta metros de extensão por quinze de altura; outra a de Almajalejo, quasi das mesmas dimensões da precedente, e outra a de Peral, de quarenta metros de extensão, sendo as duas primeiras de ferro, e a ultima de pedra, com quatro grandes arcos.

A Companhia de Bidasoa. — Nas officinas da Companhia Mineira de Bidasoa, em Irun, está-se construindo a ponte de ferro, destinada á passagem do rio do mesmo nome para a continuação do caminho de ferro até Vera. Esta empresa trata de dar grande impulso aos seus trabalhos de extracção do mineral, no que occupa actualmente mais de 400 operarios.

Noguera-Pallaresa. — Os deputados ás côrtes pelas provincias de Lerida e Tarragona, reuniram-se, resolvendo prestar todo o seu auxilio á construção do caminho de ferro de Noguera-Pallaresa.

De Elgoibar a San Sebastian. — O troço d'esta linha entre Elgoibar a Deba será aberto á exploração no final d'este anno e a linha toda ficará concluida em 1893.

A velocidade empregada será mais do que a usual, porque a direcção da companhia resolveu augmentar o peso dos carris.

Os actuaes carris da linha de Bilbao a Durango, que serve de passagem para San Sebastian, vão ser substituidos por outros de maior peso.

De Zaragoza a Barcelona. — Está já aberta ao publico a secção d'este caminho de ferro comprehendida entre Marsá-Falset e Mora La Nueva, construida pela Companhia de Tarragona a Barcelona y Francia. As estações d'esta secção são Guimets e Mora La Nueva, além da de partida. A extensão da linha é de 20 kilometros. As distancias de Reus a todas as estações são as seguintes: Las Borjas 8 kilometros; Riudecañas y Botarell 13; Pradell 24; Marsá-Falset 29; Guimets 39, e Mora La Nueva 49.

Linhas estrangeiras

FRANÇA

O conselho geral do Loire, adjudicou a M. Lartigue, a concessão d'um caminho de ferro de interesse local de Feurs a Panissières, no seu departamento.

Esta linha será construida pelo systema ultimamente inventado, de caminhos de ferro *monorail*, systema este de grande utilidade nas localidades accidentadas, e pela economia que d'elle resulta para a exploração.

A invenção de caminho de ferro de um só rail, deve-se a um francez; no entanto, foi na Irlanda que ella se converteu em facto, na linha de Listowel a Balbyunion (duas pequenas cidades irlandezas).

Esta linha tem um percurso de 15 a 16 kilometros, em terreno de turfeiras, com curvas de 25 metros e rampas de 25 millimetros e funciona admiravelmente.

A decisão do conselho geral de Loire, resultou do relatorio apresentado sobre o systema *monorail*, pelo engenheiro em chefe de pontes e calçadas em Saint-Etienne, Mr. Nicou, documento extremamente favoravel á nova invenção ferro-viaria.

A extensão da linha é de 17 kilometros.

ESTADOS UNIDOS

Não deixaremos de advertir os leitores de que vendemos esta noticia pelo preço porque nol-a deu um jornal estrangeiro.

Tem limites o arrojo americano; deve tel-os pelo menos, e portanto licito nos é considerar como um *canard yanke* o que se segue.

Consta a um collega que no condado de Senoma (California), se construiu ha pouco um trabalho, que é a ultima palavra da engenharia moderna, o *non plus ultra* dos audaciosos commettimentos. Da parte alta do condado, proximo da costa do Pacifico, vê-se parte d'uma linha de caminho de ferro construida sobre arvores. Entre as officinas de Clipper e Stuart Point, onde a linha atravessa um valle profundo e abundante em arvores, foram estas cortadas ao nível da parte mais alta da montanha, de cada lado do valle e a linha collocada sobre ellas por meio de longarinas, e travessas, postas á devida altura.

Decididamente: isto só na America!...

