

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAHNA

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 — Rua de Santo Antão, 109 — LISBOA

Annexos d'este numero

Tarifas especiaes de pequena velocidade da Companhia Real:
N.º 7—Varias mercadorias de Lisboa para as estações de Alhandra a Torres Novas.

- » 8—Diversas mercadorias—kilometrica.
- » 9—Idem idem, idem.
- » 10—Idem, idem, de Lisboa para Porto e Gaya.
- » 11—Idem, idem, de Lisboa para Coimbra, Figueira e Aveiro.
- » 12—Palha.
- » 13—Varias mercadorias do Porto para Pampilhosa, Coimbra e Figueira.
- » 14—Cereaes, farinhas e legumes seccos.
- » 15—Cebolas e alhos.
- » 16—Cal.
- » 17—Batatas por wagon completo.
- » 18—Carvão vegetal, cortiça e casca de sobro.

Vidé o artigo explicativo, pagina 165.

SUMMARIO

Conclusão da rede complementar de caminhos de ferro de Portugal, por A. de Miranda Montenegro.

A nossa carta da Belgica, por A. Urban.

Parte official. — Conclusão do regulamento para a concessão de passes—Portarias de 16 e 24 de maio.

Tarifas de transporte.

Excursões em Portugal.

Carteira dos accionistas.

Boletim financeiro de Lisboa, por J. F.—de Paris, por G. Pessard.

Cotações dos titulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro.

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.

Falta de espaço.

A portaria sobre contractos.

Entre collegas, O. Credito—L'Industrie—Engenharia e Architectura.

Companhia Portugueza Hygiene.

Grande Central Belga.

Madrid-Caceres-Portugal.

Linhas hespanholas.—De Madrid a Zaragoza—De Monistrol a Monserrat—Puerto de Santa Maria a San Luear de Barrameda—Tramway-cabo—Metropolitano em Madrid.

Linhas estrangeiras.—Austria-Hungria—Estados-Unidos—Allemanha.

Notas varias.—Geradores Belleville.

Avisos de serviço.

Casas recommendadas.

Agenda do viajante.

Annuncios.

Conclusão da rede complementar de caminhos de ferro em Portugal

Qual é o meio mais conveniente para concluir a construcção da rede complementar dos caminhos de ferro em Portugal?

COM este titulo publicou o ultimo numero da *Revista de Obras Publicas* um artigo firmado pelo nosso amigo o erudito coronel de engenharia o sr. Augusto Pinto de Miranda Montenegro, do qual vamos publicar uma parte, por nos parecer interessante, e que deve merecer a attenção dos homens

d'estado, que nosso paiz tenham de occupar-se d'este assumpto:

ORIGEM DOS CAMINHOS DE FERRO EM PORTUGAL

Até 1843 póde dizer-se que os trabalhos de viação publica em Portugal se limitaram á construcção de algumas calçadas feitas pelo velho systema.

Jornadeava-se em todo o paiz a cavallo e por estradas quasi inviaveis.

Comquanto já em 1847 se tivesse formado uma empresa para a construcção da estrada de Lisboa ao Porto, é certo que ella pouco ou nada construiu até á renovação do seu contracto feito em 10 de abril de 1844.

Foi no reinado da Senhora D. Maria II promulgada a lei de 23 de julho de 1843, a qual deu origem ao maior desenvolvimento, que veio a ter este importante ramo de serviço publico, auctorisando o governo a contratar a feitura das estradas mediante a concessão do imposto de barreira e de portagem, além de outros subsidios que depois foram concedidos.

Foi feita a primeira concessão a De Clarange Lucotte para construir as estradas do Minho, mas elle, antes de dar começo aos trabalhos, consumiu quasi um anno só em pedidos para sublocar as concessões que lhe tinham sido feitas, a diversas companhias, que se formavam, e pouco trabalho fez.

Por decreto de 19 de dezembro de 1844 foi auctorisada a intuição da *Companhia das obras publicas de Portugal* celebrando o governo com esta companhia um contrato, confirmado pela carta de lei de 19 de abril de 1845, pelo qual ella se comprometteu a effectuar todas as grandes obras, que fossem necessarias para o melhoramento das communicações do paiz, sendo tambem auctorisada a adquirir a cedencia das concessões feitas a outros empresarios para a construcção das estradas do Minho, e de Lisboa ao Porto, ficando estas incluidas nas condições do seu contrato.

A nova empresa obteve effectivamente essas cessões pagando 200:000\$000 réis a De Clarange Lucotte pela cedencia das estradas do Minho, e 500:000\$000 réis a Lombré & C.^a pela cedencia da estrada de Lisboa ao Porto e ás Caldas da Rainha, e ficou sendo a unica companhia constructora em Portugal.

Foi feita a esta companhia a concessão do primeiro caminho de ferro de Portugal, contratando o governo com ella a construcção de um caminho de ferro desde a margem do Tejo até á fronteira de Hespanha, na direcção de Badajoz.

Esta concessão foi feita por 99 annos, garantindo o governo á empresa o juro de 6 % sobre as quantias que fossem dispendidas em cada semestre, dando-lhe o privilegio do transporte de passageiros e mercadorias, isenção do pagamento de direitos e emolumentos da alfandega para todas as machinas, utensilios e mais objectos importados para a construcção e para o pri-

meiro estabelecimento, e licença para cortar nas matas do Estado as madeiras de que precisasse.

Os acontecimentos politicos de 1846 obrigaram a companhia a interromper os trabalhos, resultando d'ahi o accordo que com ella fez o governo para se rescindir o contrato de 1 de março de 1845, sendo attendidos os direitos da companhia nos termos dos decretos de 7 de novembro de 1849 e de 15 de maio de 1850, e liquidadas as suas contas na importancia de 1.385:629:203 réis, que o governo lhe pagou, além dos juros que se liquidaram depois.

E conveniente observar como já n'essa epocha principiou a explorar-nos a raça estrangeira, visto que mais de metade da quantia liquidada (700:000:000 réis) foi paga aos dois emprezarios, De Clarange Lucotte, e Lombré & C.^a, só pela cedencia das concessões, que o governo lhes tinha feito para a construcção de estradas; não admira, comtudo, que isto succedesse n'uma epocha tão abalada pelas agitações revolucionarias, e quando era limitado e falto de pratica o corpo de engenharia portugueza; mas o que se não explica, é como ainda hoje se siga o mesmo systema de admitir para tudo, e até com preferencia, os engenheiros, e *soit dissant* engenheiros e empreiteiros estrangeiros, remunerando-os largamente, e enriquecendo-os em pouco tempo, quando já temos engenheiros que não cabem nos quadros militar e civil, e que são muito habéis para estes trabalhos, como têm mostrado na construcção e exploração dos caminhos de ferro do Minho e Douro, na do sul e sueste, no ramal de Cáceres, e em outras obras de não menos valia.

Não ha duvida de que n'este primeiro periodo do desenvolvimento dos trabalhos publicos no reino, se manifestou com bastante energia a iniciativa particular, e o espirito de associação, pela formação de varias companhias nacionaes, mas a revolução de 1846, e o estado de agitação politica que por alguns annos se manteve no paiz aniquilaram essa iniciativa, substituindo-a pela politica, que tudo exige do governo, desde a obra mais grandiosa até á reparação mais insignificante de qualquer campanario sertanejo, e d'isto resultou o estacionamento por largos annos, e um atraso altamente prejudicial para o paiz, em todas as manifestações da sua vida economica.

Estes factos justificam de certo o ter sido Portugal um dos paizes da Europa que mais tarde construiu a sua rede de caminhos de ferro, ainda tão atrasada que apenas possui 2,5 por cento kilometros de linhas ferreas por cada kilometro quadrado de superficie.

E' certo que as circumstancias difficilimas em que actualmente se encontra o thesouro publico não permitem entrar desde já em novos empreendimentos dispendiosos; mas estes embaraços que hoje difficultam a vida desafogada do paiz não de desaparecer, e então, quando nos encontrarmos de novo nas circumstancias de podermos empenhar os nossos esforços para augmentar a prosperidade do paiz e do thesouro, não devemos esquecer que aos caminhos de ferro se deve em grande parte o augmento consideravel dos rendimentos publicos, que em 1855, antes da abertura do primeiro caminho de ferro á exploração, não passavam de réis 10.762:000:000, e que subindo logo rapidamente e á medida que se iam abrindo ao publico novos caminhos, attingiram em 1890 a importante quantia de réis 37.587:000:000.

Vê-se, pois, que os sacrificios feitos com a construcção dos caminhos de ferro têm concorrido para a transformação economica do paiz e augmento das suas riquezas, e as grandissimas vantagens obtidas muito maiores seriam ainda se tivéssemos construido com mais economia e com maior desenvolvimento.

É de um dos nossos maiores estadistas a conceituosa phrase: «parar é morrer»; precisamos seguir ávante, e por isso julgo vantajoso estudar os meios de continuar a construcção dos nossos caminhos de ferro da maneira mais proveitosa para o paiz.

(Continúa).

A nossa carta da Belgica

Bruxellas 25 de maio.

O *Moniteur* publica o quadro do movimento e receitas dos caminhos de ferro do Estado em janeiro ultimo.

O movimento de passageiros elevou-se a 5.226:361; as receitas brutas attingiram 3.167:541 fr. e as liquidas 3.042:736 fr. somente no transporte de passageiros. Se juntarmos os transportes de mercadorias áquella cifra eleva-se a 10.039:885 fr. tendo sido de 10.190:992 fr. em 1891.

Esta diminuição provém de terem sido os transportes de mercadorias em 1892 menores 126:976 kilogrammas.

O numero de passageiros augmentou em 530:000.

*

Appareceu tambem a lei do orçamento do ministerio de caminhos de ferro, postas e telegraphos para o exercicio de 1892.

*

Finalmente o *Moniteur* publicou a collecção official das tarifas para passageiros, bagagens, mercadorias, valores, etc. nas linhas exploradas pela *Société des Vicinaux*.

O primeiro fasciculo d'este *vade-mecum* contém as condições geraes e especiaes do transporte de passageiros isoladamente e em grupos ou sociedades, as relativas ás assignaturas geraes escolares e hebdomadarias para operarios.

O segundo refere-se ás condições geraes e especiaes dos transportes de grande e pequena velocidade, mercadorias e bagagens; artigos especiaes sobre reclamações, atrasos, perdas e avarias etc. A questão das responsabilidades faz o objecto de um capitulo especial.

O terceiro respeita ao transporte de valores, metallico, obras d'arte, etc.

*

A proposito da Sociedade das Vicinaes julgo interessante referir aos nossos leitores quaes as fabricas que obtiveram o fornecimento dos seguintes materiaes para esta companhia:

Saint Leonard, 1 lote de 4 locomotivas de 15,5 toneladas.

Haine Saint Pierre, 2 lotes de idem idem.

Boussu, 5 cylindros.

Saint Leonard, mais 3 lotes de 3 locomotivas de 23 toneladas.

*

Acabo de saber que Sir Polydore De Reyeer, antigo Lord Maire de Londres se demittiu de presidente do conselho de administração da *Société des Chemins de fer de la Flandre Occidentale*. E' uma decisão muito lastimavel e muito lastimada.

*

Tendo a cidade de Bruxellas annuciado ás communas visinhas a disposição em que estava de entrar em negociações para a extensão da distribuição d'aguas, as administrações communaes, que tenham já tratado com a *Société International* convidaram-n'a a dirigir-se ao

conselho d'esta Sociedade ao qual deram plenos poderes.

Assegura-se que em breve apparecerá um novo projecto que poderá, segundo parece, ser bem accete, tendo por fim tirar da Meuse as aguas necessarias para fornecer as populações da periphéria largamente para os serviços publicos e a industria.

Devo accrescentar que posteriormente foram tomadas varias resoluções sobre as quaes a *Société Internationale* publicou os esclarecimentos seguintes:

As quatro communes visinhas cuja população total é de 170:000 habitantes concluíram em dezembro um contracto com a companhia das aguas, assegurando-lhe um fornecimento diario de 150 litros por habitante ou cerca de 26:000^{m3} por dia. A Companhia Internacional está estudando os projectos a executar e escolhido um d'elles fará os trabalhos necessarios para trazer ás populações um minimo de 40:000^{m3} por dia, podendo, mediante uma pequena despesa suplementar, elevar esta quantidade a 60 ou 80:000^{m3}.

Espera-se começar as obras para o principio do proximo anno e trazer as aguas a Bruxellas em 1893.

A nova distribuição junta á da cidade porá á disposição dos habitantes mais de 80:000^{m3} d'agua por dia.

*

A camara de commercio belga em Paris tenciona crear um museu nacional de commercio e industria belga. O projecto foi confiado a uma commissão especial technica. A camara obteve do governo belga a promessa de apoio financeiro para a realisação d'este projecto.

*

O conselho superior do commercio e industria discutiu as conclusões do relatorio geral da 4.^a secção, sobre as resoluções a submeter ao governo com respeito ao tratado de commercio com a Hespanha.

Depois de curto exame a primeira conclusão foi posta fóra da discussão como estranha ás nossas relações com aquelle paiz.

A 2.^a e 3.^a conclusões foram adoptadas.

A commissão provincial de Brabant decidiu na sua ultima sessão transmittir ao ministerio d'agricultura o pedido do *meeting* de 25 d'abril, para que o governo faça publicar, o mais breve possivel, a verba definitiva com que concorrer para as installações maritimas de Bruxellas.

Depois de longo debate foi resolvido que as administrações communes de Bruxellas e Laeken seriam convidadas a submeter á commissão provincial as questões relativas á incorporação d'uma parte do territorio de Laeken na cidade de Bruxellas. Quando a commissão der o seu parecer as duas administrações interessadas tomarão uma resolução definitiva.

*

Eis o que, a respeito do syndicato dos ferros diz o *Journal de Liège*.

A formação de um syndicato que fixasse as cotações minimas seria certamente um motivo para a alta immediata, mas as nossas fabricas persistem em não se querer ligar ás fundições de Charleroi.

N'um sentido é certo que as fabricas que se mantem separadas teem boas razões para isso, porque recordam a experiencia do passado que lhes diz que teem sido sempre os membros do syndicato os que mais soffrem com as infracções commettidas, e que nunca foi da bacia de Liège que partiram as causas da roptura dos accordos feitos.

Apesar d'isto, dado quanto a medida de assegurar a manutenção dos cursos é conveniente de esperar que

as fabricas se não colloquem sob um *non posserimus* absoluto.

Entretanto nada está decidido quanto ao syndicato, e mesmo que para o paiz se mantenham os preços, para o estrangeiro teremos que fazer condições mais reduzidas.

O curso de 12 francos é ainda nominal e se os donos de officinas teem recusado tomar compromisso, em presença da subida que o seu accordo promoveria, por outro lado não a acceitaram, de fôrma que as transacções são quasi nullas.

*

A industria da fundição esmaltada de que Elerstal, proximo de Liège, possuía numerosos estabelecimentos soffre agora uma intensissima crise.

Esta industria enviava para a França grande quantidade de artigos, mas os novos direitos vieram favorecer as fabricações similares dos Ardemes e do Norte. Estes direitos augmentaram os preços 20 e 30 p. c.

Os fabricantes diminuíram, portanto, os salarios ao mesmo tempo que diminuíram a producção, parando as fabricas muitos dias por semana.

Numerosos fabricantes francezes teem igualmente retirado os seus modelos em vista dos preços inferiores dos productos d'aquelle paiz. Esta crise attinge grande numero de operarios.

A convenção feita entre os laminadores de carris alemães e belgas em 3 d'agosto, soffreu agora algumas modificações que parecem annunciar-lhe um fim proximo.

Por este accordo os syndicatos Belga e Allemão obrigaram-se a não se fazer concorrência no seu paiz. Como indemnisação o syndicato belga receberia 150:000 fr. por anno. Agora resolveu-se que, independentemente da suppressão d'este pagamento, os syndicatos não ficarão obrigados uns para com os outros, mas sim individualmente as fabricas belgas e alemãs.

Isto significa que se uma d'estas resolver tomar a sua liberdade de acção, a dissolução de todo o accordo ficará proclamado trez mezes depois d'este aviso ser feito.

*

A secção de finanças da commissão de electricidade deviam reunir-se na camara municipal para examinarem as propostas da commissão especial para o estabelecimento das installações necessarias para a illuminação electrica. Varios membros da primeira pediram, porem, certos esclarecimentos complementares o que fez addiar a sessão.

A commissão de electricidade propõe á cidade conceder as installações a uma sociedade ingleza *Silvon town*, a *Indie Rubber gutta percha telegraph worths Company*.

Os concessionarios obrigam-se a estabelecer e explorar todas as concessões durante dois annos encarregando-se de recrutar o pessoal.

A estação seria construida no lugar da antiga igreja de S.^{ta} Catharina, e a primeira canalisação feita na linha dos boulevards do centro e nos grandes esbelecimentos da margem do rio.

A cidade pagaria 60 p. c. do valor dos trabalhos, depois de acabadas as installações, 15 p. c. um anno depois e o saldo no acto da recepção definitiva, com 20:000 francos para o pagamento do pessoal.

*

Na segunda venda trimestral de marfim em Anvers foram offerecidos cerca de 32:000 kilos. Correu animada, muitos compradores, mas a falta de pedidos para exportação fez descer o preço de 1 ¹/₂ a 2 fr. por kilo para os dentes grandes. Os dentes de 40 a 50 libras

baixaram 3 francos em comparação com os preços de fevereiro.

A tonelagem total dos navios em Anvers em abril, foi de 392:484 ton. ou seja 1:033 ton. em média por navio.

As exportações de petroleo de New York de 1 de janeiro a 30 d'abril elevaram-se a 110.189:140 galões, dos quaes 9.271:100 para Anvers contra 106.003:907 em 1891 sendo 5.788:883 para Anvers.

Na semana finda em 25 d'abril a exportação de New York para Anvers foi de 540:185 dollars.

A camara do commercio de Anvers acaba de enviar á camara dos representantes, uma congratulação pela redução das taxas da navegação marítima e dos direitos de entrada sobre as fundições em bruto e os ferros usados, accrescentando o desejo de que o parlamento vote em breve a abolição dos direitos sobre estes materiaes e sobre as madeiras.

Albert Urban

Parte Official

Ministerio das obras publicas, commercio e industria

Direcção geral de obras publicas e minas

2.ª Repartição.—Caminhos de ferro

CONCLUSÃO DO

Regulamento para a concessão de passes e bonus nos caminhos de ferro explorados pelo estado

CAPITULO II

Dos bonus

Art. 9.º Bonus são bilhetes pessoases intransmissiveis, que cedem o transitio a preços reduzidos em relação ás tarifas geraes, para uma viagem ou viagens de ida e volta, nos termos d'este regulamento.

§ 1.º O director geral das obras publicas e minas poderá ordenar a concessão de bonus com redução de 50 por cento, aos funcionarios do ministerio das obras publicas, commercio e industria, mediante pedido devidamente justificado e informação dos respectivos directores geraes ou chefes de serviço.

