

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL, POR DESPACHOS DE 5 DE MARÇO DE 1888 E 13 DE MAIO DE 1900 DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

Premiada nas exposições de: Antuerpia, 1894, medalha de bronze. — Bruxellas, 1897 e Porto 1897, medalhas de prata. — Lisboa, 1898, grande diploma de honra

ENGENHEIRO CONSULTOR **C. XAVIER CORDEIRO** PROPRIETARIO-DIRECTOR-EDITOR **L. DE MENDONÇA E COSTA** REDACTOR **J. DE OLIVEIRA SIMÕES**
SECRETARIO DA REDACÇÃO, Alfredo Mesquita. — CORRESPONDENTES: MADRID, D. Juan de Bona. — PARIS L. Cretey, — LIVERPOOL, W. N. Cornett.

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO T. do Sacramento ao Carmo, 7 || Redacção e administração 48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48 LISBOA || TELEPHONE N.º 27 End. telegraphico CAMIFERRO

ANNEXO D'ESTE NUMERO

Tarifa de operações aduaneiras nas fronteiras, da Companhia Real,

COLLECÇÕES DO 14.º ANNO

Temos já promptas as encadernações de 1901. Os srs. assignantes que as desejarem não teem mais que enviar-nos os numeros do jornal com a quantia de 700 réis, mais os portes do correio, e roceberão o volume encadernado.

SUMMARIO

	Paginas
DISTRIBUIÇÃO DE FORÇA, por O. S.	49
ORÇAMENTO DA COMPANHIA REAL.....	51
TARIFAS DE TRANSPORTE	51
TRANSPORTES PARA FRANÇA.....	52
AVISOS DE CHEGADA.....	52
VOCABULARIO TECHNICO.....	52
NOTAS DE VIAGEM — IX — Zurich — Uma partida original.....	53
TRACÇÃO ELECTRICA.....	54
PARTE FINANCEIRA — Revue de la Bourse de Paris, por L. C. — Boletim da Praça de Lisboa, por L. R. — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bo'sas portugueza e estrangeiras — Receitos dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.....	55 a 57
BANCO LUSITANO.....	58
O CAMINHO DE FERRO DE BAGDAD.....	58
PUBLICACOES RECEBIDAS.....	59
A REDE INGLEZA EM 1900.....	59
LINHAS PORTUGUEZAS — Carris de ferro do Porto — Beira, Africa — Benguella—Cascaes—Lourenço Marques.....	60
LINHAS ESTRANGEIRAS — Hespanha — França — Italia — Allemanha — Criméa	60
AVISOS DE SERVIÇO	61
ARREMATACOES	61
AGENDA DO VIAJANTE.....	62
HORARIO DOS COMBOIOS EM 16 DE FEVEREIRO DE 1902.....	63
VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA.....	64

DISTRIBUIÇÃO DE FORÇA

O MAGNIFICO serviço de viação electrica estabelecido em Lisboa, serviço que se installou desde logo perfeito, sem indecisões, sem tentativas, nem modificações, realizado em execução de um projecto completo, firmemente assente, e constituindo um beneficio importantissimo para a população da capital, trouxe-nos mais uma vez ao espirito a ideia de uma outra empresa, que poderia dar lucros consideraveis e seguramente importaria grandes vantagens ás industrias da cidade.

As maravilhas da sciencia electrica, que tão notavelmente assignalaram as ultimas dezenas de annos do seculo que findou; as surprehendentes applicações practicas do potencial electrico, que de dia para dia se vão generalizando, deixando os gabinetes de physica ou os laboratorios de ensaios, como campos demasiado restrictos da sua acção, e entrando rapidamente pelas officinas, invadindo todas as fabricas e submettendo num triumpho portentoso todas as industrias das communicações; essas soberbas conquistas do genio humano, dominando a materia bruta, aproveitando-lhe ou dirigindo-lhe os seus recursos, permitem hoje resolver problemas que acariciavam o sonho de alguns raros pensadores, realizando concepções que outr'ora só podiam capitular-se de seductoras utopias.

O transporte de força a distancia pela electricidade é actualmente um problema de solução practica, facil e economica.

A viação electrica demonstra o; demonstram-o tambem tanta e tanta fabrica espalhada pela Europa, em que se aproveita a energia das quedas de agua distantes, transformada em força electrica, conduzida docilmente por simples fios ou cabos metallicos, desde o dynamo collocado junto da correaga da torrente, rio, canal ou açude, até ao transformador da fabrica, a que se ligam os veios e transmissões, que vão animar as machinas-ferramentas, operadores na grande orchestra do trabalho.

Na Italia e na Suissa, para não falar das monumentaes installações da grande America, os exemplos são numerosos e repetem-se todos os dias.

Já não é preciso que as officinas vão dependurar-se nos alcantis das serras ou apertar-se em estreitissimos valles e caneiros, sem espaço para se desenvolverem e sem luz.

As fabricas, á maneira da Covilhã, tendem a desaparecer.

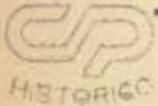
As turbinas e rodas hydraulicas pódem ficar distantes do centro fabril.

Estas facilidades determinam o aproveitamento de muitas forças naturaes, que até aqui não podiam ser utilizadas economicamente. A electricidade valoriza-as.

Não virá longe o tempo em que se aproveite a força do vento para a carga de accumuladores electricos, e que se resolva de vez o problema, tão frequentemente atacado, da utilização da força das marés, transportando-se pela electricidade essa energia, por assim dizer, illimitada.