SYRIA

Diz o periodico *Levant Herald*:

«Escrevem de Jaffa, que os trabalhos de caminho de ferro d'esta cidade a Jerusalem recommencaram com toda a actividade: em toda a actividade; em fins do corrente mez a linha ficará terminada entre Jaffa e Ramleh, em uma extensão de 40 kilometros que é a metade da extensão total. No proximo anno poderão pois os peregrinos tomar o caminho de ferro de Jaffa a Jerusalem, em vez de se transportarem em caruagem, por preços sempre exorbitantes.

O ultimo correio da Syria e de Egypto chegado no dia 17, annuncia que os inglezes estimulados pela preponderancia da influencia franceza na Syria, em virtude da construção do porto de Beyrouth, da estrada de Damasco, e do caminho de ferro de Jaffa a Jerusalem, vão construir um caminho de ferro de Saida a Damasco, atravessando por consequencia Liban, em cujas fortes rampas se empregará o systema funicular. Foram já submittidos ao governo turco os respectivos planos.

COLONIA DO CABO

A rede dos caminhos de ferro do Cabo, comprehende 16.08 milhas, das quaes 800 foram construidas ha annos. O custo d'estas linhas está avaliado em 14 1/4 milhoes, isto é, cerca de 9.000 libras por milha. As receitas elevam-se a 1.894.000 libras, e as despesas de exploração a 1.400.00. O juro do capital sobe a 555.595 libras; a rede dá pois um producto liquido de 249.483 libras.

Ha dois annos ainda perdia por anno, 223.065 libras.

Avisos de serviço

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Novo horario dos comboios

Desde 15 de maio do corrente anno, começa a vigorar o novo horario dos comboios, nas linhas ferreas d'esta companhia, com as marchas indicadas no respectivo cartaz affixado em todas as estações e logares do costume.

Como esclarecimento ao referido cartaz-horario, previne-se o publico de que durante todo o mez de maio, o comboio n.º 71, que parte da estação central do Rocio ás 7 horas da manhã, recebe nas estações em que tem paragem, até Queluz, passageiros para Cintra.

Aluguer de uma parede para ANNUNCIOS

Esta companhia recebe até o dia 15 de Maio proximo propostas para o aluguer de uma parede no largo da estação central em frente da calçada do Carmo, parede destinada a affixação ou pintura de annuncios, conforme as condições que estão patentes no serviço no tráfego da mesma companhia, Estação Central do Rocio, todos os dias não feriados, das 10 horas da manhã ás 3 da tarde. As propostas deverão ser enviadas em carta fechada á direcção da Companhia com a indicação exterior bem legivel «PROPOSTA PARA ALUGUER DE UMA PAREDE PARA PUBLICIDADE.» A Companhia reserva-se o direito de preferir a proposta que mais convenha aos seus interesses e ainda o de não fazer a adjudicação quando não repute acceitaveis as propostas apresentadas.