§ 2.º O mesmo director geral poderá ordenar a concessão de bonus com igual redução ás familias dos funcionarios da direcção das obras publicas e minas, observando-se o que fica disposto no artigo 5.º § 3.º, mediante pedido devidamente justificado e com o visto do chefe respectivo.

§ 3.º Os directores da exploração poderão conceder fóra dos casos previstos nos §§ 2.º e 3.º do artigo 5.º bonus, com a redução de:

75 por cento aos empregados do respectivo caminho de ferro, e bem assim ás suas mulheres, filhos menores e amas d'estes, e filhas solteiras; e 50 por cento aos paes, irmãos menores e irmãs solteiras, vivendo em comunidade com o empregado.

Estes bonus serão pedidos por escripto pelos empregados ao director, por intermedio dos chefes dos respectivos serviços, que informarão.

§ 4.º Os referidos directores poderão conceder aos empregados de outras administrações de caminhos de ferro e suas familias os mesmos beneficios de que gozam os seus empregados, por virtude do paragrapho anterior, sempre que haja accordo para a reciprocidade, celebrado com as respectivas administrações.

§ 5.º Os bonus são validos só para o trajecto nos mesmos indicados, e caducam se não forem utilizados nos prazos devidos.

§ 6.º O portador de um bonus caducado, ou que seja encontrado em outra parte da linha, não comprehendida na concessão, será considerado como passageiro sem bilhete.

§ 7.º O bonus encontrado em mão estranha será immediatamente apprehendido e o passageiro, em cuja posse estiver, será considerado como se não tivesse bilhete, ficando sujeito ás penalidades previstas no artigo 76.º do regulamento de policia e exploração de caminhos de ferro de 11 de abril de 1868.

§ 8.º O empregado que houver cedido ou vendido o bilhete será obrigado a pagar o preço inteiro da viagem indicada no bonus e immediatamente despedido do serviço do caminho de ferro. A mesma penalidade será applicada ao empregado que tenha feito viajar nos comboios, consigo ou isoladamente, como seus parentes, pessoas diversas das já anteriormente designadas.

Art. 10.º O producto dos bonus concedidos aos empregados do caminho de ferro e suas familias dará entrada nas caixas de soccorros privativas das respectivas linhas, e não as havendo constituirá receita da exploração, em quanto as referidas caixas de soccorros não estiverem organisadas.

CAPITULO III

Bilhetes de assignatura

Art. 11.º Os directores da exploração podem conceder bilhetes mensaes de assignatura aos empregados dos caminhos de ferro residentes nas proximidades da linha, e a seus filhos menores, quando para frequencia de aulas. Estes bilhetes terão o preço que for determinado no principio de cada anno, por despacho ministerial e conforme a classe respectiva.

§ 1.º Os bilhetes de assignatura são pessoases intransmissiveis, sendo apprehendidos os que forem encontrados em mão estranha, e o portador considera lo como passageiro em fraude. O empregado a quem pertencer o bilhete será immediatamente despedido, excepto quando prove não haver tomado parte na fraude.

§ 2.º O producto d'estes bilhetes terá a applicação consignada no artigo 10.º

CAPITULO IV

Bilhetes collectivos para companhias ambulantes de artistas, dramaticos, philarmonicas, acrobatas, etc.

Art. 12.º A's companhias de artistas viajando em grupos não inferiores a cinco pessoas, podem os directores conceder a redução da quarta parte da tarifa geral da classe em que viajarem.

§ 1.º Nos transportes de bagagens e decorações que os acompanhem poderá ser feita a redução de metade da tarifa em vigor, sem diminuição das despesas accessorias.

§ 2.º A fim de poderem gosar d'estas vantagens, deverão os directores das companhias artisticas apresentar, com antecipação de um dia, pelo menos, os seus pedidos por escripto, juntando-lhes as listas nominaes de todo o pessoal e uma nota do peso approximado das bagagens que pretendam fazer transportar.

CAPITULO V

Disposições geraes

Art. 13.º Qualquer passe annual ou temporario poderá ser retirado pelo funcionario que o houver concedido, ou auctorizado, antes de terminar o praso da sua validade, quando para isso haja motivo sufficiente, dando se conhecimento ao interessado.

Art. 14.º Os passes e bonus devem ter um numero de ordem e designar o nome dos individuos a quem são concedidos, a sua categoria ou emprego, o percurso a que dão direito, e o praso de validade, conforme o modelo adoptado em cada direcção.

Art. 15.º Todo o individuo que for encontrado com passe que lhe não pertença, ou cujo praso de validade tenha findado, será considerado como passageiro em fraude, apprehendendo-se o respectivo passe.

§ unico. Se o dono ou portador do passe, ou um e outro, forem funcionarios publicos, dar-se-ha conhecimento da infracção á direcção geral das obras publicas e minas, a fim de se promover a applicação das competentes penas disciplinares.

Art. 16.º Os passes dão direito ao transporte gratuito até 30 kilogrammas de bagagens.

Art. 17.º Aos empregados da exploração de caminhos de ferro compete viajar nas seguintes classes:

Em 1.ª classe

Os chefes e sub-chefes de serviço e de repartição, chefes de secção e encarregados de serviço, inspectores e chefes de estação de 1.ª classe, pagadores, chefes de officinas e deposito principal, e amanuenses de 1.ª classe.

Em 2.ª classe

Amanuenses de 2.ª e 3.ª classes, desenhadores, chefes de estação de 2.ª, 3.ª e 4.ª classes e apeadeiros, escripturarios, apontadores e encarregados das officinas, enfermeiros, lithographos, fabricantes de bilhetes, revisores, fieis de estação e armazens, bilheteiros e ajudantes, telegraphicos, factores, conductores de trens e guarda-freios, capatazes geraes, machinistas e chefes de deposito e reserva, e continuos da direcção.

Em 3.ª classe

Todo o pessoal não mencionado nas classes anteriores.

Art. 18.º Fóra dos casos preceituados nos artigos anteriores, é expressamente prohibida a concessão de quaesquer passes ou bo-

nas nos caminhos de ferro explorados por conta do estado, e os funcionarios que os auctorisem ou concedam em contrario ou alem do disposto nos mesmos artigos, ficam pessoalmente responsaveis pelas suas respectivas importancias.

Art. 19.º Os directores da exploração enviarão trimestralmente á direcção geral de obras publicas e minas os talões dos passes ou bonus concedidos ou auctorisados nos respectivos caminhos de ferro durante o trimestre, os quaes lhes serão opportunamente devolvidos com o visto do director geral.

Art. 20.º Continuam em vigor as disposições respeitantes á concessão de passes e bonus consignadas no decreto de 29 de outubro de 1891 e revogadas as disposições em contrario a este regulamento.

Ministerio das obras publicas, commercio e industria, em 12 de maio de 1892.—*Visconde de Chancelleiros.*

Sua magestade El-Rei, conformando-se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas de 12 do corrente mez; ha por bem approvar o projecto, datado de 30 de março ultimo, de uma linha morta para resguardo de material na estação de Sant'Anna, da linha de leste, apresentado pela companhia dos caminhos ferro portuguezes.

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

Paço, em 24 de maio de 1892.—*Visconde de Chancelleiros.*

Para o directos da 1.ª direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro.

Tendo se recusado a companhia do caminho de ferro do Porto á Pova e Famalicão a fornecer transportes gratuitos ao pessoal da guarda fiscal, com o fundamento de haver terminado o praso de dez annos, durante o qual, pela carta de lei de 7 de abril de 1887, lhe foi concedida isenção da contribuição industrial;

Considerando que, pelo artigo 1.º da referida carta de lei, os proventos do caminho de ferro do Porto á Pova de Varzim foram isentos de contribuição industrial pelo espaço de dez annos, sendo, pelo artigo 2.º da mesma carta de lei, impostas, sem limitação de tempo, á companhia as obrigações constantes do mesmo artigo;

Manda Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 16 do corrente mez da junta consultiva de obras publicas e minas, declarar á mencionada companhia, que as obrigações que lhe foram impostas pela citada carta de lei não cessaram pelo facto de haver terminado o praso durante o qual lhe foi concedida a isenção de contribuição industria, sendo, portanto, obrigada, não só a transportar gratuitamente pela referida linha o pessoal da guarda fiscal, como a effectuar e prestar, tambem gratuitamente, os mais transportes e serviços a que se refere o artigo 2.º da mencionada carta de lei.

O que se comunica ao director da 2.ª direcção fiscal de exploração ds caminhos de ferro para os effeitos devidos.

Paço, em 24 de maio de 1892.—*Visconde de Chancelleiros.*

Para o director da 2.ª direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro.

Tendo a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes posto em execução no passado anno de 1891 alguns contratos sobre transporte de mercadorias a preço reduzido, sem previo conhecimento do governo, deixando assim de cumprir o disposto no § 1.º do artigo 45.º do contrato de 14 de outubro de 1859; Sua Magestade El-Rei, conformando-se com os pareceres da junta consultiva de obras publicas e minas e com os dos conselhos superiores da agricultura e do commercio e industria: ha por bem ordenar que a referida companhia seja intimada a não pôr em execução nenhum contrato particular sem d'elle, previamente dar conhecimento ao governo; e manda outrosim, em harmonia com as prescrições do citado artigo 45.º e seu § 1.º, declarar obrigatorias e extensivas a todos os expedidores que transportarem artigos da mesma natureza, com igual peso ou volume, e a iguaes distancias kilometricas, em qualquer sentido, as reduções que a companhia real fez pelos contratos particulares n.ºs 590, 591, 592, 594, 595, 596, 581, 598, 599, 600 e 601, enviados ao ministerio das obras publicas pela 1.ª direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro com os officios n.ºs 308, 524, 743, 958, 1:100, 1:210, 1:428, 1:724, 1:736 e 1:848, de 6 de abril, 8 de maio, 10 de junho, 9 e 27 de julho, 7 de agosto, 18 de setembro, 4, 9 e 27 de novembro de 1891, e n.º 20, de 9 de janeiro de 1892, ou a sua renovação.

O que se comunica ao director da 1.ª direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro, para sua intelligencia e devidos effeitos.

Paço, em 16 de maio de 1892.—*Visconde de Chancelleiros.*

Para o director da 1.ª direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro.

Tarifas de transporte

Acompanham este numero, como annexos, as novas tarifas de pequena velocidade que a Companhia Real põe em vigor desde 1 de julho, substituindo, nas linhas de leste e norte e seus ramaes, e na de Lisboa-Cintra-Torres, a actual tarifa n.º 1 de 1 de outubro de 1889.

Não deviamos bem chamar-lhe novas; pelo contrario; ellas são baseadas nas mais antigas da companhia, as que vigoraram até 1889 e que a n.º 1 actual veio annular.

Como é sabido, a companhia poz aquella tarifa em vigor no intuito de promover largamente o desenvolvimento do trafego de mercadorias em todo o paiz, dando a maior facilidade e economia aos transportes em todos os sentidos.

Circumstancias que longo seria ennumerar tornaram inutil esse sacrificio; e tão inutil, que a diminuição de producto de transportes que, para a companhia, representava uma importante perda, era repartida em quantias tão insignificantes por todos os transportadores avulsos, que nem beneficiava estes de uma forma sensivel nem os instigava ao augmento do seu negocio.

Em vista d'estes resultados, a companhia teve que abandonar o systema de tarifa kilometrica geral, e voltar ao de preços de estação a estação, que anteriormente applicava.

Para adoptar de novo este systema necessario se tornava voltar ao principio; eis o motivo porque, d'accordo com o respectivo ministro, as antigas tarifas são restabelecidas, emquanto se prepara uma reorganisação geral do systema tariffario d'esta importante rede.

O governo, porem, entendeu dever manter, na linha da Beira Baixa e na de Torres á Figueira e ramal de Alfarellos, nas quaes concede á companhia garantia de juros, a actual tarifa n.º 1, pelo que o jogo de tarifas da companhia fica sendo o seguinte:

Tarifa especial n.º 1 de outubro de 1889 para mercadorias de todas as classes, applicavel nas linhas de Torres-Figueira-Alfarellos e Beira Baixa. (Dada como annexo do nosso n.º 42).

N.º 2 da mesma data, para aguardente, vinho, azeite, vinagre, cervejas, bebidas gazosas, refrigerantes etc., applicavel em todas as linhas que a companhia explora. (Dada como annexo do nosso n.º 42).

N.º 3 idem—madeiras. E' de estação a estação, entre as linhas de leste e norte e oeste, e de applicação kilometrica nas procedencias do pinhal de Leiria. (Dada como annexo do nosso n.º 42).

N.º 4 idem—materias inflammaveis. E' de applicação geral em todas as linhas. (Dada como annexo do nosso n.º 42).

N.º 5 idem—gado por wagon completo. Applicavel sómente para as estações de Lisboa e fronteiras. (Dada como annexo do nosso n.º 42).

N.º 6 de março de 1890—touro e animaes ferozes. Applicação geral em todas as linhas. (Dada como annexo do nosso n.º 53).

As n.ºs 7 a 18 são as novas, desde 1 de julho proximo, que hoje damos com a nossa folha, sendo 4, as n.ºs 7, 10, 11 e 13 de preços feitos de estação a estação, e as demais 8, n.ºs 8, 9, 12, 14, 15, 16, 17 e 18, de applicação kilometrica.

Além d'estas fica em vigor, para as taras vazias, a tarifa especial E. P. n.º 4, que só era applicavel ao serviço combinado com as outras linhas e fica servindo agora igualmente no serviço interno de leste e norte e Cintra-Torres.

Para mais facilitar aos nossos leitores saberem qual a tarifa que é applicavel aos seus transportes, no percurso de toda a rede não subsidiada da companhia, vamos dar-lhes, em forma de indice alphabetico, a indicação do n.º das tarifas que ficam correspondendo a cada mercadoria. Os n.ºs que seguem a designação são os das tarifas.

Ácidos—muriatico e sulphurico—tarifa n.º 10, (todos os demais, não explosivos, como productos chimicos, ou como drogas; vejam-se estas designações).
Aduellas—8-11.
Adubos—8-11-13.
Agua commum ou salgada—8-11.
 » mineral—10-11-13.
 » ardente—2-7.
 » pé—10-11-13.
Aguaraz—10-11-13.
Alabastro em bruto—8-11.
Alcatrão—8-11.
Alfarroba—10-11-13.
Algodão em fio e em rama—10-11-13.
Alhos—7-15.
Almagre—10-11-13.
Alvaide em barris—10-11-13.
 » (como drogas)—7.
Amarras e ancoras de ferro—10-11-13.
Amido (pos de gomma)—7.
Anil—10-11-13.
Antimonio—10-11-13.
Aparas de cartão e papel—8-11-13.
Arame—10-11-13.
Archotes—10-11-13.
Arcos de madeira para pipas—8-11-13.
Ardozia—8-10-11-13.
Areia—8-11.
Argilla—8-11-13.
Arroz—7-10-11-13.
Arvores e arbustos (como plantas vivas)—10-11-13.
Asphalto—8-11.
Assucar—7-10-11-13.
Azeite—2-7.
Azeite de sementes oleoginosas—10.
Azulejos—10-11-13.
Bacalhau—7-10-11-13.
Baga de sabugo e louro—9-10-11.
Bagaço d'azeitona—8-11.
 » d'uva—8-10-11-13.
Banha de porco—7-10-11-13.
Barrilha—10-11-13.
Barro em bruto—8-11-13.
 » obra (vidé louça de barro).
Batatas—7-9-10-11-13-17.
Bebidas fermentadas, gazosas e refrigerantes—2-7.
Betume—8-11.
Bolachas—7-11-12-13.
Bolotas—10-11-13.
Borras d'azeite—11.
 » de lã, seda e vinho—10-11-13.
Botijas vazias—10-11-13.
Breu—8-11.
Brim para vellame—10-11-13.
Briquettes—8-11.
Brogau—8-11-13.
Bronze em bruto e fundições ordinarias—10-11-13.
Cabos de linho, cairo, ou piassaba—10-11-13.
Cacau—10-11-13.
Cachaça—10-11-13.
Caffé—7-10-11-13.
Cal em pedra ou em pó—8-11-16.

Calafeto—10-11-13.
Canos de barro ou grez—8-11.
Cantaria em bruto ou com apparelho ordinario—8-11.
Caoutchouc em obra—10-11-13.
Caparosa—10-11-13.
Carnes fumadas ou salgadas—7-9-11.
 » (como chacina)—10-11-13.
Carvão de pedra—8-11-13.
 » vegetal—7-11-18.
Casca para cortume—18.
Cascalho—8-11.
 » (como brogau)—13.
Castanhas—7-9-11.
Cebolas—7-15.
Cêra em bruto—10-11-13.
Cereaes—7-14.
Cerveja—7-10-11-13.
Chá—10-11-13.
Chacina (vidé carnes fumadas).
Chapeos de feltro ordinario—10-11-13.
Chifre em bruto—8-11.
Chocolate—10-11-13.
Chlorureto de cal—10-11-13 (vidé drogas).
Chumbo em lingotes—8-11.
 » de caça—10-11-13.
Cimento em barricas—8-11-13.
Cinzas—8-11.
Cobre em obra de caldeireiro—10-11-13.
Coke—8.
Colla—10-11-13.
Conservas alimenticias—7-10-11-13.
Coiros e peles curtidas—10-11-13.
 » verdes ou seccos—7-9-10-11-13.
 » de polimento—10-11-13.
Cortixa em bruto e em quadrados ou rolhas—18.
Cremor tartaro (vidé drogas)—10-11-13.
Crina em bruto—10-11-13.
Crystaes finos—10-11-13.
Cutelaria ordinaria—10-11-13.
Drogas finas—10.
 » ordinarias—7.
 » não designadas—11-13.
Encerados—10-11-13.
Entulho—8-13.
Enxofre e flôr de enxofre—9-11-13.
Escorias de metaes—8-11.
Esparto em bruto—9-11.
Especiaria—10-11-13.
Estanho em lingotes—8-11.
Estopa em rama, ou cardada—10-11-13.
Estrumes—8-11-13.
Fachina—8-11.
Farinhas e farellos—7-13-14.
Feno prensado—10-11-13.
Ferragens ordinarias—7-10-11-13.
Ferramentas ordinarias—10-11-13.
Ferro em bruto, barras ou lingotes—8-11-13.
 » chapa—10-13.
 » forjado em obra ordinaria—10-11-13.
 » em fundições ordinarias—8-11.
 » obra de caldeireiro—10-11-13.
Folha de Flandres em bruto—10-13.
 » obra—10-11-13.
Fructas seccas—7-9-11.
 » verdes—9-10-11.
Garrafas vazias—10-11-13.
Garrafões de grês, vazios—10-11-13.
Galha—10-11-13.
Genebra—10-11-13.
Gesso—8-11-13.

Gommas rezinosas—10-11-13.
 Graxa de lustro—10.
 Grossaria—10-11-13.
 Grude—10-11-13.
 Guano—8-11.
Instrumentos agrícolas—10-11-13.
Lã suja, ou lavada—10-11-13.
 Ladrilhos (vidê tijolos)—11.
 Lagedo—8-11-13.
 Legumes seccos—7-14.
 » verdes—9-10-11.
 Lenha—8-11.
 Liaças de vimes—8-11.
 Licores finos—10-11-13.
 Lignites—8-11.
 Linho em rama ou cardado—10-11-13.
 Livros—10-11-13.
 Lona—10-11-13.
 Louça de barro—10-11-13.
 » fina e ordinaria—10-11-13.
 Lupulo—10-11-13.
Machinas—10-11-13.
 Madeiras exóticas em bruto—10-11-13.
 » de construcção—3.
 Manteiga—7-10-11-13.
 Marmore em bruto ou desbastado—8-11.
 Massas alimenticias—7-10-11-13.
 » de tomate—7-10-11.
 Materias inflammaveis ou explosivas—4.
 Mel—10-11-13.
 Metaes em barras ou chapas—10.
 Minerios—8-11.
 Mobilia—10-11-13.
 Mós—10-11-13.
 Motano—8-11.
 Moveis de ferro desarmados—10-11-13.
 Mungo—10-11-13.
Ocre—10-11-13.
 Oleo de linhaça (vidê drogas)—10-11-13.
 Ossos seccos—8-11.
Palha prensada—12.
 Papel de embrulho—7-11-13.
 » escrever e imprimir—7-10-11-13.
 Papelão—10-11-13.
 Parafuzos—10-11-13.
 Pedra em bruto e desbastada—8-11.
 » de amolar—10-11.
 » moldada, excepto estatuaria—10-11-13.
 Peixe secco e salgado—7-10-11-13.
 » de escabeche—7-10-11-13 (vidê conservas alimenticias).
 Perfumarias—10-11-13.
 Petroleo—7-9-10-11.
 Pêz—10-11-13.
 Phosphato—8-11.
 Piassaba—10-11-13.
 Plantas vivas—10-11-13.
 Poleame—10-11-13.
 Pós para gomma—7-10-11-13.
 Potassa—10-11-13 (vidê drogas ordinarias).
 Pozzolana—8-10-11-13.
 Pranchões de Flandres—13.
 Pregos—8-11.
 Productos chimicos—10-11-13.
Queijos seccos—7-10-11-13.
 Quinquilherias—10-11-13.
Raspas para colla—10-11-13.
 Rezinas ordinarias—8-11.
 Rolhas de cortiça—18.
 » barro, ou grés (vidê louça de barro).

Rotim em bruto—10-11-13.
Sabão—7-9-10-11.
 Sagú—10-11-13.
 Saibro—8-11 (vidê areia).
 Sal marinho—7-8-11-13.
 Sardinha salgada—7-10-11-13 (vidê peixe salgado).
 » em conserva (vidê conservas alimenticias).
 Sarro de vinho—10-11-13.
 Sébo—10-11-13.
 Semeas—7-13-14.
 Serradura—9-11.
 Soda—10-11-13.
 Solla—7-10-11-13.
 Stearina em bruto—10-11-13.
 Sucata de metaes—8-11-13.
 Sumagre—10-11-13.
Tabaco em bruto e fabricado—10-11-13.
 Tamancos—10-11-13.
 Tapioca—10-11-13.
 Taras vazias—E. P. n.º 4.
 Tecidos de algodão—7-11-13.
 » lã—10-11-13.
 » linho—10-11.
 Telha de barro—8-11-13.
 Terras—8-10-11-13.
 Tijollos—8-11-13.
 Tintas de oleo em barris—10-11-13.
 » finas em latas—10-11.
 Toucinho—7.
 Trapo sujo—8-11.
 Tubos de chumbo—10-11-13.
 » ferro—8-11.
 » grés ou barro—8-11-13.
 Typos de impressão—10-11-13.
Unhas de animaes—10-11-13.
 Urzella—10-11-13.
Vellas de cêra—10-11-13.
 » sebo—7-8-11.
 » stearina—7-10-11-13.
 Vidraça—10-11-13.
 Vidro em obra—10-11-13.
 » quebrado—10-11-13.
 Vinagre—2-7.
 Vinho—2-7.
Zinco em bruto—8-11.

Excursões em Portugal

Itinerarios da Gazeta dos Caminhos de Ferro

Para realizar excursões, segundo a tarifa em vigor, basta traçar no mappa que figura na 1.ª pagina dos exemplares que se dão em qualquer estação, os itinerarios que damos no nosso jornal, e oito dias depois o bilhete estará á disposições do viajante.

4.º Itinerario.—Santarem, Entroncamento, Abrantes, Castello Branco, Entroncamento, Coimbra, Pampilhosa, Santa Comba, Vizeu, Pampilhosa, Figueira, Alfarellos, Santarem.

Percurso total 780 kilometros; preços:

1.ª classe.....	11\$600
2.ª ".....	8\$700
3.ª ".....	5\$800

Este mesmo itinerario serve para começar a viagem por qualquer estação entre Santarem, Luzo, Figueira e Castello Branco, visto que em todos os casos o preço de ida e volta entre as estações de procedencia e a mais afastada comprehendida no itinerario (condição 4.ª da da tarifa) é sempre inferior ao preço do bilhete de excursão.

Carteira dos Accionistas

Companhia de seguros Fidelidade

DIVIDENDO DE 1891

Nos dias 1, 2 e 3 de junho proximo, das onze horas da manhã até à 1 hora da tarde, no escriptorio da mesma Companhia, largo do Corpo Santo n.º 13, 1.º andar, proceder-se-ha ao pagamento do dividendo dos lucros de 1891, réis 60.000 por acção livre do imposto de rendimento, continuando depois ás mesmas horas em todas as quintas-feiras. Quando seja santificado o dia de quinta-feira far-se-ha pagamento na quarta feira anterior.

Lisboa, 19 de maio de 1892.

Pela Companhia de Seguros Fidelidade:—Os directores, *Victoriano Estrella Braga, José Rodrigues Tarujo Formigal.*

Boletins financeiros

Lisboa, 31 de maio.

Por mais que isto possa surpreender os que, interessados no assumpto, tem acompanhado dia a dia em todas as suas phases a questão da crise portugueza, a iniciação e desenvolvimento das negociações para se estabelecer um accordo com os portadores estrangeiros e para se conseguir a collocação de um emprestimo de 100 milhões de francos destinados a satisfazer os encargos da nossa divida externa e consolidar parte da divida fluctuante, nada está ainda definitivamente assente a tal respeito.

No entretanto, ainda no principio da semana passada se havia dado tudo por concluido, chegando a reflectir-se na cotação dos nossos fundos no estrangeiro a influencia d'essa boa nova, de ha tanto esperada. Repentinamente, porém, dá-se uma crise ministerial, o sr. Serpa Pimentel, o preconizado feliz negociador do convenio regressa a Lisboa e eis que se diz que o governo, demittido o ministro da fazenda sr. Oliveira Martins e sendo substituido pelo presidente do conselho sr. Dias Ferreira, resolvera prescindir do convenio!

Até á hora a que escrevemos, as conferencias entre o sr. Dias Ferreira e o sr. Serpa Pimentel tem-se repetido, mantendo-se geralmente a opinião de que o governo não manterá o convenio, noticia, que aliás, foi já transmittida de Lisboa para os governos estrangeiros sendo ali reproduzida com declarações de completa surpresa e de assombro. O facto porem, será tão extraordinario e poderá provocar represalias tão funestas, que ainda nos parece pouco provavel que elle se realize a não ser que o governo resolve cahir por esse capricho e por essa teimosia que difficilmente se poderão justificar.

Tambem se diz e corre como certo que o banqueiro, até aqui encarregado de tratar no estrangeiro dos negocios financeiros de Portugal, fôra definitivamente *écarté* de todos estes trabalhos e que elle mesmo, precedendo o acto do governo, suspendera as negociações já adiantadas para a conclusão do contracto d'emprestimo. Tudo isto é tão singularmente complicado, que difficil se torna comprehender a verdade da situação. Na nossa praça a impressão de desgosto e de pasmo é enorme.

Os nossos fundos no estrangeiro, que mercê das boas noticias, haviam tido uma certa corrente favoravel nos ultimos dias da penultima semana, cahiram novamente na antiga apathia que tão prejudicial nos foi. Por isso a ultima semana d'esta quinzena foi a todos os respeitos pessima. As inscrições tiveram pequena procura, as obrigações de 4 p. c. com premio passaram a ter diminuta offerta, sendo quasi nullas as operações em títulos de 4 p. c. de 1890, tendo as de 4 1/2 acompanhadas a baixa geral.

Na semana de 16 a 22 as inscrições regularam aos preços de 38,80 e 39 (assentamento) e 38,45 (coupon). Títulos da divida externa poucas vendas a 37,85, 37,80 e 38,70. Obrigações d'emprestimos: 1888 (4 p. c.) 15.500 e 15.800,—1890 (4 p. c.) 41.500 (um coupon) 41.600 e 42.000 réis,—4 1/2 p. c. 48.500 e 49.000 réis (um coupon) e 49.000 réis assentamento. Cotações de títulos bancarios mantiveram-se as da anterior quinzena, com alterações pouco sensiveis. Havia grande confiança no exito das negociações de Paris e Londres.

Na semana decorrida de 24 a 29 as inscrições regularam entre 38,20 e 38,80. As poucas vendas de títulos da divida externa realisadas, para conversão de inscrições tiveram os preços variando entre 38,15 e 37,15. As obrigações de emprestimos, movimento de pequena importancia, baixaram em média 1.000 réis sobre as cotações anteriores, não havendo transacções em coupons e a mesma baixa proporcional se deu nos títulos bancarios. As acções da *Companhia Real* que haviam passado de réis 18.000 a 22.000 baixaram a 19.000 réis. A assembleia geral d'esta companhia já não se reune, como se chegou a annunciar, em 30 de Junho.

A sahida, tambem inexplicavel, do ministro da fazenda sr. Oliveira Martins, influiu bastante n'esta depressão geral dos fundos portuguezes no paiz e no estrangeiro. Tendo conduzido a bom termo as negociações para o emprestimo e para o convenio, ten-

do conseguido destruir no estrangeiro a má opinião que alli se radicára acerca dos nossos deploraveis processos de administração, despertando uma certa confiança nos seus propositos d'economia, a sua inesperada retirada fez nascer naturalmente o receio de que se voltasse á antiga.

Não melhoraram as condições do cambio do Brazil, mas, apesar d'isso algum papel cambial tem affluido a Lisboa, especialmente na segunda metade d'esta quinzena, o que ligado ao facto do banco inglez ter vendido aqui 100.000 libras sterlingas á entrega do governo portuguez, diz-se que por conta do projectado emprestimo, fez baixar consideravelmente o cambio sobre Paris e Londres e consequentemente o agio do ouro. A ultima hora sabe-se que a casa Rotschild concordou em fazer um supprimento de 1 milhão sterlingo ao thesouro brasileiro, esperando-se que esta affluencia de ouro aos mercados brasileiros produza uma sensivel melhoria aos cambios.

A situação do nosso mercado cambial ressent-se tambem da crise ministerial e das suas consequencias. A melhoria dos cambios, que acima indicámos, durou apenas dois dias. No sabbado os cambios regularam:—41 1/2 e 42 1/2 sobre Londres, 688 e 678 sobre Paris e as libras que se chegaram a vender a 1.000 réis voltaram a vender-se a 1.200 e 1.250 réis.

Affigura-se-nos que a crise, ao contrario do que se esperava e era necessario que succedesse, se prolongará por mais alguns dias, não sendo para admirar que novos e imprevistos successos, tão inexplicaveis, talvez, como os que acima assignalámos, a venham agravar. A situação politica parece-nos cada vez mais intrincada, muito por influencias internas, muitissimo por causas externas. As modificações, que estão imminentes no regimen pautal da Hespanha nas suas applicações ao convenio com a França hão de tambem fatalmente reflectir-se no nosso regimen e obrigar-nos a alterações, que começam a impôr-se já como inevitaveis por varias ordens de interesses. O caso do cabo dos Açores parece tambem destinado a trazer complicações.

Hoje, na Bolsa de Lisboa, o movimento foi quasi nullo, mantendo-se em geral as cotações anteriores. A desconfiança, infelizmente, accentua-se.

J. J.

Bolsa de Paris, 28 de maio.

Os fundos francezes continuam subindo, e salvo caso extraordinario que nada faz esperar, é mais que certo que irão até o par ou mais ainda. De tempos a tempos procura-se distrahir a economia dos nossos fundos do Estado, com o fim de reanimar outros valores e crear-lhes mercados proveitosos, mas é tempo perdido, porque os compradores não querem outro papel para a sua capitalisação, comprando somente fundos publicos.

Por isso apesar da campanha de alta que se produziu sobre o Exterior por motivo do famoso *modus vivendi* que seria adoptado pelos dois paizes para a importação dos vinhos hespanhoes, podemos persistir em affimar que o verdadeiro publico não pensa n'isso, e os cursos de 66 1/2 são puramente especulação bolsista, creada pelo descoberto do Stock Exchange, grande vendedor de *primes* a longo praso e que, achando se a trasbordar cada dia mais, não sabe já onde collocar, e ajuda para isso a subida das cotações.

O Portuguez, ora subindo ora descendo, mantem 29 7/8 apesar das ultimas noticias que se receberam da queda do gabinete, ou de uma parte d'elle.

O Italiano está fraco, a 91,10; o Turco inactivo a 20, 55 e os Russos sempre bem mantidos tem tido muito boas vendas.

Os valores de credito seguem ou procuram seguir o caminho dos fundos do Estado, o que só difficilmente conseguem. O *Foncier* attingiu 1:210 e 1:185, pela discussão do projecto de lei relativo ao uso que a caixa de depositos poderá fazer d'oravante dos fundos das Caixas Economicas, empregando-os em emprestimos commerciaes e creando para este fim obrigações negociaveis. E' certo que, se esse projecto é votado, o *Foncier* terá um concorrente, mas não se diz que a concorrência é a irmã do negocio? Portanto nada se pôde dizer emquanto a votação da camara não decidir. Esperemos.

O Banco de Paris retomou o preço de 682 o *Lyonnais* faz 791 e o *d'Escompte* 190.

Os caminhos de ferro francezes começam a ter receitas mais satisfatorias; o *Lyon* cota-se a 1:477; o *Norte*, 1815.

Boa procura de Caminhos de Ferro Hespanhoes; o *Zaragoza* e o *Norte* progridem a 217 e 192. Cota-se os *Andaluzes* a 340 e os *Portuguezes* a 80.

O *Suez*, com a subida de receitas, eleva-se a 2:790. O *Rio Tinto* faz 425.

G. Tessard.

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

BOLSAS	TITULOS	1892 — MAIO — DIAS													
		16	17	18	19	20	21	23	24	25	27	28	30	31	—
Lisboa . . .	ACÇÕES Comp. Real Portugueza . . .	—	47.600	48.400	49.500	21.000	22.000	—	49.000	49.200	49.500	49.000	49.000	—	—
	» Ascensores mechanicos	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	OBRIG. Comp. Real Portugueza	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Nacional	—	—	—	—	—	21.000	—	—	—	—	—	—	20.000	—
Paris	» Atravez d'Africa	62.000	62.000	—	—	—	—	—	—	—	60.000	—	—	—	—
	ACÇÕES Comp. Real Portugueza	75	78	85	90	90	78,75	86,50	—	—	80	—	80	80	—
	» Madrid-Caceres-Portugal	—	—	—	55	55	—	—	—	—	—	55	60	—	—
	» Norte de Hespanha	476,23	475	480	474,50	473	473	474,50	173,50	490	492,50	—	—	242	—
	» Madrid-Zaragoza-Alicante	492,50	491	200	490	495	205	200	200	240	248,50	—	—	—	—
	» Andaluzes	324,50	320	325	320	325	322	322,50	—	335	333,50	—	—	—	—
	OBRIG. Comp. Real Portugueza	428	425,50	430	429,50	433	—	429,50	429	428	427	427	427,50	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal	432,50	434	436,25	436	435	437	438,50	440	440	441	442	445	—	—
	» Norte Hespanha, 1.ª hypotheca . . .	349	348,75	354	354	350	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Atravez d'Africa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Londres . .	» C.ª da Beira Alta	85	84	82,50	82,50	82,50	82,50	80	—	—	85	90	—	—	—
	» Atravez d'Africa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Amsterd . .	» Atravez d'Africa	54,42	54	50,75	50,75	50,75	54	—	—	—	—	—	—	—
	Bruxellas . .	» Atravez d'Africa	54	54	54	54	54	53,50	—	—	54	—	—	—	—
Berlim . . .	» Companhia Real 4 1/2 0/0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Periodo de exploração			RECEITAS NO PERIODO						DESDE 1 DE JANEIRO				Observações
				1892			1891			Totaes		Differença a favor de		
				Kil.	Totaes	Kilo metri-cas	Kil.	Totaes	Kilo metri-cas	1892	1891	1892	1891	
COMPANHIA REAL	de a				Réis	Réis		Réis	Réis		Réis	Réis		(1) Compre-hende as li-nhas de Les-te e Norte e ramaes de Caceres e Coimbra e as da nova rede Cintra-Tor-res, ramal de Cintura, ur-bana e Cas-caes.
	7 13 Maio	690	58.865:000	78:063	690	54.027:250	78:300	904.063:000	993.487:530	—	92.424:530			
	14 20 »	»	52.756:000	76:458	»	33.322:900	70:004	953.849:000	1.046.740:430	—	92.891:430			
	7 13 Maio	334	4.565:000	43:665	468	2.980:000	48:320	76.027:000	60.000:000	16.027:000	—			
	14 20 »	»	4.444:000	43:305	»	2.980:000	48:320	80.474:000	62.980:000	17.494:000	—			
	29 5 Maio	475	42.330:575	25:959	475	41.874:950	24:990	222.523:935	240.708:065	—	18.184:430			
	6 12 »	»	43.187:680	27:763	»	43.520:250	28:463	235.744:645	254.228:345	—	18.546:700			
	14 17 Março	353	44.458:469	40:408	353	43.494:650	37:370	464.527:858	475.694:886	—	14.167:028			
	18 24 »	»	48.054:018	51:444	»	45.975:363	45:284	479.584:884	494.670:349	—	12.088:465			
	25 31 »	»	44.543:477	44:415	»	46.204:370	45:902	494.095:361	207.824:619	—	43.729:258			
Sul e Sueste	30 6 Maio	253	5.369:547	24:223	253	5.818:548	22:996	90.543:080	117.442:773	—	—			
Minho e Douro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(2) Compre-hende a linha de Torres-Fi-gueira ramal de Alfarel-los, e Beira Baixa.	
	15 24 Abril	405	1.468:620	41:430	405	1.453:634	43:884	17.740:863	17.854:852	—	143:939			
	22 28 »	»	1.418:037	40:647	»	907:000	8:632	18.858:900	18.761:852	97:048	—			
	29 5 Maio	»	1.375:500	43:400	»	1.246:209	41:876	20.234:400	20.008:064	226:339	—			
Beira Alta	—	34	—	—	34	—	—	—	—	—	—	—	(2) Compre-hende a linha de Torres-Fi-gueira ramal de Alfarel-los, e Beira Baixa.	
	29 5 Maio	2803	Ps 4.192:628	426	2803	Ps 4.304:068	465	Ps. 22.036:449	Ps. 22.755:388	—	Ps. 748:939			
	6 12 »	»	4.244:520	443	»	4.358:610	485	23.277:975	24.444:004	—	836:029			
	13 19 »	»	4.226:539	438	»	4.321:476	474	24.504:544	25.435:481	—	930:967			
Norte de Hespanha	30 6 »	2672	4.039:404	389	2672	4.095:972	440	47.306:461	48.684:810	—	4.378:379	(2) Compre-hende a linha de Torres-Fi-gueira ramal de Alfarel-los, e Beira Baixa.		
	7 13 »	»	4.136:282	404	»	4.133:969	424	48.442:743	49.848:810	—	4.376:067			
	23 29 Abril	894	327:509	366	894	285:857	320	4.386:564	4.602:072	—	245:508			
	30 6 Maio	»	348:337	383	»	295:347	330	4.728:904	4.897:390	—	168:489			
Madrid—Zaragoza—Alicante	—	460	—	—	460	—	—	—	—	—	—	—	(2) Compre-hende a linha de Torres-Fi-gueira ramal de Alfarel-los, e Beira Baixa.	
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
	30 6 Maio	180	57:424	347	180	42:750	238	877:478	752:434	125:044	—			
	7 13 »	»	58:523	325	»	49:966	278	936:004	802:097	133:904	—			
Andaluzes	14 20 »	»	56:644	345	»	43:845	244	992:643	845:942	146:671	—	—	(2) Compre-hende a linha de Torres-Fi-gueira ramal de Alfarel-los, e Beira Baixa.	
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Almansa—Valencia—Tarragona	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(2) Compre-hende a linha de Torres-Fi-gueira ramal de Alfarel-los, e Beira Baixa.	
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Zafra a Huelva	30 6 Maio	180	57:424	347	180	42:750	238	877:478	752:434	125:044	—	—	(2) Compre-hende a linha de Torres-Fi-gueira ramal de Alfarel-los, e Beira Baixa.	
	7 13 »	»	58:523	325	»	49:966	278	936:004	802:097	133:904	—	—		
Zafra a Huelva	14 20 »	»	56:644	345	»	43:845	244	992:643	845:942	146:671	—	—	(2) Compre-hende a linha de Torres-Fi-gueira ramal de Alfarel-los, e Beira Baixa.	
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		