Richard Oakley & C.^a

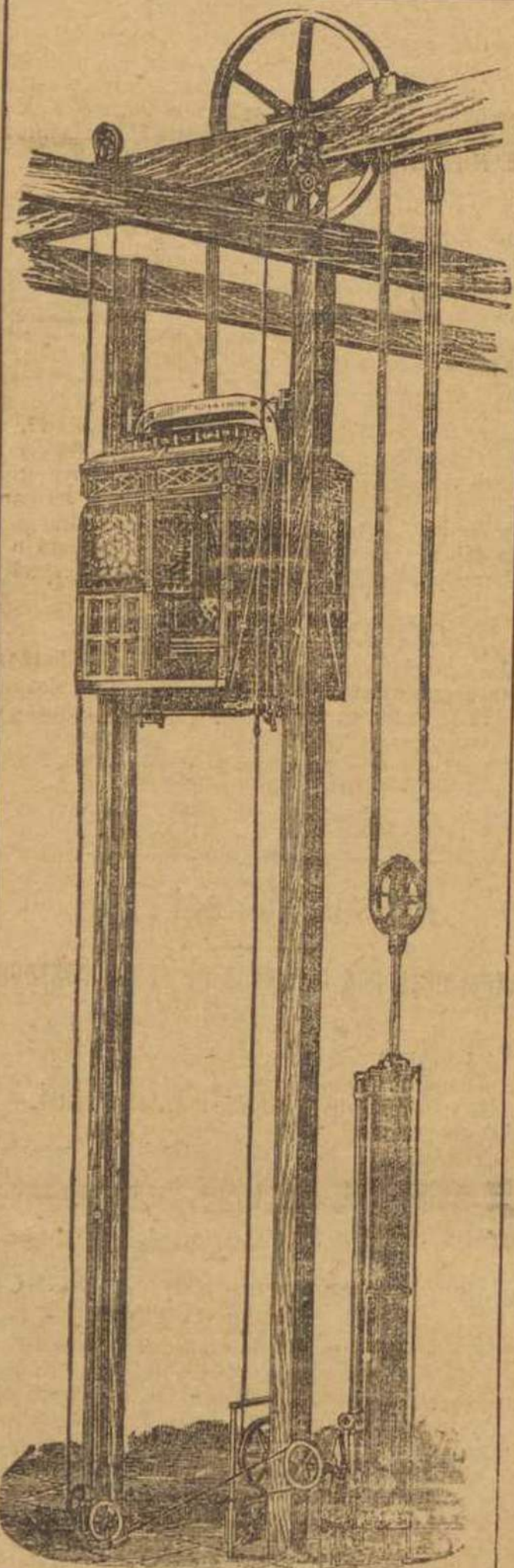
50 — RUA DO CORPO SANTO — 1.^o

Agentes para o reino de Portugal da celebrada casa

DE
SAXBY & FARMER
LONDRES

Ascensores hydraulicos, systema **OTIS**

Encarregam-se de obras de Engenharia civil e mechanica

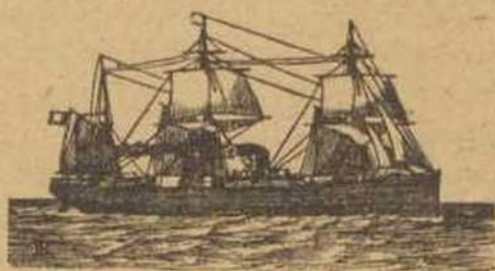


Agente de companhias americanas de Ascensores

Contrata toda a classe de material para caminhos de ferro-carris, travessas, etc. Carvão de primeira qualidade.
Machinas e machinismo para fabricas, Minas e div.
das primeiras casas de Inglaterra.
Dão-se orçamentos DETALHADOS e garante-se a boa execução das obras

Royal Mail Steam Packet Company

(MALA REAL INGLEZA)



A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Em 11 de Maio o paquete

MAGDALENA

Para S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro
Montevideo e Buenos-Ayres

O paquete THAMES esperado em 5 de maio para

Vigo, Southampton e Antuerpia

As accommodações para passageiros são inexcitáveis 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 do todos estes paquetes cozinheiro e creados portugueses.

AGENTES

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

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

MALA REAL PORTUGUEZA

Empresa de navegação a vapor para o Ultramar
por contracto com o governo de Sua Magestade



Carreira para a Africa Oriental (Via Suez)

O paquete portuguez

LOANDA

Sahirá no dia 21 de maio, ás 3 da tarde para:

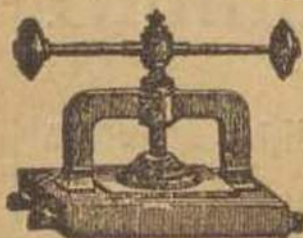
Moçambique, Quelimane, Inhambane, Lourenço Marques e mais portos da costa oriental, com escala por Marseille, Port-Said, Suez, Aden e Zanzibar.

Roga-se aos srs. passageiros e carregadores o obsequio de dirigirem os seus pedidos ao escriptorio da empresa — Rua do Arsenal, 54, 1.^o andar — recebendo-se encomendas na praça do Municipio, 16, até ao dia 9, inclusive.