Falta de espaço

Por este motivo retiramos á ultima hora uma carta do nosso amigo e activo industrial o sr. Souza Cruz, as secções Linhas portuguezas, Patentes de invenção, Mercado de metaes, Commercio portuguez, e outros muitos artigos, e resumimos ainda varias secções.

A portaria sobre contractos

Ao expresso na portaria de 16 de maio que publicamos na nossa *Parte Official*, respondeu a companhia real com o seguinte officio:

Ill.º Ex.º Sr.

Tenho a honra de accusar a recepção do officio de V. Ex.ª, n.º 661, datado de 17 d'este mez, e igualmente da copia da Portaria do dia anterior, que contem diversas disposições relativas aos

contractos de transporte celebrados entre esta Companhia e diferentes expedidores de mercadorias nas nossas linhas.

Não parece a esta Companhia que seja inteiramente conformes as estipulações do contracto de 16 de setembro de 1859 as resoluções constantes da mesma Portaria, e além d'isso julga-as em parte, prejudiciaes aos seus legítimos interesses como em seguida vou expôr:

Execução dos contractos de transporte.—Examinando-se as datas em que demos aviso a V. Ex.^a dos contractos mencionados na mesma Portaria, reconhece-se que o governo teve conhecimento d'esses contractos muito tempo antes de terminarem, e pela mesma forma que se segue desde o começo da exploração das linhas ferreas de Leste e Norte.

Os contractos de transporte formulados por esta Companhia, são, em geral, pelo prazo de um anno, cobrando-se durante esse tempo os preços das tarifas vigentes, por isso que somente depois de cumpridas todas as condições n'elles exaradas, é que se fazem os reembolsos das diferenças pagas a mais dos preços ajustados pelo expedidor ou consignatário, como é expresso nos mesmos contractos. Só têm, portanto execução completa quando é effectuada a redução de transporte, dando-se não poucos casos em que não chega a haver execução por falta de cumprimento cabal de todas as condições.

O art. 45.^o do contracto de concessão não obriga esta Companhia a dar *previo conhecimento ao governo de qualquer contracto de transporte*, como se diz na Portaria, mas unicamente a dar-lhe conhecimento de *qualquer redução que conceda sobre os preços da tarifa, antes de a pôr em execução*, o que é muito diferente.

A direcção fiscal a mui digno cargo de V. Ex.^a, teve conhecimento dos contractos particulares, a que se refere a mesma Portaria, muito tempo antes de se executarem as reduções concedidas pela Companhia, como é facil de provar.

Numero do contracto	Data em que finda	Data em que foi dado conhecimento ao governo	Tempo entre o conhecimento e a execução
581	30-6-92	Officio n.º 4:323 de 7-9-91	10 mezes
590	28-2-92	" " 3:541 de 31-3-91	11 "
591	30-3-92	" " 3:657 de 9-4-91	11 "
592	31-4-92	" " 3:498 de 20-5-91	11 "
594	31-5-92	" " 4:046 de 26-6-91	11 "
595	31-5-92	" " 3:950 de 1-7-91	11 "
596	30-6-92	" " 3:891 de 24-7-91	11 "
598	24-9-92	" " 4:622 de 26-10-91	11 "
599	19-8-92	" " 4:577 de 5-11-91	10 "
600	30-9-92	" " 4:769 de 25-11-91	10 "
601	30-11-92	" " 4:817 de 2-1-92	11 "

Todos os contractos de transporte são authographados, e em seguida enviados a V. Ex.^a assim como ás estações, estando patentes para quem os quizer consultar, do que tem resultado haver contractos identicos na sua execução, embora celebrados com individuos diferentes, porque os interessados os sollicitaram, como V. Ex.^a poderá verificar pela collecção que ahí deve existir.

Não tem havido, portanto, favor nem preferencia por parte d'esta Companhia nas concessões que faz, mas como se pôde deprehender da letra da Portaria, que se occultaram do Governo as reduções concedidas nos preços de transporte em 1891, e que se fizeram, por esta forma, favores particulares em contravenção do que estipula o contracto de concessão das linhas ferreas de Norte e Leste, cabe a esta Companhia o dever de representar contra o modo porque se aprecia este assumpto na mencionada Portaria, do qual pode resultar prejuizo para o seu credito.

O Governo tem tido conhecimento official de todos os contractos muito tempo antes da sua execução, e esta Companhia não esperou nunca que elle os mandasse applicar a todos os expedidores que o desejassem, porque procedeu sempre por essa forma, como facil é a V. Ex.^a verificar, sem que tivesse havido a menor intervenção do Governo.

Ampliação dos preços dos contractos de transporte.—Lê-se mais na já mencionada Portaria, «que em harmonia com as prescrições do art.º 45.^o e seu § 1.^o do contracto de 14 de setembro de 1859, as reduções de preço devem ser extensivas a todos os expedidores que transportarem artigos da mesma natureza, com igual peso ou volume e a eguaes distancias kilometricas, em qualquer sentido,» mas na realidade não é essa a letra nem o sentido do artigo citado, porque n'elle se prescreve somente «que o Governo terá direito de declarar a redução obrigatoria para todos os expedidores, e applicavel a todos os artigos da mesma natureza,» e não parece justo que o Governo amplie pelo seu lado aquella condição restrictiva, accrescentando palavras que não se contêm no texto do contracto, e que além d'isso estão em desacordo com o espirito do mesmo contracto, e com a interpretação já dada a esse artigo pelo Governo em documentos officiaes.

E' obrigatoria, sem duvida, a redução do preço para todos os expedidores, mas unicamente quando satisfizerem a todas as condições estipuladas nos contractos, como são, o sentido em que se operarem os transportes, as estações entre que se devem effec-

tuar, o minimo a transportar n'um certo periodo, o exclusivo garantido á via ferrea, etc.: porque são essas circumstancias que determinaram a redução de preço consentida pela Companhia.

Fôra d'estas condições, evidente é que não pôde erigir-se a favor de terceiros a applicação do preço reduzido, quando nem mesmo o proprio signatário do contracto tem direito a essa redução.

Assim o entendeu tambem o Governo, por isso que em avisos insertos em diferentes numeros do *Diario do Governo*, pela Direcção Fiscal, se deu conhecimento ao publico dos contractos de transporte, indicando-se os nomes das pessoas com quem a Companhia contractára e as demais condições d'esses contractos, accrescentando-se que estavam patentes, afim de *poderem ser vistos por quem pretendesse contractar da mesma forma com a Companhia, em virtude do que dispõe o art. 45.^o do contracto approvedo pela lei de 5 de maio de 1860* (veja-se o *Diario do Governo* de 27 de setembro de 1883).

A' vista do exposto, esta Companhia não pôde aceitar a determinação da Portaria de 16 d'este mez, e tornar extensivos os preços reduzidos, em virtude de contractos especiaes a todos os que transportem artigos da mesma natureza, com igual peso ou volume e a eguaes distancias, mas unicamente aos expedidores que se sujeitarem a todas as condições dos mesmos contractos, como se tem sempre praticado.

Parece-me tambem que independentemente das considerações expostas, o Governo poderia desde logo reconhecer a injustiça de tal determinação em relação á Companhia, visto que os preços reduzidos de algumas tarifas especiaes, das suas linhas, não são sempre extensivos aos pesos ou volumes eguaes em qualquer sentido, naturalmente porque tambem reconhece que ha circumstancias que permitem fazer maiores reduções somente em determinado sentido.

Assim: A tarifa especial de P. V. n.º 1 do Sul e Sueste, de 12 de junho de 1888, estabelece dois preços diferentes para as expedições de Casa Branca, e de 60 réis por wagon no sentido descendente e o de 54 réis no sentido ascendente, embora em igual percurso.

O aviso de 15 de julho de 1887 concede o regresso gratuito das taras vazias que conduzirem azeite para a estação do Barreiro, excluindo d'esse beneficio quaesquer outras estações destinatarias, o que augmenta para essas o preço kilometrico de transporte, ainda que a distancia de percurso seja igual.

O aviso de 24 d'agosto de 1891 estabelece uma excepção, que embora possa ser justificada no interesse da industria nacional é contraria ao preceito estabelecido de egualdade de applicação de preços a todos os expedidores.

A mesma desigualdade existe pelo que respeita ao transporte de taras vazias na tarifa E n.º 8 de pequena velocidade, e por outros motivos em muitas outras tarifas ou avisos.

Sendo estes os principios adoptados pelo Governo nas linhas que explora, e que certamente não considera contrarios ao interesse publico, não podem justificar-se as disposições da Portaria, por que, além de ampliarem o texto do contracto, accrescentando palavras que, lá não existem, pretendem estabelecer na exploração das linhas d'esta companhia regras que o proprio Governo não considera de absoluta e invariavel applicação nas suas.

Em conclusão, esta companhia julga ter cumprido sempre as disposições do artigo 45.^o do contracto de concessão dos caminhos de ferro de Leste e Norte e approvedo pela lei de 5 de maio de 1860, dando conhecimento dos contractos de transporte que celebrava, de modo que o Governo podesse usar a tempo do seu direito, não se recusando nunca a fazer eguaes contractos com os que os sollicitavam, sem mesmo esperar a declaração do Governo a este respeito; e pelo que se refere á determinação de que os preços reduzidos sejam applicados em eguaes distancias, em qualquer sentido, para peso ou volumes eguaes, não pôde esta companhia acceital-a porque ella é contraria ao espirito e letra do contracto, e á interpretação official que competentemente já foi dada a essa nota do contracto de concessão.

D. G. a V. Ex.^a. Ill.^{mo} e Ex.^{mo} Sr. Engenheiro Director da 1.^a Direcção Fiscal dos Caminhos de Ferro.—Lisboa, 30 de maio de 1892.

O Director Geral da Companhia
M. Affonso d'Espregueira.

Entre Collegas

A O Credito.

Diz este nosso amigo que nos envaidecemos por termos ganho a campanha contra o escandaloso contracto entre a companhia Carris e a camara, e ao mesmo tempo que nos felicita por essa vitoria—felicitações que recebemos com o prazer com que deve recebê-las toda

a capital — nota que também aquelle jornal e a *Folha do Povo* combateu por ella.

Quem lh'o contesta, collega?

No nosso numero anterior dissémos que nos podiamos attribuir *uma parte* da vitoria, (o collega transcreveu mesmo essa phrase); essa parte não pôde ser muito pequena porque consagramos a este debate o melhor de nove columnas do nosso jornal, dando-lhe até as honras de artigo de fundo. O collega deu-lhe trez columnas de bellos argumentos, não ha duvida, que nunca lhe negamos, e se nos contestar que a qualidade dos seus vale bem a quantidade dos nossos, nada teremos que oppôr.

Emquanto á *Folha do Povo* não sabemos o que disse, porque não trocamos as nossas visitas com este tão estimavel collega.

A *L'Industrie*, de Bruxellas.

Este nosso querido companheiro, em artigo principal do seu numero de 22 de maio, dá-nos a immerecida honra de transcrever o artigo do nosso numero 101 de 1 de março, sobre o *degrèvement* da grande velocidade em França, acompanhando-o de phrases amaveis para o seu autor, o director d'esta *Gazeta*.

Já estamos tão habituados aos favores repetidos d'aquella folha, — a mais importante da Belgica, na sua especialidade, — que não nos surpreendeu mais este. Limitamo-nos a registral'o na interminavel conta corrente das nossas amigaveis relações, na qual só podemos pôr *ao deve* a maior somma da nossa gratidão.

*

Engenharia e Architectura.

Completo um anno de existencia este collega de Lisboa, pelo que muito o felicitamos, desejando-lhe que complete muitos mais, para que outras vezes tenhamos que discutir sobre assumptos que a todos nos interessam, como pela segunda vez o fizémos agora, com o prazer que ha sempre em ter por contraria uma pena attenciosa e digna.

E a proposito da nossa questão finda, dir-lhe-hemos que não sabemos da origem da noticia que os outros collegas publicárom *de chapa*. Foi provavelmente noticia de jornal da noite que os da manhã seguinte redigiram... com a tezoura.

Companhia Portugueza Hygiene

Os srs. Estacio e Ferreira, dignos directores d'esta companhia, por um justo sentimento de melindre pessoal, fazem-nos notar que, na noticia que sobre esta companhia démos no numero anterior, esquecemos citar o nome do seu collega na direcção o sr. Dr. José Eduardo de Oliveira, ao qual igualmente cabe uma parte dos merecidos elogios que dirigimos áquella gerencia pela prosperidade a que tem levado a companhia.

Estamos promptos a reparar esse puro lapso, tanto mais que o escrupulo dos srs. Estacio e Ferreira é dos mais honrosos para estes e para o seu collega, ao qual o relatorio annual se refere igualmente em termos muito lisonjeiros.

Nem nós desejavamos que ficasse de parte quem coopera para o engrandecimento da industria nacional, e pela forma tão effectiva porque o tem feito a direcção da companhia Hygiene.

Grande Central Belga

Temos presente o relatorio lido á assembléa geral d'esta companhia, ao qual já na sua interessante carta se referiu o nosso sollicito correspondente de Bruxellas.

As receitas em 1891 excluidas as que são directamente levadas á conta de *ganhos e perdas* elevaram-se a 14 217:520 francos ou mais 170:406 do que no anno anterior. As despesas que em 1890 haviam sido francos 7.347:015, ou 52,30 das receitas subiram em 1891 a mais 26:743 francos representando uma percentagem de 51,84 da receita d'esse anno.

A extensão explorada foi de 589 kilometros.

Foram transportados 6.016:350 passageiros sendo 4 milhões com bilhetes de ida e volta; o percurso medio d'estes foi de 18^k,615.

O numero de trens kilometricos foi de 3.437:152 sendo portanto a receita por kilometro-trem 4,14 e a despesa 2,14.

A tonellagem de mercadorias transportadas foi de 4.426:554^t.

Os gastos de manutenção da via elevaram-se a francos 1.581:184, e os do material a 1.568:596 francos.

A conta de ganhos e perdas teve um saldo de francos 3.781:885, ou menos 811:494 que o de 1890.

A companhia possui fundos do estado de 3 e 3 ¹/₂ % no valor nominal de 4.745:000 francos e effectivo de 4 577:737.

O dividendo foi de 30 francos ás acções ordinarias e de 17,50 ás do dividendo.

Outros interessantes esclarecimentos que resultam d'este relatorio serão por nós dados quando tratar dos relatorios especiaes de Via e Obras e do Material e Tracção que também nos foram enviados e merecem detalhado exame.

Madrid-Caceres-Portugal

Na assembléa de 13 de maio foi presente a proposta do Banco de Brabant, sociedade anonyma com sede em Bruxellas, o qual em seu nome e no de um grupo financeiro que formará, pretende tomar de arrendamento a exploração das linhas d'aquella sociedade, nas condições que forem estipuladas, tendo também a intenção de fazer á companhia do Oeste propostas tendentes á conclusão da construcção das suas linhas, e á futura exploração das mesmas pelo referido grupo.

A assembléa resolveu dar plenos poderes ao conselho de administração para os seguintes fins:

1.º Determinar e esclarecer o situação da sociedade em relação aos diversos contractos realisados com a Companhia Real Portugueza, e aos que esta fez com qualquer outra companhia;

2.º Se o conselho o julgar opportuno e util, reclamar a execução d'estes contractos ou a annullação d'aquelles cuja execução se tiver tornado difficil ou impossivel, transigindo, se necessario fôr, discutindo e tratando de todas as indemnisações por motivo de annullação;

3.º Negociar e tratar com qualquer sociedade ou pessoa a exploração regular e util d'aquellas linhas, e especialmente concluir todos os accordos sobre o arrendamento da exploração, de fórma a assegurar a conclusão e exploração do Oeste, o que a assembléa reconhece e affirma ser de grande importancia para o futuro das linhas de M. C. P.;

4.º Activar as negociações, visto a urgencia da situação, para que seja convocada o mais breve possivel a assembléa extraordinaria que deve ratificar as;

5.º Prestar, se necessario fôr, o concurso da sociedade para o acabamento e exploração das linhas do Oeste;
6.º Propôr e submeter ao voto dos obrigatarios e crédores da sociedade, qualquer convenio necessario para regularisar a situação d'esta.

Linhas hespanholas

De Madrid a Zaragoza. — Volta a fallar se da tão criticada questão da Companhia do Norte adquirir a linha de Madrid a Zaragoza propriedade da Companhia do Meio-dia, dizendo se agora que será a troca da linha de Almansa Valencia e Tarragona.

O nosso collega d'esta especialidade em Madrid diz que é natural que estes boatos sejam mais uma vez infundados.

De Monistrol a Monserat. — O tunel de 208 metros d'esta linha que passa por baixo da capella dos apostolos, e sae quasi ás portas do mosteiro, ficou perfurado ha poucos dias. Tem este tunel a particularidade de ter sido traçado em curva e rampa de 15 por 100.

O encontro das duas secções de operarios foi muito proximo do meio do tunel; aos operarios e capatazes foi servido um jantar e concedidas gratificações.

Os trabalhos da linha estão muito adeantados. Actualmente está-se montando o taboleiro metalico da ponte sobre o Llobregat, esperando-se que em julho proximo estará aberto ao publico.

Puerto de Santa Maria a San Lucar de Barrameda. — Já chegou áquelle porto o novo material para o caminho de ferro, que se compõe de um wagon de 1.ª de 2.ª classe, um de 2.ª, dois de 3.ª e tres fourgons.

São de construcção moderna, tendo duas portas nos extremos, podendo assim communicar-se os wagons, se fôr preciso, por meio de pontes.

Cada wagon tem 48 logares e todas as commodidades a desejar.

E' de esperar que a linha se abra proximamente á exploração, pois já se acha construida até Chipiona.

Tramway-cabo. — Trata-se de estabelecer em Madrid o systema de tramway-cabo, já tão conhecido entre nós onde tem dado excellentes resultados no ascensor Camões-Estrella.

O petionario da concessão é D. Joaquim de Ariza y Estrada. A direcção geral de obras publicas fez publico este pedido para o caso de que appareçam outros requerentes que offereçam melhores condições.

Metropolitano em Madrid. — O deputado mr. Comgu apresentou no congresso uma proposta de lei, pela qual se auctorisa o governo a outhorgar a D. Pedro Garcia Fabié a concessão e exploração por 99 annos de um caminho de ferro electrico subterraneo de via estreita, composto das seguintes secções, todas na cidade de Madrid e seus suburbios:

1.º Da estação do Norte á do Meio-dia, passando pela Puerta del Sol.

2.º Do viaducto de Segovia á praça de touros.

3.º Da Porta de Toledo ao Hyppodromo.

4.º Do bairro de Salamanca ao de Arguellas circunvallação.

A concessão é feita sem subvenção alguma do estado e os trabalhos serão começados logo que sejam approvados a proposta e o projecto.

Linhas estrangeiras

AUSTRIA-HUNGRIA

As propostas da direcção geral dos caminhos de ferro do Estado, com respeito á elevação das tarifas de mercadorias de 1 de julho de 1891, foram acceites pelo ministro do commercio, e submettidas ao conselho dos caminhos de ferro do Estado, que ha dias se reuniu.

As modificações consistem em augmentos graduales dos preços de transportes e das manipulações.

Para citar um exemplo: um volume a uma distancia de 80 kilometros pagará 4 krentzers da taxa de manipulação.

São avaliadas em dois milhões de florins os rendimentos d'esta nova medida, visto que o relatorio annual dos caminhos de ferro do Estado accusa em 1891 uma somma de 43,5 milhões de florins, pelo transporte de mercadorias, e as novas tarifas darão um augmento de 5 %.

A direcção geral tenciona começar a adoptar a tarifa desde o primeiro de julho proximo.

Como se vê mesmo nos paizes que mais avançados se prestaram ao abaixamento de tarifas, vae-se reconhecendo a necessidade de as elevar um pouco.

ESTADOS-UNIDOS

Na linha New-York Central tem-se feito experiencias interessantes sobre a velocidade dos comboios.

Recentemente M. Augus Sinclair redactor em chefe de um jornal tecnico de New-York, installou-se deante do cylindro d'uma locomotiva, e notou as variações do indicado durante a marcha de Nova-York a Albany, 228 kilometros, verificando por vezes que o trem ia na velocidade de 125,5 kilometros.

A machina desenvolveu uma força de 1:600 cavallos.

ALLEMANHA

Em 1891 houve nos caminhos de ferro allemães 3.618 accidentes, e em 1890, 3.088.

Houve 537 descarrilamentos e 372 choques de comboios, dos quaes um cento em plena via.

O numero de victimas elevou-se a 2:736, sendo 500 mortes e 2:236 feridos. Os passageiros, foram em numero de 36, os empregados 454 e os extranhos 10. Passageiros feridos houve 176 e empregados de 1.011, mais 49 pessoas estranhas. A média dos accidentes é de 0,11 mortos e 0,55 feridos por um milhão de passageiros.

Notas varias

Geradores Belleville

O cruzador *Alger* acaba de fazer, em Cherbourg, um ensaio com a força de 8:000 cavallos.

O ensaio foi effectuado com o maior successo.

O consumo de combustivel foi de 721 grammas por cavallo hora, em lugar de 1 kilogramma previsto no contracto.

A velocidade variou entre 19 nós 2, e 19 nós 4.

O andamento foi perfeitamente mantido com uma tiragem natural de doze horas consecutivas.

As machinas do *Alger* são das officinas do *Creusot*. Os 24 geradores que vencem o vapor são do systema Belleville.

Avisos de serviço

Exposição Industrial, Agricola e de Bellas Artes em Portalegre

Por motivo d'esta exposição que se deve realisar nos dias 5 a 15 de junho proximo futuro, os bilhetes de ida e volta da tarifa especial n.º 7 grande velocidade, vendidos nas estações de Lisboa-Rocio e Caes dos Soldados, Santarem, Elvas, Coimbra ou Coimbra B., Aveiro, Porto ou Gaia, para Portalegre serão validos para:

Ida: nos dias 4 a 12

Volta: " " 5 a 16

Ficam em vigor todas as demais condições da tarifa especial n.º 7 de 31 de julho de 1891.

Lisboa, 25 de maio de 1892.

Estado das linhas hespanholas

O estado das linhas hespanholas no que interessa ás procedencias das nossas linhas é o seguinte n'esta data:

Linha de Cordova a Sevilla. — Accceita-se expedicoes de mercadorias com reserva pelos prazos de transporte quando tenham de passar pela ponte de Lora del Rio, admittindo-se unicamente remessas que não excedam as dimenções do material.

As demais linhas acham se livres.

Ficam pela presente annulladas todas as circulares e avisos feitos anteriormente sobre interrupções nas linhas espanholas.

Lisboa, 30 de maio de 1892.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Applicação da tarifa n.º 1, pequena velocidade, nas linhas de Torres, Figueira e Alfarellos

Previne-se os transportadores de que nas linhas de Torres Vedras á Figueira da Foz e Alfarellos e da Beira Baixa, continuará a vigorar a tarifa especial n.º 1 de pequena velocidade de 1 de outubro de 1889, sempre que da sua applicação isolada ou combinada com as especiaes provisórias n.ºs 7 a 18 de pequena velocidade, em vigor desde 1 de julho de 1892 na rede não subsidiada da Companhia, não resultar desvantagem para o publico.

Lisboa, 1 de junho de 1892.

AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMMISSOES

RECOMMENDADAS

MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS
Recommandées

Lisboa.—Amancio José Alves—rua dos Bacalhoeiros.
Lisboa.—Edwards Brothers—rua dos Fanqueiros, 30.
Lisboa.—Rodolfo Reck—rua dos Douradores, 21.
Lisboa.—Carlos C. Dias—vinhos, fructas, e outras commissões,—rua do Jardim do Regedor, 35.
Lisboa.—José Monteiro da Silva—Travessa de S. Nicolau n.º 19.
Leiria.—Antonio C. d'Azevedo Batalha.
Santarem.—José F. Canha.

Porto.—Augusto Laverre—rua de S. Francisco.
Porto.—A. Alberto Gonçalves, rua das Flores, 85.
Covilhã.—José do Nascimento Arraiano—casa de commissões.
Valencia d'Alcantara.—D. Laureano Fernandez.—Agente commercial e aduaneiro.
Madrid.—Cesar Féreal—Echegaray, 15 pral.
Londres.—Fernando Demolder—21 Gt. St. Helens.
Liverpool.—Edwards Brothers—Alexandra Buildings.
Manchester.—Edwards Brothers—Jackson Row, 14.
Bruxellas.—P. Willem—Avenue Louise, 217.
Hambourg.—Augusto Blumenthal.
Praga, (Bohemia).—Arthur Gobiet—Karolinenthal.

Typographia do Commercio de Portugal — 35, Rua Ivens 41.

Papel feito especialmente pela Companhia do PAPEL DO PRADO.

AGENDA DO VIAJANTE

Prevenimos os nossos leitores de que são estes os UNICOS estabelecimentos que lhes recommendamos porque praticamente conhecemos o seu serviço

AIDE-MEMOIRE DU VOYAGEUR

N. B.—Nous ne saurions recommander à nos lecteurs d'autres MAISONS, que celles sous-indiquées, car nous les connaissons PAR EXPERIENCE PERSONNELLE

LISBOA Braganza Hotel — Salons, esplendide vue sur la mer, service de 1.º ordre. — Prop. Victor Sassetti.

LISBOA Hotel Durand — Rua das Flores, 71 — 1.º class — English family hotel. — Proximo de theatros e centro da cidade. — Gabinete de leitura.

LISBOA Hotel Universal — Chiado — No centro da cidade, proximo de theatros, passeios, ministerios, etc. — Banhos — trens. — Preços modicos.

LISBOA Hotel Camões — Travessa de S. Nicolau, 13 — No centro da cidade baixa, perto de repartições publicas, passeios e theatros. — Desde 1.º000 réis por dia.

LISBOA Grande Hotel Central — Caes do Sodré — Tout le confort désirable, vue du Tage, voisin de la douanne, Bourse, ministères, théâtres. Bains, ascenseur, poste.

LISBOA Hotel Alliance — Chiado — No centro do commercio, theatros e passeios — aposentos para familias — Diaria 1.º200 a 4.º500 réis.

LISBOA Hotel Atlantico — Largo do Corpo Santo, 13 — Dans le centre du mouvement de la capital, près du Tage, tramways pour toute la ville. — 1.º000 a 2.º500 par jour.

LISBOA Grande Hotel Continental — Largo de S. Domingos, 16, proximo da estação central do Rocio — Serviço esmerado. — Prop. Manuel Gonçalves.

LISBOA Hotel Avenida — Maison de 1.º ordre — vue splendide — salons pour familles — voitures. — Avenida, 55 — Prop. João da Matta, 1.º cuisinier du Portugal.

LISBOA London Hotel — Caes do Sodré, rua e travessa do Corpo Santo, entrada em n.º 19. — Perto do Tejo, ministerios, theatros, etc. — Preços 1.º000 réis em diante.

LISBOA Hotel Borges — Chiado, 108 — Trez frentes, proximo dos theatros e centro da cidade — ascensor — telephone — banhos, etc.

LISBOA Meubles d'art et antiquités ameublements de style — Largo de S. Carlos, 30 e 32 — Prop. Augusto José Barreira.

PORTO Hotel de Francfort — O melhor e mais central da cidade — Salões, banhos, correio e telephone — Serviço de 1.º ordem. — Prop. Adriano & François.

PORTO GRANDE HOTEL DE PARIS. — Maison de premier ordre, tenue à la française, située au centre de la ville. Bains, salons de lecture et de réception. Boite aux lettres. Splendide jardin et hotel illuminé à la lumière électrique. On parle toutes les langues. — Aufrère, propriétaire.

PORTO Hotel Bragança. — Aceio, meza abundante e variada, vinho á descripção. Diaria, 1.º200 a 1.º000 réis. — Table d'hôte bien servie, vin à discrétion.

PORTO Grande hotel do Porto. — Le meilleur de la ville. Lits à ressort. Omnibus. Telephone. Boite aux lettres. Salles de lecture et de réception. Bains. Journeaux.

PORTO Hotel Continental. — R. Entreparedes (Frente á Batalha). Serviço de 1.º ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros, muito central. Prop. Lopes Munhos.

PORTO Grande Hotel Portuense. — Batalha, 122. Serviço de 1.º ordem. Proximo ao correio, theatros etc. Desde 1.º200 por dia incluindo vinhos. Prop. Pedro Vasques.

CINTRA Lawrence's hotel. — Frequentado pela primeira sociedade portugueza e estrangeira. Bons quartos e salas por preços modicos.

CINTRA Hotel Nunes. — Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria 1.º600 a 2.º000. — Prop. João Nunes.

COVILHÃ Hotel Central do Castella — Largo do Pelourinho. — Bom serviço de mesa — quartos confortaveis desde 1.º000 réis por dia.

CALDELLAS Grande Hotel da Bella Vista — De 1.ª ordem. Serviço esmeradissimo, bellos horisontes a 15 kilometros de Braga. Aguas hyposalinas.

CALDAS DA AMIEIRA Hotel e estabelecimento de banhos e aguas chloretadas, bilhar, gymnasio, jardins — a 20 minutos da Figueira da Foz.

VALENÇA Hotel Rio Minho — Junto á estação. Serviço esmerado. Prop. José João de Sousa.

VIGO Hotel Continental — Magnifica situação em face da ria, proximo de theatros, casinos, passeios, banhos, etc. Preços 1.º200 a 1.º600 por dia. Prop. João José de Souza.

MADRID Hotel de Rusia. — Gran establecimiento. Serviço esmerado. Hermosos departamentos para familias. Cocina de primera clase. Precios módicos. Ascensor.

MADRID Gran Hotel Peninsular. — Calle de Alcalá, 3 y 7. Hospedaje esmerado, de 7 pesetas en adelante. mesa redonda a las once y media y seis y media. Se sirve a todas horas para maior comodidad del viajero. Dirigido por Soapardini

SEVILLA Gran Fonda y Parador de San Pablo. — Calle de San Pablo, 34. Aseo, buen trato y equidad. Prop. D. Antonio del Castillo.

SALAMANCA La Burgalesa. — Casa situada en el punto más céntrico de la población, toda clase de comodidades, habitaciones confortables, esmerado trato y excelente servicio. Precios económicos. Coches a la estación.

BARCELONA Fonda de Oriente. — Establecimiento de primer orden situado en la Rambla del Centro.

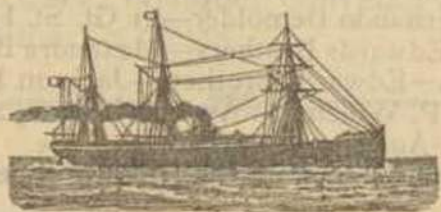
GRANADA Hotel de Los Siete Suelos. — Situado al pie del palacio árabe y cerca a la Alhambra. Confort y elegancia. Baños, carruajes, interpretes, etc., etc.

VALENÇA Gran Hotel de Espana. — Establecimiento de primer orden. Nueva construcción con todos los adelantos y confort modernos. Cocina a la francesa. Gabinete de lectura. Salón de reunión. Comedores particulares. Salas de baños. Coches de lujo. Interpretes. Telefono. Luz electrica. Omnibus a todos los trenes.

PARIS Hotel Moderne. — Place de la République. 300 chambres, dep. 3 fr., serv. et éclair. électr. comp. Table d'hôte & restaurant, ascenseur, téléphone, poste & télégraphe. Gustave LOEPER, directeur.

GÈNEVE Hotel de Genève. — 2 minutes de la gare, Poste, Télégraphe et Bateau à vapeur, rue Mont-blanc. Omnibus pas nécessaire. Portier à l'arrivée de tous les trains. Maison très confortable, 60 chambre de 1 f 50 a 2 f 50. Table d'hôte a 2 f 50 et 3 f. Diners au restaurant de 2 f a 3 f. Journée complete de 6 f 50 a 8 f.

Mala Real Portuguesa



PARA LIVERPOOL

(em direitura)

RECEBE carga e passageiros e sahirá em 3 de junho proximo futuro, o paquete portuguez **Rei de Portugal**.

Para carga e passageiros trata-se no escriptorio da companhia, 54, rua do Arsenal, 1.º andar.

FILTRO CHAMBERLAND

SYSTEMA PASTEUR

O unico filtro industrial capaz de se oppor efficaçmente á transmissão das doenças pelas aguas destinadas á alimentação.

Filtro adoptado mediante concurso para o serviço do exercito francez.

Deposito especial para Portugal

79, RUA NOVA DO ALMADA, 79

LISBOA

CHARRUAS S. S.

A Fundição do Ouro, além da grande variedade que possui de modelos d'apparelhos de tirar agua de qualquer profundidade, para a elevar á maxima altura, ou seja pela força animal, ou pela de vapor, para beneficio da pequena e da grande agricultura, dedicou-se ultimamente á construcção de charruas, á americana e á Brabant, com duas rabiças, sendo umas d'uma só aivéca de chapa d'aço laminada, e outras com duas aivécas, tambem de chapa d'aço, com importantes melhoramentos inventados pelo habil agromomo o ex.^{mo} sr. Joaquim de Souza dos Santos, **com o trabalho das quaes muito utilizam todos os agricultores.**

Vendem-se por preços muito commodos em attenção á sua utilidade.

Porto, 23 de maio de 1892.

O GERENTE: LUIZ FERREIRA DE SOUZA CRUZ

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

RODOLFO RECK

LISBOA — 21, RUA DOS DOURADORES, 21 — LISBOA

Representante das seguintes importantes fabricas:

Saechsische Maschinenfabrik, Chemnitz, para locomotivas, tenders, machinas a vapor, caldeiras, guindastes, machinas, fer-
amentas, turbinas, fições, teares.

Gutehoffnungshütte, Oberhausen, para carris, vigas, ferro em barras, chapas, pontes e outras construcções metallicas.

Felten & Guillaume, Carlswerk, para cabos subterraneos e submarinos, cabos de transmissão e extracção, arames de aço, ferro, cobre e bronze, estanhados, galvanizados, crus e recozidos, para telegraphos, telephones, molas, parafuzos, tela metallica e quin-
quilheria; especialidade em espinhos artificiaes para vedação das linhas ferreas e dos campos de pasto de gado.

Maschinenbau-Anstalt Humboldt, Kalk, para toda a classe de machinas mineiras, preparação, lavagem, chapas perfuradas, trom-
bels, setzagem, etc.

Maschinenfabrik Oerlikon, Oerlikon, para installações de luz electrica, (unico grande premio na Exposição de Paris de 1889).

Malmedie & C., Düsseldorf, para machinas, para pregaria, parafuzos, colchetes, alfinetes, ganchos, etc.

Farbenfabriken, Elberfeld, anilinas, benzidinas e alizarinas.