B. TRAYVOU

OFFICINAS DE LA MULATIÈRE

LA MULATIÈRE-LES-LYON (Rhône) FRANCE



Fundição, Forjas e Officinas de Construção
Apparelhos de Pesagem

Antiga casa Béranger & C.^{ia}, Fundada em 1827

Primeiros Premios em todas as Grandes Exposições

Pariz 1889 — Medalha de OURO

DEPOSITOS COM OFFICINAS DE REPARAÇÃO

Paris: rue St. Anastase, 10 — Lyon, rue Centrale, 41
Marseille, rue Paradis, 31



AUGUSTO LAVERRE — REPRESENTANTE NO PORTO

INSTRUMENTOS DE PESAGEM PRIVILEGIADOS

Basculas e balanças automaticas, systema Dujour, privilegiadas.

Pontes basculas para caminhos de ferro, cidades e industrias.

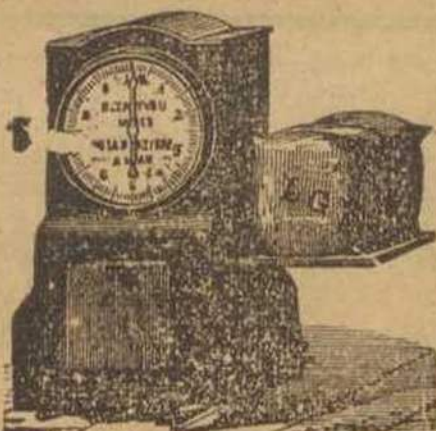
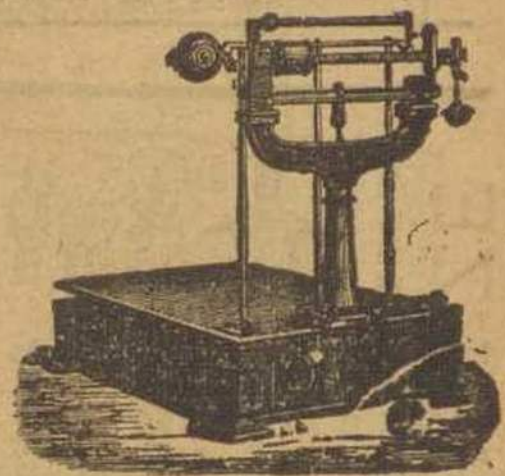
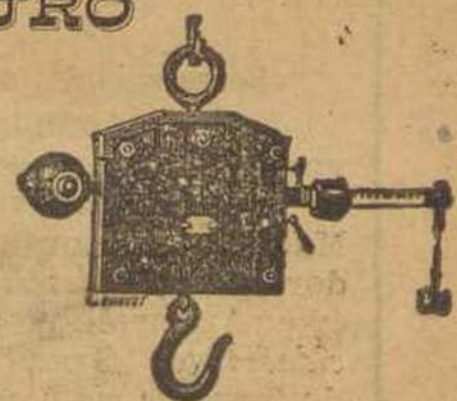
Basculas de madeira e metallicas, decimaes e romanas ou duplo romanas

Balanças Béranger—Prensas de copiar em ferro e fundição

MACHINAS

para ensaiar metaes

Material de caminhos de ferro



Companhia de Seguros FIDELIDADE

FUNDADA EM 1385

CAPITAL 1.344:000\$000 RÉIS

LISBOA

13, Largo do Corpo Santo

— ESCRIPTORIOS —

LISBOA

Praça do Commercio

EFFECTUA SEGUROS CONTRA SINISTROS TANTO TERRESTRES
COMO MARITIMOS

Agencias nas seguintes localidades

Abrantes, Alcobaca, Alemquer e Merceana, Almada, Alvaizere, Anadia, Aveiro, Beja, Benavente, Braga, Caldas da Rainha, Cadaval e Rio Maior, Cartaxo, Cascaes, Castello Branco, Castello de Vide, Cea, Celorico da Beira, Cintra, Coimbra, Coruche, Comba Dão (Santa), Elvas, Ericeira, Evora, Fayal, Figueira, Fornos d'Algodres, Guimarães, S. Jorge, Leiria, Loanda, Madeira, Santa Maria, Mertola, S. Miguel, Montemor-o-Novo, Nazareth, Oeiras, Oihão, Oliveira, Ovar, Pernambuco, Porto, Sacavem, Santarem, Sernache do Bom Jardim, Setubal, Terceira, S. Thiago de Cacem, Thomar, Torres Novas, Torres Vedras, Vianna do Castello, Villa do Conde, Villa Franca de Xira, Villa Nova de Ourem, Villa Real, Vizeu.

La Union e el Fenix Español

COMPANHIA DE SEGUROS REUNIDOS

CAPITAL DE GARANTIA 1.620:000\$000

Segura contra fogo, explosão de gaz, e raio, bem como effectua seguros maritimos e de vida

DIRECTORES

LIMA MAYER & FILHOS

59, RUA DA PRATA, 59 — LISBOA

Sociedade Anonyma de MARCINELLE e COUILLET

COUILLET - BELGICA

Minas de carvão, Altos fornos, Fabricas d'aço, Laminóirs, Officinas de construcção, Forjas, Fundição, Caldeiraria

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

NUMERO DE OPERARIOS 5:500

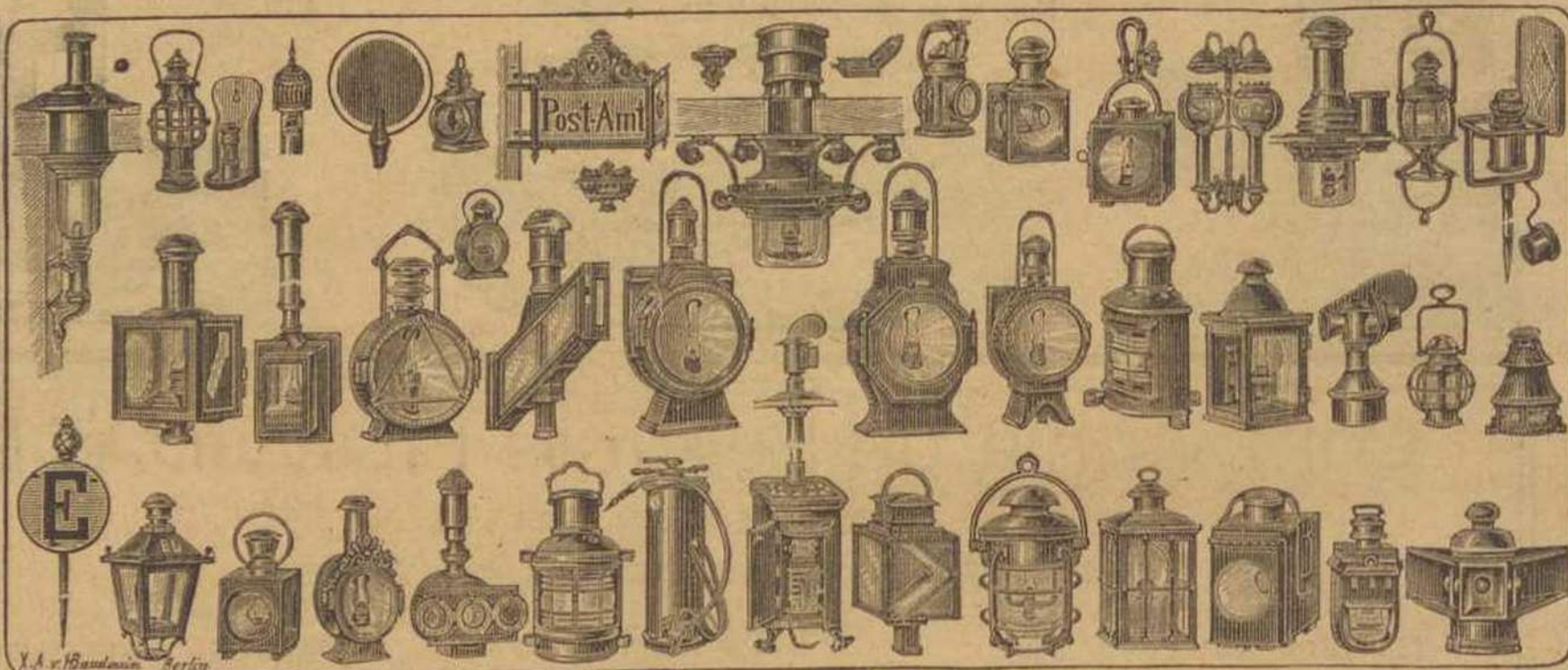
Representantes em Portugal:—Lisboa, A. F. Cast. R. dos Fanqueiros 121. — Porto, Glama & Leite