Encarrega-se do fornecimento e da montagem de installações completas de officinas de construcção, e de reparação para caminhos de ferro, arsenaes, fabricas de fição e tecidos de lã, algodão, juta, linho, fabricas de malha etc.

M. HERRMANN

Telegraphia e Telephones

LUZ ELECTRICA

Por meio de machinas, pilhas e accumuladores

TRANSMISSÃO DA FORÇA A DISTANCIA

Propulsão 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

Frederico Collares

Successor da Companhia Perseverança

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

LISBOA

N.º TELEPHONICO, 595

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

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

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

Prensas hydraulicas — ditos systema Collares — privilegiadas — proprias para lagar de azeite.

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

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

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

Fogões de sala — seus pertences, figuras fundidas para receberem candieiros de iluminação, premiados com medalha de cobre na Exposição Industrial Portuguesa em 1888.

Fundição — de ferro, bronze e outros metaes.

Balanças — decimaes, Roberval, e respectivos pesos.

Materias primas e combustiveis — taes como cobre, estanho, chumbo, zinco, ferro, aço, tijollos e barros refractarios, carvão de pedra e coque.

INCENDIOSCOPIO

ALMEIDA & SILVA

T. DE S. NICOLAU, 60

LISBOA

Fornecimentos e installações em qualquer ponto do paiz taes como: pára-raios, luz electrica, campainhas, telephones, e seus assessorios.

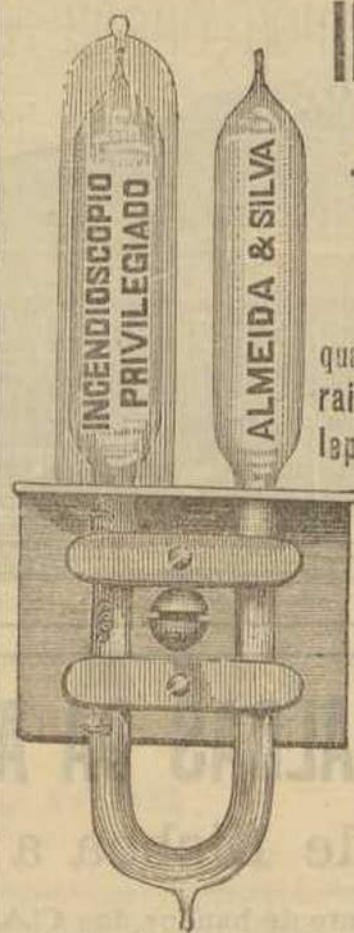
Inventores e constructores do avisador d'incendios denominado "INCENDIOSCOPIO".

Em todas as 5.^{as} feiras, das 7 ás 8 h. da noite effectuar se-hão experiencias do "INCENDIOSCOPIO" onde poderão ser apreciadas publicamente as vantagens de tão util como humanitaria descoberta.

Tambem nos prestamos a executar experiencias onde nos seja designado pelos interessados. Envia-se catalogos e instrucções gratis a quem os requisitar.

Endereço telegraphico

INCENDIOSCOPIO—Lisboa.



La Métallurgique

Sociedade Anonyma de Construcção

SÉDE SOCIAL: 1, PLACE DE LOUVAIN

BRUXELLAS

Officinas de Construcção

TUBIZE. Nivelles et La Sambre

Material fixo e movel para Caminhos de ferro

linhas americanas e obras publicas

LOCOMOTIVAS—TENDERS—CARRUAGENS

WAGONS E WAGONETES

Gruas hydraulicas—Signaes—Mudanças e cruzamentos de via

PLACAS E PONTES ROTATORIAS

TRANSBORDADORES — RESERVATORIOS

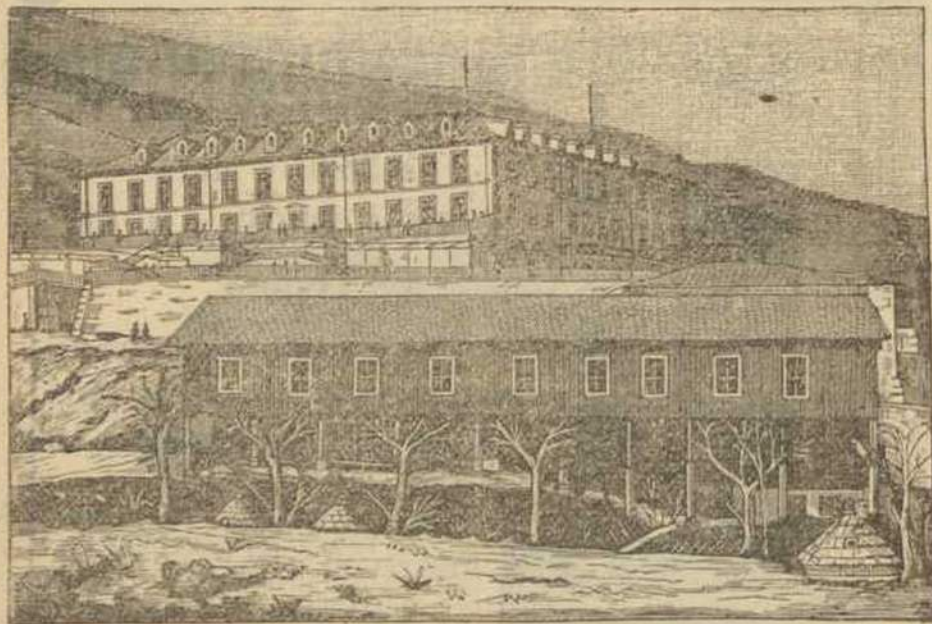
Peças de forja diversas, molas e laminas—Rodas

Especialidade de rodas em ferro forjado

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

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

Adresse telegraphico—Métal, Bruxellas



THERMAS DE CALDELLAS

Grande Hotel da Bella Vista

Gerente: Delphim José Rodrigues — Caldellas, Correio de Amares

Aguas hypo-salinas extremamente uteis no tratamento das **doenças do estomago, figado, rins, pelle, rheumatismo, gotta e anemia**. Clima saluberrimo de montanha. Situação pittoresca e deliciosa no centro da provincia do Minho. Facilidade de communicações com todas as terras do paiz por caminho de ferro até Braga, d'onde dista apenas 15 kilometros. Hotel de primeira ordem com grande capacidade, serviço esmeradissimo e esplendidos horizontes.

CONSULTAS

Posto medico portuense de serviço permanente — R. do Almada, 122

PORTO

BANHOS DAS CALDAS DA AMIEIRA — AGUAS CHLORETADAS

(Na linha de Lisboa a Torres e Figueira da Foz)

Abertura do estabelecimento de banhos das **CALDAS DA AMIEIRA** e do hotel a 15 de maio.

Applicam-se os **banhos de imersão e douches** d'estas aguas, para rheumatismo, figado, estomago, baço, molestias herpeticas, leucorrhéas, inflamações de quaesquer órgãos, etc.

Na séde balnear das **CALDAS DA AMIEIRA** ha, além do estabelecimento de banhos e do hotel, bilhar, gymnasio, piano, jornaes nacionaes e estrangeiros, **estação do correio, jardins e variados jogos**.

Para esclarecimentos, rua do Principe 108, deposito da companhia das Aguas-Thermaes da Amieira.

N. B. — Brevemente os comboios mixtos n.º 71 e 72 terão paragem em frente do estabelecimento para receber e deixar os passageiros sem bagagem.

Brevemente haverá bilhetes diarios de ida e volta entre a Figueira da Foz e a Amieira, e das outras estações com validade de dois mezes.

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

REI DE PORTUGAL

Sahirá no dia 21 de junho ás 3 da tarde para:

Mocambique e Lourenço Marques, Quelimane, Beira, Inhambane, e mais portos da costa, fazendo escala por Marselha, Port-Said, Suez, Aden e Zanzibar.

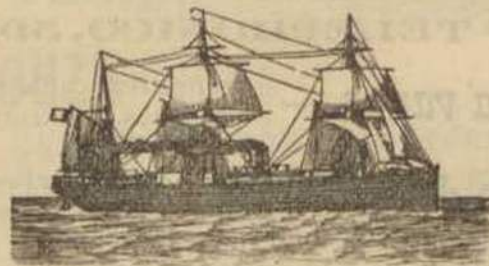
Recebe carga e passageiros para a **INDIA** e **MACAU** com transbordo em **ADEN**.

O carregamento fechará em 20 de junho.

As encomendas recebem-se até aquelle mesmo dia, inclusive, na praça do Municipio n.º 6. — Sobre carga e passageiros prestam-se todas as informações no escriptorio da companhia, 54, rua do Arsenal, 1.º andar.

Royal Mail Steam Packet Company

(MALA REAL INGLEZA)



A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Em 6 de junho o paquete «CLYDE», para

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

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

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

AGENTES

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

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



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

TARIFA ESPECIAL PROVISORIA N.º 7 — PEQUENA VELOCIDADE

Applicavel na rede não subsidiada da Companhia (Linhas de Leste e Norte)

TRANSPORTE DE

VARIAS MERCADORIAS

Desde 1 de julho de 1892

MERCADORIAS	De LISBOA-CAES DOS SOLDADOS ás estações abaixo indicadas e vice-versa (preços por fracção de 10 kilogrammas)								
	Allandra	Villa Franca	Carregado	Azambuja	Reguengo e Sant'Anna	Santarem	V. Figueira	M. Miranda	Torres Novas Leste
Bacalhau e peixe secco.	3,60	4,29	5,11	6,50	8,43	10,36	11,61	12,99	14,23
Carvão vegetal.	4,42	5,27	6,29	7,99	10,37	12,75	14,28	15,98	17,51
Couros verdes e seccos.	4,42	5,27	6,29	7,99	10,37	12,75	14,28	15,98	17,51
Drogas ordinarias.	4,42	5,27	6,29	7,99	10,37	12,75	14,28	15,98	17,51
Ferrag ns idem.	4,42	5,27	6,29	7,99	10,37	12,75	14,28	15,98	17,51
Mercearia.	6,12	7,30	8,71	11,06	14,35	17,64	19,76	22,11	24,23
Sola.	5,72	6,82	8,14	10,34	13,42	16,50	18,48	20,68	22,66
Tecidos d'algodão.	5,72	6,82	8,14	10,34	13,42	16,50	18,48	20,68	22,66

CONDIÇÕES

1.ª Esta tarifa só é applicavel ás expedições cujo peso não seja inferior a 100 kilogrammas ou que paguem como tal.

2.ª Alem das taxas supra indicadas cobrar-se-ha as despesas accessorias, segundo a respectiva tarifa.

3.ª É concedido o regresso gratuito das taras vasias, comtanto que se effectue dentro do praso de um mez e nas condições estipuladas para os transportes de retorno gratuito de taras vasias.

4.ª A Companhia reserva-se o direito de ampliar o praso legal de transporte em 3 dias.

5.ª As remessas para Poço do Bispo-Braço de Prata, Olivaes ou Sacavem ou procedentes d'estas estações poderão gosar d'esta tarifa, sendo-lhes, porem, applicada a taxa como se fossem expedidas para Lisboa-Caes dos Soldados, ou d'esta procedentes.

6.ª Sob a designação *Mercearia* comprehende-se: *aguardente, alhos, amido (pós de gomma), arroz, assucar, azeite, bebidas fermentadas, gazosas e refrigerantes, banha de porco, batatas, bolacha, café, carnes fumadas ou salgadas, castanhas, cebollas, cereaes, cerveja, conservas em latas, farinhas, fructas seccas, legumes seccos, manteiga, massas alimenticias, massa de tomate, papel d'escrever, papel d'embrulho, peixe salgado, petroleo, pós de gomma, sabão, queijos, sal, sebo em velas, sementes, toucinho, velas de stearina, vinagre e vinho.*

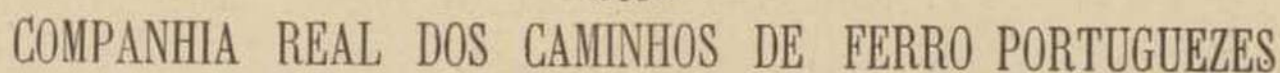
7.ª Esta tarifa substitue desde a data acima indicada a especial n.º 1 de pequena velocidade de 1 de outubro de 1889, em relação ás mercadorias supra mencionadas.

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

Lisboa 1 de junho de 1892.

O Director Geral da Companhia

M. Affonso d'Espregueira



*Applicavel em toda a rede não subsidiada da Companhia
(Linha de Leste e Norte e seus Ramaes e de Lisboa a Cintra e Torres Vedras)*

DIVERSAS MERCADORIAS

Desde 1 de julho de 1892

§ 4.º — Mínimo de peso — por expedição de 4:000 kilogrammas ou pagando como tal.

2.º — Wagons completos com o minimo de peso de 8:000 kilogrammas ou pagando como tal.

DESIGNAÇÃO DAS MERCADORIAS

CONDIÇÕES

2.^a A applicação do § 2.^o far-se-ha por fracções indivisíveis de 100 kilogrammas.

4.^a Não gosam do benefício da presente tarifa as remessas expedidas das estações compreendidas entre as Fronteiras e Bemposta para as de Abrantes até Santarem, todas inclusive ou vice-versa.

5.^a A Companhia reserva-se o direito de ampliar em tres dias o prazo legal do transporte.

6.ª Esta tarifa substitue, desde a data acima indicada, a especial n.º 1 de pequena velocidade de 1 de outubro de 1889, em relação ás mercadorias supra mencionadas.

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

Lisboa, 4 de junho de 1892.

O Director Geral da Companhia

M. Affonso d'Espregueira



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

TARIFA ESPECIAL PROVISORIA N.º 9—PEQUENA VELOCIDADE

*Applicavel em toda a rede não subsidiada da Companhia
(Linhas de Leste e Norte e seus Ramaes, e de Lisboa a Cintra e Torres Vedras)*

TRANSPORTE DE VARIAS MERCADORIAS

Desde 1 de Julho de 1892

Minimo de peso por expedição . . . 50 kilogrammas ou pagando como tal
" " percurso 60 kilometros

MERCADORIAS	Preços por tonelada e kilometro
Baga de sabugo e de louro	18,90
Carnes fumadas (chacina)	18,90
Carnes salgadas	18,90
Castanhas	18,90
Couros verdes ou seccos (não curtidos)	18,90
Enxofre e flôr de enxofre	16,00
Esparto em bruto	18,90
Fructas seccas	18,90
Fructas verdes ou encaixotadas	17,00
Legumes verdes ou encaixotados e batatas	17,00
Petroleo	26,46
Sabão	18,90
Serradura	18,90

CONDIÇÕES

1.ª Alem dos preços supra indicados, cobrar-se-ha as despesas accessorias em conformidade com a respectiva tarifa.

2.ª Esta tarifa é tambem applicavel ás expedições de Alhandra a Reguengo para Lisboa-Caes dos Soldados, e Poço do Bispo-Braço de Prata, ou vice-versa, que serão taxadas pelos typos supra e pela distancia effectiva.

3.ª Não gosarão da presente tarifa as remessas expedidas das estações comprehendidas entre as Fronteiras e Bemposta para as de Abrantes até Santarem inclusivé ou vice-versa.

4.ª E' concedido o praso de um mez de permanencia nas estações de chegada, ás mercadorias taxadas por esta tarifa, sem pagamento dos direitos de armazenagem. O petroleo é excluido d'esta concessão. A responsabilidade a que é sujeita a Companhia conforme as disposições legaes em vigor cessará, porém, logo que findar o praso marcado no art.º 36, das disposições communs á grande e pequena velocidade da Tarifa Geral de Leste e Norte.

5.ª A Companhia reserva-se o direito de ampliar em 3 dias o praso legal do transporte.

6.ª A presente substitue desde a data acima indicada a tarifa especial n.º 1 de pequena velocidade de 1 de Outubro de 1889, em relação ás mercadorias supra mencionadas.

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

Lisboa, 1 de junho de 1892.

O Director Geral da Companhia

Manuel Affonso d'Espregueira



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

TARIFA ESPECIAL PROVISORIA N.º 10 — PEQUENA VELOCIDADE

*Applicavel em toda a rede não subsidiada da Companhia
(Linhas de Leste e Norte e seus Ramaes, e de Lisboa a Cintra e Torres Vedras)*

TRANSPORTE DE MERCADORIAS

De LISBOA (Alcantara e Caes dos Soldados) a POVOA para VILLA NOVA DE GAIA e PORTO OU VICE-VERSA

DESDE 1 DE JULHO DE 1892

Minimo de peso por expedição — 1.000 kilog.^s ou pagando como tal

Das estações comprehendidas entre Lisboa (Alcantara e Caes dos Soldados) e Povoá ambas inclusivé, ás estações abaixo ou vice-versa	PREÇOS POR 1.000 KILOGRAMMAS			
	1. ^a série	2. ^a série	3. ^a série	4. ^a série
Villa Nova de Gaya	8\$000	7\$000	5\$000	4\$000
Porto.....	8\$200	7\$200	5\$150	4\$150

Classificação

Mercadorias	Séries	Mercadorias	Séries	Mercadorias	Séries
A		C		D	
Acido muriatico.....	3. ^a	Bolotas.....	3. ^a	Crystaes finos.....	1. ^a
» sulphurico.....	3. ^a	Borras de lan.....	4. ^a	Cutelaria ordinaria.....	1. ^a
Agua pé.....	4. ^a	» de seda.....	2. ^a	E	
» raz.....	3. ^a	» de vinho.....	4. ^a	Drogas finas não designadas.....	2. ^a
Aguas mineraes em caixas ou gigos de madeira.....	3. ^a	Botijas e garrações de grés vazios em caixas ou a granel.....	4. ^a	F	
A'farroba.....	3. ^a	Brio para velame.....	3. ^a	Encerados.....	1. ^a
Algodão em fio.....	2. ^a	Bronze em fundições ordinarias.....	3. ^a	Especiaria.....	2. ^a
» em rama.....	3. ^a	Bronze em lingotes.....	4. ^a	Estopa em rama ou cardada.....	3. ^a
Almagre.....	4. ^a	G		G	
Alvaiade em barris.....	4. ^a	Cabos de linho, cairo ou piassaba...	4. ^a	Galha.....	3. ^a
Amarras de ferro.....	4. ^a	Cacau.....	4. ^a	Garrafas vazias ordinarias empacota- das.....	3. ^a
Ancoras.....	4. ^a	Cachaça.....	3. ^a	Genebra.....	2. ^a
Anil.....	2. ^a	Café.....	4. ^a	Gommas resinosas em barricas ou ou saccas.....	4. ^a
Antimonio.....	2. ^a	Calafeto.....	4. ^a	Graxa de lustro.....	4. ^a
Arame de todas as classes.....	3. ^a	Caoutchouc em obra.....	1. ^a	Grosseria.....	3. ^a
Archotes.....	4. ^a	Caparosa.....	3. ^a	Grude.....	2. ^a
Ardosias.....	4. ^a	Cebo em pão ou em rama.....	4. ^a		
Arroz.....	4. ^a	Cera em bruto ou em vellas.....	1. ^a		
Assucar.....	4. ^a	Cerveja.....	3. ^a		
Azeite de sementes oleoginosas taes como palma, purgueira etc.....	2. ^a	Chá.....	1. ^a		
Azulejos.....	4. ^a	Chacina.....	3. ^a		
B		Chapeus de feltro ordinarios.....	1. ^a		
Bacalhau.....	4. ^a	Chlorureto de cal.....	3. ^a		
Baga de sabugo e louro.....	3. ^a	Chocolate.....	1. ^a		
Bagaço d'uva.....	4. ^a	Chumbo de caça.....	3. ^a		
Banha de porco.....	3. ^a	Cobre em obra de caldeireiro.....	2. ^a		
Barrinha.....	3. ^a	Colla.....	2. ^a		
Batatas.....	4. ^a	Conservas alimenticias.....	1. ^a		
Bolacha em barricas.....	2. ^a	Couros de polimento.....	1. ^a		
		» e peles curtidas.....	2. ^a		
		Cremor tartaro.....	3. ^a		
		Crina em bruto.....	1. ^a		