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.

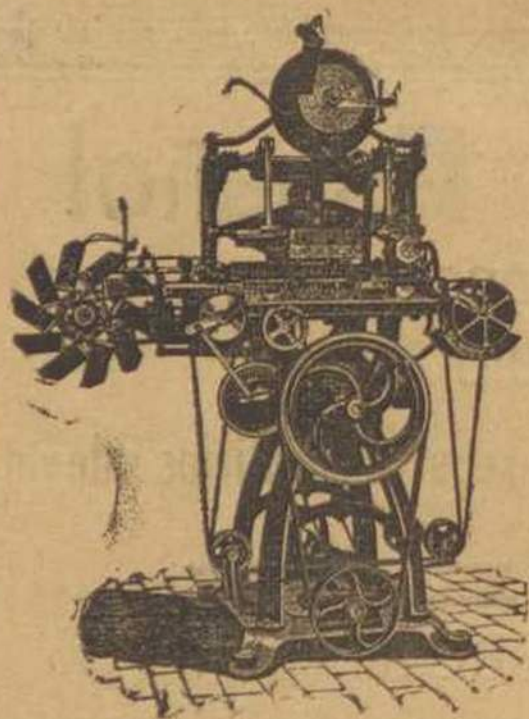
F. F. A. SCHULZE
Fehrbellnerstrasse 47/48 — BERLIN



Fornecedor de APPARELHOS DE AQUECIMENTO E ILLUMINAÇÃO

— PARA —

CAMINHOS DE FERRO, Correios e marinha



GANDENBERGER'sche MASCHINENFABRIK

GEORG GOEBEL — DARMSTADT — ALLEMANHA

Fabrica ha muitos annos como unica especialidade

Toda a qualidade de

MACHINAS E APPARELHOS PARA CORTAR, IMPRIMIR, DATAR E PERFURAR
Bilhetes de Caminhos de Ferro

NOVIDADE NOTAVEL

Machina Universal para bilhetes de Tramways

Com esta machina imprimem-se bilhetes de qualquer genero e tamanho, a mesmo tempo dos dois lados, com diversas cores, sahindo numerados, perfurados e cortadas um a um de tamanho desejado.

Por meio de um aparelho especial os bilhetes são contados automaticamente, e reunidos em pacotes de 100, em forma de livro ou de rolo. O maior formato dos bilhetes póde ser até 10 x 16 centimetros.

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

CALDEIRAS TUBULARES INEXPLOSIVEIS

da mais moderna e perfeita construcção

ESPECIALIDADE EXCLUSIVA DE

WALTHER & COMP.^A

KALK—Colonia S/Rheno

Ligação de tubos sem massa nem amiantho nem outros materiaes analogos

APPARELHO EHLERS

Para limpar automaticamente a agua do vapor.

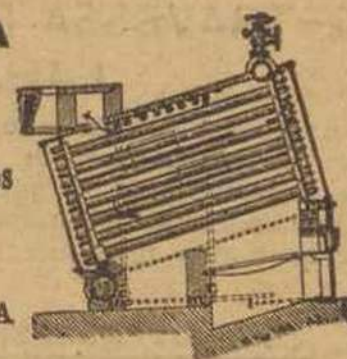
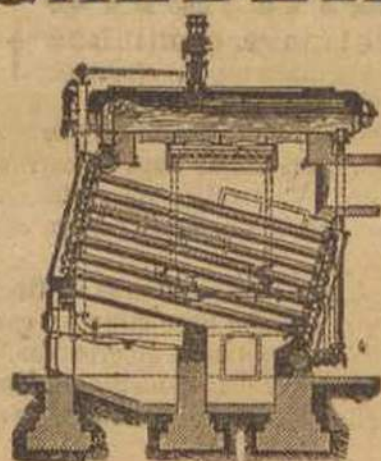
EXPULSÃO MECHANICA DOS RESIDUOS DA CALDEIRA

Patentes de invenção na Alemanha e estrangeiro

VANTAGENS — Segurança—economia—aquecimento rapido—alta pressão—vapor secco—facilidade de desarmar (o que permite transportar-se por qualquer caminho)—montagem simples e facil—limpesa commoda—installação economica.

Premiadas nas exposições de Colonia 1875, 1876, 1888, Melbourne, 1880, 1881, 1889, Francfort S. Mein 1881 e Milão 1887.

Para o transporte por paizes montanhosos constroem-se as caldeiras de modo que a peça mais pesada não ultrapasse 120 a 130 kilogrammas.



M. HERRMANN

Telegraphia e Telephones

LUZ ELECTRICA

Por meio de machinas, pilhas e accumuladures

TRANSMISSÃO DA FORÇA A DISTANCIA

Propulção e locomoção por meio da electricidade

Barcos movidos pela electricidade

CAMPAINHAS ELECTRICAS

APPARELHOS DE PRECISÃO

RESULTADOS GARANTIDOS

M. HERRMANN

6 e 8, Calçada do Lavra, 6 e 8

LISBOA

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

Todas as quartas feiras

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. da Prata, 8 2.º

EM MADRID

Cezar Féreal

Calle de la Victoria, 2

Para fretes e todos os esclarecimentos

Augusto Blumenthal—HAMBURGO

CAMINHOS DE FERRO DO SUL E SUESTE

TARIFA ESPECIAL N.º 2 — PEQUENA VELOCIDADE

DESDE 10 DE MAIO DE 1891

APPROVADA POR DESPACHO MINISTERIAL DE 7 DE ABRIL DE 1891

Transporte de farinhas e sementes, cereaes e legumes seccos

BASES

Mercadorias	Typo n.º 1 Preço por 1:000 kilogrammas	Typo n.º 2	
		Preço por 1:000 kilogrammas	Minimo cobravel por 1:000 kilogrammas
Farinha e sementes.....	15	12	2\$250
Cereaes e legumes.....	12	8	1\$800
Tremoços.....	8	8	—
Minimo de expedição			
	500 kilogrammas ou pagando como tal	8:000 kilogrammas ou pagando como tal	

CONDIÇÕES

1.ª Alem do preço do transporte cobrar-se-hão as despesas accessorias em conformidade com a respectiva tarifa, sendo porém reduzidas a 200 réis para as expedições destinadas á estação de Lisboa ou á ordem para embarque, nas condições da tarifa de transporte fluvial, de 27 de maio de 1878.

2.ª É concedida a devolução gratuita, em pequena velocidade, das taras vazias para as estações e expedidores, que fizeram as remessas, no praso de trinta dias contados da entrega das mesmas remessas, e mediante a apresentação das cartas de porte, que comprovem a expedição primitiva.

3.ª É concedido o praso de oito dias de armazenagem gratuita, nas estações de chegada.

4.ª A administração não será responsavel por qualquer atrazo que possa haver nas entregas das remessas taxadas por esta tarifa, sempre que não exceda de quatro dias o praso fixado nas tarifas geraes para entrega das mercadorias de pequena velocidade.

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

6.ª Fica revogada e substituida pela presente a tarifa especial n.º 2, approvada por despacho de 19 de maio de 1888.

Lisboa, 9 de abril de 1891.