Mercadorias	Séries	Mercadorias	Séries	Mercadorias	Séries
I		Oleo de linhaça em barris.....	3. ^a	S	
Instrumentos agricolas.....	3. ^a	P		Sabão	4. ^a
L		Papel d'embrulhar.....	4. ^a	Sagü	1. ^a
Lan em bruto ou lavada.....	3. ^a	" d'escrever e d'imprimir em ba-		Sarro de vinho.....	3. ^a
Legumes em caixas.....	4. ^a	lotes.....	3.	Soda em barricas.....	3. ^a
Licores finos.....	1. ^a	Papelão.....	3. ^a	Solla.....	3. ^a
Linho em rama ou cardado.....	3. ^a	Parafusos de todas as classes.....	4. ^a	Stearina em bruto	2. ^a
Livros encaixotados.....	1. ^a	Pedra moldada (excepto estatuaría). ..	3. ^a	Sumagre.....	3. ^a
Lona.....	3. ^a	Pedras d'amolar.....	4. ^a	T	
Louça de barro.....	3. ^a	Peixe secco ou salgado.....	3. ^a	Tabaco em bruto.....	3. ^a
Louça ordinária.....	2. ^a	Pelless ordinarias não curtidas.....	4. ^a	" fabricado.....	2. ^a
Louças finas.....	1. ^a	Perfumarias.....	1. ^a	Tamancos em caixas.....	3. ^a
Lupulo	2. ^a	Petroleo.....	4. ^a	Tapioca	2. ^a
M		Pez.....	4. ^a	Tecidos d'algodão e linho.....	2. ^a
Machinas.....	1. ^a	Piassaba.....	4. ^a	" de lan.	1. ^a
Madeiras exóticas em bruto.....	3. ^a	Plantas vivas.....	1.	Terra d'industria.....	4. ^a
Manteiga em barris.....	2. ^a	Poleame.....	4. ^a	Tintas a oleo em barris	3. ^a
Massas alimenticias.....	1. ^a	Pós para gomma	3. ^a	" finas a oleo.....	1. ^a
Massa de tomate.....	3. ^a	Potassa.....	3. ^a	Tubos de chumbo ou zinco.....	4. ^a
Mel.....	2. ^a	Pozzolana	4. ^a	Typos d'impressão	3. ^a
Melaço em barris.....	4. ^a	Productos chimicos não designados..	2. ^a	U	
Metaes em barras ou chapas.....	3. ^a	Q		Unhas d'animaes em bruto.....	4. ^a
Mobilia.....	1. ^a	Queijos secco.....	2. ^a	Urzella em sacco.....	4. ^a
Mós de moinho.....	4. ^a	Quinquelherias.....	1. ^a	V	
Moveis de ferro desmanchados.....	3. ^a	R		Vellas de stearina	1. ^a
O		Raspas para colla.....	3. ^a	Vidraça em caixas	3. ^a
Ocre.....	4. ^a	Rotim em bruto ou em feixes	1. ^a	Vidros em obra.....	2. ^a
				Vidros quebrados	4. ^a

CONDIÇÕES

1.^a Alem dos preços supra indicados cobrar-se-ha as despesas accessorias em conformidade com a respectiva tarifa.

2.^a E' concedido o praso de 5 dias de permanencia nas estações de chegada ás mercadorias taxadas por esta tarifa, sem pagamento de direitos d'armazenagem. A responsabilidade a que é sujeita a Companhia co forme as disposições legaes em vigor, cessará, porem, logo que finde o praso marcado no artigo n.º 36 das disposições communs á grande e pequena velocidade das Tarifas Geraes de Leste e Norte.

3.^a A Companhia reserva-se o direito de ampliar em tres dias o praso legal do transporte.

4.^a A presente substitue desde a data acima indicada a tarifa especial n.º 1 de pequena velocidade de 1 de outubro de 1889 em relação ás mercadorias supra mencionadas.

5.^a Ficam em vigor todas as condições de applicação das Tarifas Geraes de Leste e Norte em tudo que não seja contrario ás disposições da presente.

Lisboa, 1 de junho de 1892.

O Director Geral da Companhia
M. Affonso d'Espregueira.



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

TARIFA ESPECIAL PROVISORIA N.º 11 — PEQUENA VELOCIDADE

*Applicavel em toda a rede não subsidiada da Companhia
(Linhas de Leste e Norte e seus Ramaes, e de Lisboa a Cintra e Torres Vedras)*

TRANSPORTE DE MERCADORIAS

De LISBOA (ALCANTARA E C. DOS SOLDADOS) a POVOA
para

COIMBRA, FIGUEIRA DA FOZ e AVEIRO

OU VICE-VERSA

Desde 1 de Julho de 1892

PREÇOS POR 1:000 KILOGRAMMAS

De Lisboa (Alcantara e Caes dos Soldados) a POVOA às estações abaixo ou vice-versa	1.ª série	2.ª série	3.ª série	4.ª série	5.ª série	6.ª série
Coimbra e Figueira da Foz	6\$000	5\$000	3\$500	3\$000	2\$650	2\$200
Aveiro	7\$500	6\$000	4\$500	4\$000	3\$300	2\$750
Minimos de peso por expedição, ou pagando como tal	500 kilos	500 kilos	500 kilos	500 kilos	1:000 kilos	8:000 kilos

CLASSIFICAÇÃO

Mercadorias	Séries	Mercadorias	Séries	Mercadorias	Séries
A		B		C	
Aducos para terras.....	5.ª	Ardosia.....	4.ª	Breu	5.ª
" " " por wagon com- pleto.....	6.ª	" por wagon completo.....	6.ª	Brim para velame.....	3.ª
Aduellas em bruto.....	5.ª	Areia	5.ª	Briquetes (carvão em).....	4.ª
Agua commum.....	5.ª	" por wagon completo.....	6.ª	Brogau.....	5.ª
" " por wagon completo..	6.ª	Argillas	5.ª	" por wagon completo.	6.ª
Agua pé.....	4.ª	" por wagon completo.....	6.ª	Bronze em fundições ordinarias.....	3.ª
" raz.....	3.ª	Arroz.....	4.ª	Bronze em lingotes.....	4.ª
Agua salgada.....	5.ª	Asphalto.....	5.ª		
" " por wagon completo... 6.ª		Assucar.....	4.ª		
Aguas mineraes.....	3.ª	Azulejos.....	4.ª		
Alabastro em bruto	5.ª				
Alcatrão.....	5.ª	B			
Alfarroba.....	3.ª	Bacalhan.....	4.ª		
Algodão em fio.....	2.ª	Baga de sabugo e louro.....	3.ª		
" " rama.....	3.ª	Bagaco d'azeitona.....	5.ª		
Almagre.....	4.ª	" d'uva.....	4.ª		
Alvaiade em barris.....	4.ª	Banha de porco.....	3.ª		
Amarras de ferro.....	4.ª	Barrilha.....	3.ª		
Ancoras.....	4.ª	Barro.....	5.ª		
Anil.....	3.ª	" por wagon completo.....	6.ª		
Antimonio.....	2.ª	Batatas.....	4.ª		
Aparas de cartão e papel.....	5.ª	Betumes	5.ª		
Arame.....	3.ª	Bolacha em barricas.....	2.ª		
Archotes.....	4.ª	Bolotas.....	3.ª		
Areos de madeira em bruto para pi- pas.....	5.ª	Borras d'azeite.....	5.ª		
		" de lá.....	4.ª		
		" de seda.....	2.ª		
		" de vinho.....	4.ª		
		Botijas de gres vasias.....	3.ª		

Mercadorias	Séries	Mercadorias	Séries	Mercadorias	Séries
Carvão de pedra por wagon completo	6. ^a	Gesso por wagon completo	6. ^a	Plantas vivas	4. ^a
" vegetal	3. ^a	Gommas resinosas	4. ^a	Poleame	4. ^a
Cascalho	5. ^a	Grosserias	3. ^a	Potassa	3. ^a
" por wagon completo	6. ^a	Grude	3. ^a	Pós para gomma	3. ^a
Castanbas	3. ^a	Guano	5. ^a	Pozzolana	4. ^a
Cebo em pão ou em rama	4. ^a			" por wagon completo	6. ^a
Cêra em bruto ou em vellas	4. ^a	I		Pregos	5. ^a
Cerveja	3. ^a	Instrumentos agricolas	3. ^a	Productos chimicos não designados	3. ^a
Chá	1. ^a				
Chacina	3. ^a	L		Q	
Chapeus de feltro ordinarios	1. ^a	Lã em bruto ou lavada	3. ^a	Queijos seccos	2. ^a
Chifre ordinario em bruto	5. ^a	Ladrilhos	5. ^a	Quinquilherias	1. ^a
Chlorureto de cal	3. ^a	" por wagon completo	6. ^a		
Chocolate	4. ^a	Lagedo	5. ^a	R	
Chumbo de caça	3. ^a	" por wagon completo	6. ^a	Raspas para colla	3. ^a
" em lingotes	5. ^a	Legumes verdes	3. ^a	Resinas ordinarias	5. ^a
Cimentos	5. ^a	Lenha	5. ^a	Rotim em bruto ou em feixes	4. ^a
" por wagon completo	6. ^a	Liaças de vimes	5. ^a		
Cinzas	5. ^a	Licores finos	1. ^a	S	
" por wagon completo	6. ^a	Lignites	5. ^a	Sabão	3. ^a
Cobre em obra de caldeireiro	2. ^a	" por wagon completo	6. ^a	Sagú	1. ^a
Colla	3. ^a	Linho em rama ou cardado	3. ^a	Sal	5. ^a
Conservas alimenticias	1. ^a	Livros	1. ^a	Sarro de vinho	3. ^a
Couros de polimento	1. ^a	Lona	3. ^a	Serradura	3. ^a
" e peles curtidas	2. ^a	Louças de barro	3. ^a	Soda em barricas	3. ^a
" verdes ou seccos	3. ^a	" finas	4. ^a	Solla	3. ^a
Cremor tartaro	3. ^a	" ordinarias	2. ^a	Stearina em bruto	2. ^a
Crina em bruto	1. ^a	Lupulo	2. ^a	Sucata de metaes	5. ^a
Christaes finos	1. ^a			" " por wagon completo	6. ^a
Cutelaria ordinaria	1. ^a	M		Sumagre	3. ^a
D		Machinas	1. ^a		
Drogas não designadas	3. ^a	Madeiras exoticas em bruto	3. ^a	T	
E		Manteiga em barris	2. ^a	Tabaco em bruto	3. ^a
Encerados	4. ^a	Marmore grosseiro desbastado	5. ^a	" fabricado	2. ^a
Entulho	5. ^a	" " " por wa-		Tamancos	3. ^a
" por wagon completo	6. ^a	gon completo	6. ^a	Tapioca	2. ^a
Enxofre e flôr d'enxofre	3. ^a	Massas alimenticias	1. ^a	Têcidos de algodão e linho	2. ^a
Escorias de metaes	5. ^a	" de tomate	3. ^a	" de lã	1. ^a
" " " por wagon com-		Mel	2. ^a	Telha de barro	5. ^a
pleto	6. ^a	Melaço em barris	4. ^a	" " por wagon completo	6. ^a
Esparto em bruto	3. ^a	Minerios (excepto os preciosos e phos-		Terra d'industria	4. ^a
Especiarias	2. ^a	phatos)	5. ^a	" vegetal	5. ^a
Estanho em lingotes	5. ^a	Mobiliã	1. ^a	" " por wagon completo	6. ^a
Estopa em rama ou cardada	3. ^a	Mós de moinho	4. ^a	Tijollos	5. ^a
Estrumes	5. ^a	Motano (rama de pinho)	5. ^a	" por wagon completo	6. ^a
F		Moveis de ferro desarmados	3. ^a	Tintas a oleo em barris	3. ^a
Fachina	5. ^a	O		" " finas	4. ^a
Feno prensado	3. ^a	Ocre	4. ^a	Trapo sujo	5. ^a
Ferragens ordinarias	3. ^a	Oleo de linhaça em barris	3. ^a	Tubos de chumbo ou zinco	4. ^a
Ferramentas ordinarias (como ala-		Ossos em bruto seccos	5. ^a	" ferro	5. ^a
vancas, picaretas, marretas e ana-		P		" grés ou barro	5. ^a
logas)	4. ^a	Papelão	3. ^a	" " " por wagon	
Ferro forjado em obra ordinaria	3. ^a	Papel d'embrulho	4. ^a	completo de 6:000 kilos	6. ^a
" em bruto, barras ou lingotes	5. ^a	" d'escrever e imprimir	3. ^a	Typos de impressão	3. ^a
" em obra de caldeireiro	3. ^a	Parafusos de todas as classes	4. ^a	U	
Folha de Flandres em obra	2. ^a	Pedras de amolar	4. ^a	Unhas de animaes em bruto	4. ^a
Fructas seccas ou verdes	3. ^a	" de todas as classes em bruto	5. ^a	Urzella em saccos	4. ^a
Fundições ordinarias	5. ^a	" " " " " " "		V	
G		" por wagon completo	6. ^a	Vellas de sebo	6. ^a
Galha	3. ^a	Pedras moldadas, excepto estatuaria	3. ^a	" stearina	1. ^a
Garrafas vasias ordinarias empacota-		Peixe secco ou salgado	3. ^a	Vidraça em caixas	3. ^a
das	3. ^a	Pelless ordinarias não curtidas	4. ^a	Vidros em obra	2. ^a
Genebra	2. ^a	Perfumarias	1. ^a	" quebrados	4. ^a
Gesso	5. ^a	Petroleo	2. ^a	Z	
		Pez	4. ^a	Zinco em bruto	5. ^a
		Piassaba	4. ^a		

Condições

1.^a Alem dos preços supra indicados cobrar-se-ha as despesas accessorias em conformidade com a respectiva tarifa.

2.^a A applicação da 6.^a série, alem dos minimos supra, será feita por fracções indivisiveis de 100 kilogrammas.

3.^a A Companhia reserva-se o direito de ampliar em tres dias o prazo legal do transporte das mercadorias expeditas por esta tarifa, com excepção das expedições effectuadas pela 6.^a série, para as quaes esse prazo de ampliação será de seis dias.

4.^a Esta tarifa substitue desde a data acima indicada a tarifa especial n.º 1 de pequena velocidade de 1 de outubro de 1889, em relação às mercadorias supra mencionadas.

5.^a Ficam em vigor todas as condições de applicação das Tarifas Geraes de Leste e Norte em tudo que não seja contrario às disposições da presente.

Lisboa, 1 de junho de 1892.

O Director Geral da Companhia

M. Affonso d'Espregueira



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

TARIFA ESPECIAL PROVISORIA N.º 12 — PEQUENA VELOCIDADE

*Applicavel em toda a rede não subsidiada da Companhia
(Linhas de Leste e Norte e seus Ramaes e de Lisboa a Cintra e Torres Vedras)*

TRANSPORTE DE

PALHA ACONDICIONADA

POR

WAGONS COMPLETOS, SEM RESPONSABILIDADE

Desde 1 Julho de 1892

BASES

Por wagon completo e kilometro	80 réis
Minimo de cobrança por wagon	14\$400 „

NÃO INCLUIDAS AS DESPEZAS ACCESSORIAS

CONDIÇÕES

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

2.^a A Companhia fornecerá para estes transportes wagons descobertos e encerados para o resguardo da mercadoria.

3.^a E' concedido aos expedidores carregarem no wagon a quantidade de volumes de palha que este possa comportar, sujeitando-se, porem, ás indicações do chefe da estação.

4.^a A Companhia reserva-se o direito de ampliar em 3 dias o prazo legal do transporte.

5.^a Esta tarifa substitue, desde a data acima indicada, a especial n.º 1 de pequena velocidade de 1 de outubro de 1889, em relação á mercadoria supra mencionada.

6.^a Ficam em vigor todas as condições de applicação das Tarifas Geraes de Leste e Norte em tudo que não seja contrario ás disposições da presente.

Lisboa, 1 de junho de 1892.