O engenheiro director,

J. P. Favares Trigueiros.

CAMINHOS DE FERRO DO SUL E SUESTE

TARIFA ESPECIAL N.º 12 — PEQUENA VELOCIDADE

DESDE 24 DE ABRIL DE 1891

APPROVADA POR DESPACHO MINISTERIAL DE 17 DE MARÇO DE 1891

Aluguer de wagons para o transporte de palha e feno em saccoes ou prensada

BASES

Por qualquer distancia até 30 kilometros 8\$500 réis por wagon. Por cada kilometro excedente 40 réis por wagon.

CONDIÇÕES

1.ª A administração do caminho de ferro fornecerá para estes transportes wagons descobertos e um encerado do typo normal por wagon, para resguardar a mercadoria, podendo, porém, o expedidor resguardal-a como melhor lhe parecer, e tendo n'este caso direito á devolução gratuita dos encerados que para isso empregar mediante a apresentação da carta de porte. Esta concessão caducará, no praso de vinte dias, contados da data da primeira expedição.

2.ª A conducção será feita em saccoes ou em fardos prensados e cintados, ficando a administração isenta de qualquer responsabilidade (artigo 63.º do regulamento de policia e exploração dos caminhos de ferro de 11 de abril de 1868).

3.ª As operações de carga e descarga serão feitas por conta e gente do expedidor e do consignatario, que deverão conformar-se com as indicações do chefe da estação. Os destinatarios deverão fazer a descarga dentro do praso de vinte e quatro horas, depois da chegada das mercadorias, e quando esta se não effectuar no mencionado praso, poderá a administração mandar proceder a ella ou conservar os wagons carregados, conforme mais lhe convier, pagando porém o consignatario, no primeiro caso, os direitos de descarga na rasão de 100 réis por tonelada, e, no segundo caso, 1\$000 réis por wagon e periodo indivisivel de vinte e quatro horas.

4.ª Estes transportes ficam sujeitos ás condições da tarifa geral e despesas accessorias em tudo que não forem contrarios ás prescripções da presente.

5.ª É ampliado por mais quatro dias o praso estabelecido para entrega d'estas mercadorias.

6.ª Fica revogada e substituida, pela presente, a tarifa especial n.º 12, de 21 de maio de 1888.

Lisboa, 24 de março de 1891.

O engenheiro director,

J. P. Javarez Trigueiros.

CAMINHOS DE FERRO DO SUL E SUESTE

TARIFA ESPECIAL N.º 16 — PEQUENA VELOCIDADE

DESDE 18 DE MAIO DE 1891

APPROVADA POR DESPACHO MINISTERIAL DE 15 DE ABRIL DE 1891

Transporte de alcool e aguardente, em cascos ou barris,
e de cortiça em bruto ou em pranchas

BASES

De 100 a 140 kilometros	Alem de 140 kilometros	
Typo por 1:000 kilogrammas	Typo por 1:000 kilogrammas	Minimo cobravel por cada 1:000 kilogrammas
27	23	3\$780

Minimo de expedição { Alcool e aguardente 1:000 kilogrammas
Cortiça 4:000 kilogrammas } ou pagando como tal

CONDIÇÕES

1.^a As expedições, cujo percurso seja inferior a 100 kilometros, poderão gosar da applicação d'esta tarifa, sendo taxadas como se percorressem aquella distancia.

2.^a Alem do preço do transporte, cobrar-se-hão as despesas accessorias em conformidade com a respectiva tarifa.

3.^a A administração não será responsavel por qualquer atrazo que possa haver na entrega nas estações de destino das remessas taxadas por esta tarifa; sempre que esse atrazo não exceda de seis dias o praso fixado na tarifa geral para a entrega das mercadorias de pequena velocidade.

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

5.^a Fica substituida e ampliada pela presente a tarifa n.º 16, approvada por despacho de 4 de novembro de 1889.

Lisboa, 17 de abril de 1891.

O engenheiro director,

J. P. Tavares Trigueiros.