O Director Geral da Companhia
M. Affonso d'Espregueira



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

TARIFA ESPECIAL PROVISORIA N.º 13 — PEQUENA VELOCIDADE

TRANSPORTE DE MERCADORIAS

DE PORTO E VILLA NOVA DE GAIA PARA PAMPILHOSA, COIMBRA E FIGUEIRA DA FOZ OU VICE-VERSA (VIA ALFARELLOS)

DESDE 1 DE JULHO DE 1892

Preços por 1:000 kilogrammas incluídas as despesas accessorias do serviço braçal

ESTAÇÕES		1.ª Série	2.ª Série	3.ª Série	4.ª Série	5.ª Série
Procedencia	Destino					
ou vice versa						
Porto	Pampilhosa ou Coimbra	3\$700	3\$200	2\$300	2\$000	1\$800
	Figueira da Foz	4\$000	3\$500	2\$600	2\$300	2\$100
Villa Nova de Gaia	Pampilhosa ou Coimbra	3\$600	3\$000	2\$200	1\$900	1\$700
	Figueira da Foz	3\$900	3\$300	2\$500	2\$200	1\$900
Minimos de peso por expedição		500 kilog.*				kg. 8:000

Classificação

Mercadorias	Séries	Mercadorias	Séries	Mercadorias	Séries
A		Banha de porco	3.ª	Chá	1.ª
Adubos agricolas	4.ª	Barrilha	3.ª	Chacina	3.ª
" " por wagon completo	5.ª	Barro	4.ª	Chapeus de feltro ordinarios	1.ª
Agua-pé	4.ª	" por wagon completo	5.ª	Chlorureto de cal	3.ª
Agua-raz	3.ª	Batatas	4.ª	Chocolate	1.ª
Aguas mineraes, em caixas ou gigos		Bolacha em barriças	2.ª	Chumbo de caça	3.ª
de madeira	3.ª	Bolotas	3.ª	Cimentos	4.ª
Alfarroba	3.ª	Borras de lã	4.ª	" por wagon completo	5.ª
Algodão em fio	2.ª	" seda	2.ª	Cobre em obra de caldeireiro	2.ª
" rama	3.ª	" vinho	4.ª	Colla	2.ª
Almagre	4.ª	Botijas de grés vasiaes em caixas ou a		Conservas alimenticias	1.ª
Alvaíade em harris	4.ª	granel	3.ª	Couros de polimento	1.ª
Amarras de ferro	4.ª	Brim para velame	3.ª	" e pelles curtidas	2.ª
Ancoras	4.ª	Brogau	4.ª	Cremor tartaro	3.ª
Anil	2.ª	" por wagon completo	5.ª	Crina em bruto	1.ª
Antimonio	2.ª	Bronze em fundições ordinarias	3.ª	Crystaes finos	1.ª
Arame de todas as classes	3.ª	" em lingotes	4.ª	Cutelaria ordinaria	1.ª
Archotes	4.ª	C		D	
Ardosia	4.ª	Cabos de linho, cairo ou piassaba	4.ª	Drogas não designadas	2.ª
Argillas	4.ª	Cacau	4.ª	E	
" por wagon completo	5.ª	Cachaça	3.ª	Encerados	1.ª
Arroz	4.ª	Café	2.ª	Enxofre	4.ª
Assucar	2.ª	Calafeto	4.ª	Especiarias	2.ª
Azulejos	4.ª	Cautehouc em obra	1.ª	Estopa em rama ou cardada	3.ª
B		Caparosa	3.ª	Estrumes e adubos agricolas	4.ª
Bacalhau	4.ª	Carvão de pedra	4.ª	" " " por wa-	
Bagago d'uva	4.ª	Cêra em bruto ou em velas	1.ª	gon completo	5.ª
		Cerveja	3.ª		

Mercadorias	Séries	Mercadorias	Séries	Mercadorias	Séries
F				S	
Farinhas e sementes.....	5. ^a	Manteiga em barris	2. ^a	Sagú.....	1. ^a
Feno prensado	3. ^a	Massas alimenticias	1. ^a	Sal por wagon completo	5. ^a
Ferragens ordinarias em caixas.....	3. ^a	Mel.....	2. ^a	Sarro de vinho	3. ^a
Ferramentas ordinarias (como alavan- cas, picaretas, marretas e analogas)	4. ^a	Melão em barris	4. ^a	Sebo em pão ou em rama.....	4. ^a
Ferro em barra, lingotes ou chapa ..	4. ^a	Mobiliã	1. ^a	Soda em barricas.....	3. ^a
Ferro em obra de caldeireiro	3. ^a	Mós de moinhos	4. ^a	Solla	3. ^a
" forjado em obra ordinaria	3. ^a	Moveis de ferro desarmados.....	3. ^a	Stearina em bruto	2. ^a
Folha de Flandres em bruto.....	4. ^a	O		Sucata	4. ^a
" " " obra	2. ^a	Ocre	4. ^a	" por wagon completo	5. ^a
G		Oleo de linhaça em barris.....	3. ^a	Sumagre	3. ^a
Galha	3. ^a	P		T	
Garrafas vasias ordinarias, empacot. ^a	3. ^a	Papelão	3. ^a	Tabaco em bruto	3. ^a
Genebra	2. ^a	Papel de embrulho.....	4. ^a	" fabricado	1. ^a
Gesso	4. ^a	" " escrever e imprimir em ba- lotes	3. ^a	Tamancos em caixas	3. ^a
" por wagon completo	5. ^a	Parafusos de todas as classes.....	4. ^a	Tapioca	2. ^a
Gommas resinosas em barricas ou em saccos	4. ^a	Pedra moldada (excepto estatuaria) ..	3. ^a	Tecidos de algodão ou linho	2. ^a
Grosserias	3. ^a	Pedra de todas as classes	4. ^a	Tecidos de lã	1. ^a
Grude	2. ^a	" por wagon completo.....	5. ^a	Telha	4. ^a
I		Peixe secco ou salgado	3. ^a	" por wagon completo	5. ^a
Instrumentos agricolas.....	3. ^a	Peltes ordinarias não curtidas	4. ^a	Terra de industria	4. ^a
L		Perfumarias	1. ^a	Tijolos	4. ^a
Lã em bruto ou lavada	3. ^a	Pez.....	4. ^a	" por wagon completo	5. ^a
Lagedo	4. ^a	Piassaba	4. ^a	Tintas * oleo em barris.....	3. ^a
" por wagon completo.....	5. ^a	Plantas vivas	1. ^a	" " finas.....	1. ^a
Licores finos	4. ^a	Poleame	4. ^a	Tubos de chumbo ou zinco	4. ^a
Lignites	4. ^a	Pós para gomma	3. ^a	" " grès ou barro.....	4. ^a
" por wagon completo	5. ^a	Potassa	3. ^a	" " " " por wagon completo de 6:000 kilogrammas ..	5. ^a
Linho em rama ou cardado	3. ^a	Pozzolana	4. ^a	Typos de impressão.....	3. ^a
Livros encaixotados.....	1. ^a	" por wagon completo	5. ^a	U	
Lona	3. ^a	Pranchões de Flandres	4. ^a	Unhas de animaes em bruto	4. ^a
Louças de barro	3. ^a	Productos chimicos não designados..	2. ^a	Urzella em saccos.....	4. ^a
" finas	1. ^a	Q		V	
" ordinarias.....	2. ^a	Queijos seccos	2. ^a	Vellas de stearina ..	1. ^a
Lupulo ..	2. ^a	Quinquilherias	1. ^a	Vidraça em caixas.....	3. ^a
M		R		Vidros em obra	2. ^a
Machinas ..	1. ^a	Raspas para colla.....	3. ^a	" quebrados	4. ^a
Madeiras exoticas em bruto	3. ^a	Rotim em bruto ou em feixes	1. ^a		

CONDIÇÕES

1.^a Esta tarifa é applicavel no percurso de Pampilhosa a Villa Nova de Gaia ou Porto, ou vice-versa, ás remessas procedentes das linhas da Beira Alta e Figueira ou a ellas destinadas, pelos preços supra indicados para a estação de Pampilhosa.

2.^a A applicação da 5.^a série, além do minimo que lhe corresponde, será feita por fracções indivisiveis de 100 kilogrammas.

3.^a Esta tarifa substitue desde a data acima indicada a tarifa especial n.º 1 de pequena velocidade de 1 de outubro de 1889, em relação ás mercadorias antes indicadas.

4.^a Ficam em vigor todas as condições de applicação das Tarifas Geraes de Leste e Norte em tudo que não seja contrario ás disposições da presente.

Lisboa, 1 de junho de 1892.

O Director Geral da Companhia

M. Affonso d'Espregueira



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

TARIFA ESPECIAL PROVISÓRIA N.º 14—PEQUENA VELOCIDADE

*Applicavel em toda a rede não subsidiada da Companhia
(Linhas de Leste e Norte e seus Ramaes e de Lisboa a Cintra e Torres Vedras)*

TRANSPORTE DE

Cereaes, farinhas e legumes seccos

LIMPADURA, SEMEAS E OUTROS RESIDUOS DE MOAGEM

Desde 1 de julho de 1892

BASES

- § 1.º — Expedições de peso não inferior a 1.000 kilogrammas ou pagando como tal:
Até 100 kilometros . . . 14 réis por tonelada e kilometro
De 101 em diante . . . 45 „ „ „ — Minimo de cobrança. . . 1:400 rs. por tonelada
- § 2.º — Expedições por wagons completos de 8:000 kilogrammas ou pagando como tal:
10 réis por tonelada e kilometro — Minimo de cobrança. . . 1:600 rs. por tonelada incluídas as despesas accessorias de serviço braçal

CONDIÇÕES

- 1.ª Alem dos preços supra cobrar-se-ha as despesas accessorias em conformidade com a respectiva tarifa.
- 2.ª A applicação d'esta tarifa ás expedições de wagons completos (§ 2.º) far-se-ha por fracções indivisiveis de 100 kilogrammas.
- 3.ª As mercadorias comprehendidas n'esta tarifa gosarão do praso de 15 dias de armazenagem gratuita nas estações de partida e de um mez nas de chegada.
Esta concessão, porem, será limitada ao maximo de 1:000 toneladas para cada consignatario, ficando á Companhia o direito de sustar as expedições quando a existencia em deposito attinja aquelle maximo.
Excedidos os prazos indicados ou o maximo estipulado, serão cobrados os respectivos direitos de armazenagem, em conformidade com a tarifa de despesas accessorias.
- A responsabilidade a que é sujeita a Companhia, conforme as disposições legaes em vigor, cessará, porem, logo que findar o praso fixado no artigo 36.º das disposições communs á grande e pequena velocidade das Tarifas Geraes de Leste e Norte.
- 4.ª Esta tarifa é applicavel no percurso desde ou para Pampilhosa ás remessas procedentes ou destinadas ás linhas da Beira Alta.
- 5.ª Não gosarão d'esta tarifa as remessas procedentes das estações de Fronteiras a Bemposta para as de Abrantes a Santarem todas inclusivé, ou vice-versa.
- 6.ª Esta tarifa substitue desde a data acima indicada, a especial n.º 1 de pequena velocidade de 1 de outubro de 1889 em relação ás mercadorias n'ella mencionadas.
- 7.ª Ficam em vigor todas as condições de applicação das Tarifas Geraes de Leste e Norte em tudo que não seja contrario ás disposições da presente.

Lisboa, 1 de junho de 1892.

O Director Geral da Companhia
M. Affonso d'Espregueira.



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

TARIFA ESPECIAL PROVISORIA N.º 15 — PEQUENA VELOCIDADE

*Applicavel em toda a rede não subsidiada da Companhia
(Linhas de Leste e Norte e seus Ramaes, e de Lisboa a Cintra e Torres Vedras)*

TRANSPORTE DE

CEBOLLAS E ALHOS

Desde 1 de Julho de 1892

Transporte por tonelada e kilometro . . . 12 réis

Minimo de peso por expedição 100 kilog. ou pagando como tal

CONDIÇÕES

- 1.ª Além do preço supra cobrar-se-ha a despesas accessorias em conformidade com a respectiva tarifa.
- 2.ª A applicação d'esta tarifa só poderá ter logar por fracções indivisiveis de 100 kilogrammas.
- 3.ª As mercadorias comprehendidas n'esta tarifa gosarão, tanto na estação de partida como na de chegada, do praso de um mez de armazenagem gratuita. A responsabilidade a que é sujeita a Companhia, conforme as disposições legaes em vigor, cessará, porém, logo que findar o praso marcado no artigo 36.º das disposições communs á grande e pequena velocidade das Tarifas Geraes das linhas de Leste e Norte.
- 4.ª A Companhia reserva-se á faculdade de ampliar em 6 dias o praso legal do transporte.
- 5.ª Não disfructarão d'esta tarifa as expedições provenientes das estações comprehendidas entre as Fronteiras de Valencia de Alcantara e Badajoz e Bemposta, para as de Abrantes até Santarem, inclusivé.
- 6.ª Esta tarifa substitue desde a data acima indicada, a especial n.º 1 de pequena velocidade de 1 de outubro de 1889 em relação ás mercadorias acima especificadas.
- 7.ª Ficam em vigor todas as condições de applicação das Tarifas Geraes em tudo que não seja contrario ás disposições da presente.

Lisboa, 1 de junho de 1892.

O Director Geral da Companhia
M. Affonso d'Espregueira



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

TARIFA ESPECIAL PROVISORIA N.º 16 — PEQUENA VELOCIDADE

*Applicavel em toda a rede não subsidiada da Companhia
(Linhas de Leste e Norte e seus Ramaes, e de Lisboa a Cintra e Torres Vedras)*

TRANSPORTE DE

**Cal em pedra, a granel ou
em pó acondicionada**

POR WAGON COMPLETO DE 6:000 K.^s OU PAGANDO COMO TAL

Desde 1 de julho de 1892

Preço por tonelada e kilometro.	12 réis
Minimo de cobrança por tonelada.	1:200 „
Preço especial — da Figueira da Foz ou Amieira (via Alfarellos) a Villa Nova de Gaia ou Porto, por tonelada, incluidas as despesas accessorias de serviço braçal.	1:500 „

CONDIÇÕES

- 1.^a Alem do preço de 12 réis por tonelada e kilometro, cobrar-se-ha as despesas accessorias em conformidade com a respectiva tarifa.
- 2.^a A applicação d'esta tarifa far se-ha, alem do minimo de 6:000 kilogrammas, por fracções indivisiveis de 100 kilogrammas.
- 3.^a É concedido o regresso gratuito dos encerrados e taras que houverem servido a estes transportes, sempre que se effectue dentro do prazo de 15 dias contado da data regulamentar da chegada das remessas á estação consignataria.
- 4.^a Esta tarifa substitue desde a data antes indicada a especial n.º 1 de pequena velocidade de 1 de outubro de 1889, em relação ás expedições de cal por wagon completo.
- 5.^a Ficam em vigor todas as condições de applicação das Tarifas Geraes de Leste e Norte em tudo que não seja contrario ás disposições da presente.

Lisboa, 1 de junho de 1892.

O Director Geral da Companhia

M. Affonso d'Espregueira





COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

TARIFA ESPECIAL PROVISORIA N.º 17 — PEQUENA VELOCIDADE

*Applicavel em toda a rede não subsidiada da Companhia
(Linhas de Leste e Norte e seus Ramaes, e de Lisboa a Cintra e Torres Vedras)*

TRANSPORTE DE
BATATAS
POR

WAGONS COMPLETOS DE 5.000 K.^s OU PAGANDO COMO TAL
Desde 1 de Julho de 1892

PREÇOS

§ 1.º—Entre quaesquer estações das linhas supra indicadas:

12 réis por tonelada e kilometro, com o minimo de cobrança de 720 réis por tonelada.

§ 2.º—Expedições destinadas ás estações de Porto, Villa Nova de Gaia e Alcantara-Terra ou ás comprehendidas entre Lisboa-Caes dos Soldados e Povoia, ou d'ellas procedentes:

10 réis por tonelada e kilometro com o minimo de cobrança de 600 réis por tonelada.

CONDIÇÕES

- 1.ª Além dos preços supra cobrar-se-hão as despesas accessorias em conformidade com a respectiva tarifa.
- 2.ª A applicação d'esta tarifa far-se ha, por fracções de 100 kilogrammas indivisiveis.
- 3.ª E' concedida armazenagem gratuita pelo praso de um mez nas estações de Lisboa, Alcantara-Terra e Gaia. A responsabilidade a que é sujeita a Companhia, conforme as disposições legais em vigor, cessará, porem, logo que findar o praso marcado no artigo 36.º das disposições communs á grande e pequena velocidade das Tarifas Geraes de Leste e Norte.
- 4.ª Esta tarifa substitue, desde a data acima indicada, a especial n.º 1 de pequena velocidade de 1 de outubro de 1889, em relação ás expedições de batata por wagon completo.
- 5.ª Ficam em vigor todas as condições de applicação das Tarifas Geraes de Leste e Norte, em tudo que não seja contrario ás disposições da presente.

Lisboa, 1 de junho de 1892.

O Director Geral da Companhia

M. Affonso d'Espregueira



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

TARIFA ESPECIAL PROVISORIA N.º 18—PEQUENA VELOCIDADE

*Applicavel em toda a rede não subsidiada da Companhia
(Linhas de Leste, Norte e seus Ramaes, e de Lisboa a Cintra e Torres Vedras)*

TRANSPORTE DE **CARVÃO VEGETAL, CORTIÇA** **e CASCA de SOBRO** POR WAGONS COMPLETOS

DESDE 1 DE JULHO DE 1892

CARVÃO VEGETAL (EM SACCAS OU A GRANEL)

Até 100 kilometros, 17 réis por tonelada e kilometro, não podendo o preço de cada tonelada ser inferior a	500 réis
De 101 a 200 kilometros, 16 réis por tonelada e kilometro, não podendo o preço de cada tonelada ser inferior a	4\$700 réis
De 201 em diante, 15 réis por tonelada e kilometro, não podendo o preço de cada tonelada ser inferior a	5\$200 réis
Minimo de expedição, por wagon completo de 7:000 kilogrammas ou pagando como tal	

CORTIÇA (EM BRUTO OU EM PRANCHAS)

Percurso minimo	100 kilometros
Typo applicavel	22 réis por tonelada e kilometro
Minimo de expedição	Por wagon completo de 4:000 kilogrammas ou pagando como tal

CORTIÇA EM OBRA (ROLHAS E QUADROS)

Percurso minimo	100 kilometros
Typo applicavel	26 réis por tonelada e kilometro
Minimo de expedição	Por wagon completo de 5:000 kilogrammas ou pagando como tal

CASCA DE SOBRO

Percurso minimo	50 kilometros
Typo applicavel	24 réis por tonelada e kilometro
Minimo de expedição	Por wagon completo de 6:000 kilogrammas ou pagando como tal

CONDIÇÕES

1.^a Os excedentes de peso dos minimos supra indicados por cada wagon, serão taxados por fracções indivisiveis de 100 kilogrammas.

2.^a As expedições cujo percurso seja inferior aos minimos supra fixados, poderão gosar das vantagens d'esta tarifa, sendo taxadas, como se percorressem esses minimos

3.^a Além das taxas supra indicadas cobrar-se-ha as despesas accessorias, segundo a respectiva tarifa.

4.^a Não gosarão da presente tarifa as remessas expedidas das estações comprehendidas entre as Fronteiras e Bemposta, para as de Abrantes até Santarem, inclusivé, aproveitando porém, ás que procederem d'estas ultimas.

5.^a É concedido o prazo de um mez de armazenagem, em caes descoberto, sem pagamento dos respectivos direitos, ás remessas taxadas por esta tarifa, tanto á chegada como á partida das estações. A responsabilidade a que está sujeita a Companhia conforme as disposições legaes em vigor cessará, porém, logo que findar o prazo marcado no artigo 36.^o das disposições communs á grande e pequena velocidade das Tarifas Geraes de Leste e Norte.

6.^a A Companhia não será responsavel por qualquer atraso que possa haver na entrega nas estações de destino das remessas taxadas por esta tarifa, sempre que esse atraso não exceda a 6 dias, além do prazo fixado na Tarifa Geral para a entrega de mercadorias de pequena velocidade.

7.^a Esta tarifa substitue desde a data acima indicada, a especial n.^o 1 de pequena velocidade de 1 de outubro de 1889 em relação ás mercadorias supra mencionadas.

8.^a Ficam em vigor todas as condições de applicação das Tarifas Geraes de Leste e Norte em tudo que não seja contrario ás disposições da presente.

Lisboa, 1 de junho de 1892.

O Director Geral da Companhia

M. Affonso d'Espregueira