Isso fará uma revolução na industria, modificando rapidamente a geographia commercial e industrial do mundo.

As nações, que devem uma grande parte da sua riqueza e da preponderancia industrial de que gosam aos seus jazigos carboniferos, ao oiro da hulha, verão deslocada a sua supremacia.



*
Emquanto, porém, não advem esse apetecido dia e se não resolvem esses complexos problemas, muito ha que fazer para aproveitar devidamente os recursos que offerece já hoje a sciencia moderna e a arte do engenheiro.

Temos numerosas fabricas em Lisboa. Vão-se disseminando e multiplicando os motores nas pequenas industrias, onde era peculiar ha alguns annos encontrar-se sómente o trabalho braçal ou o motor de sangue.

Faltam estatisticas completas e perfeitas do regimen do trabalho nestas pequenas officinas, lacuna a que o sr. ministro das obras publicas acaba de obtemperar pela criação da nova repartição do trabalho industrial, mas todos sabem como tem augmentado o numero de pequenos geradores de vapor, o numero de motores a gaz e a petroleo.

As industrias caseiras, que tanto convem fomentar e auxiliar, recorrem frequentemente a estes uteis motores para o desenvolvimento e aperfeiçoamento da sua producção.

Rara é já a loja de café que não tenha, á vista do publico, como um adorno, como um attractivo, uma pequena machina que actua no seu moinho.

Ao longo do Tejo, procurando sabiamente a margem do rio que lhe dá a facilidade e a economia dos transportes, palpitam centenas de machinas a vapor; erguem-se para o ceo longas filas de chaminés.

Vem isto para dizer que não seria mal cabida entre nós uma solida empresa que se propuzesse o fornecimento da força ás industrias, distribuindo-a ás fabricas e officinas, como se distribue a agua, como se distribue o gaz de iluminação.

Uma installação central na margem do rio, dotada com poderosas e numerosas machinas a vapor, trabalhando como «fonte electrica» que fornecesse a energia precisa para substituir a que cada um tem de crear na sua laboração especial, seria um precioso recurso de que logo lançariam mão numerosas officinas, um valioso elemento de progresso nas industrias nacionaes.

Sabe-se que não nos falta a aptidão industrial. Os nossos operarios aprendem rapidamente, teem uma rara malleabilidade profissional, adaptando-se ao trabalho com uma facilidade desconhecida nos operarios de outras raças.

Os carpinteiros de machado do arsenal de marinha converteram-se no fim de alguns mezes em perfeitos serralheiros, quando, pela vinda do engenheiro Croneau se começou alli a construcção de navios metallicos.

Falta-nos o capital e falta-nos sobretudo a força barata. O carvão, a que, com muita propriedade, chamam o pão da industria, fica-nos demasiado caro, mesmo quando estamos á beira mar.

Embaratecer a producção de força é embaratecer o artefacto e dar-lhe meios de triumphar contra a concorrência estrangeira; é introduzir um poderoso factor no desenvolvimento do trabalho.

O fornecimento da força, que podia fazer-se pela installação d'uma grande fonte de energia, central, eliminava numerosos gastos em pessoal de fogueiros e machinistas, dispensava um valioso capital immobilizado em geradores e machinas motrizes, facilitava a criação de novas industrias ou o alargamento das existentes, dava maior espaço nas fabricas para a sua expansão, beneficiava até a atmospheria da cidade, tão prejudicada nalguns pontos pelas torrentes de fumo vomitadas pelas chaminés das fabricas, rodeadas de casa-ria e de habitações ordinarias.

O proprio regimen do trabalho se melhorava.

Eliminavam-se as perdas de tempo ou de combustivel para pôr em pressão os geradores.

A simples manobra d'um commutador punha todas as machinas operadoras em movimento, como a manobra d'um commutador produz a iluminação geral d'um edificio,

Os dispendiosos transportes de combustivel supprimiam-se; a propria producção de força embaratecia em absoluto, sem se attender á economia do pessoal e do carvão.

*

Porque se não fará isto em Lisboa?

O seu amplo porto convida.

Viria a esta fonte central, installada na margem do nosso bello rio, o carvão mais barato do que vem ás fabricas internadas na cidade. D'ahi sahiriam as cinzas e as jorras bem mais economicamente do que sahem das fornalhas dos actuaes geradores.

Ha exemplos a seguir. A Companhia Industrial de Antuerpia construiu recentemente uma fonte electrica com este fim.

Tres electrogeneos (dois com 900 kw e um com 400 kw) produzem a energia electrica a distribuir.

Os vapores levam o combustivel quasi aos paiões de carvão, que ficam sobre as baterias de caldeiras. Distribuidores automaticos tiram d'esses paiões a hulha e repartem-a pelas fornalhas. As cinzas e jorras descem automaticamente e entram em vagonetes que as retiram.

Poderosos dynamos dão o potencial electrico que se distribue pelo bairro de Hoboken, para a iluminação e para o movimento.

Assim deveriamos proceder em Lisboa. Poderia trabalhar-se aos poucos, fornecendo primeiramente uma zona da cidade e indo alargando as installações consoante as exigencias dos clientes e o ensinamento da experiencia.

*

Sabemos que, por contractos inadvertidamente feitos, o municipio não tem a necessaria liberdade de acção. A Companhia do Gaz e de Electricidade arroga-se direito ao monopolio da distribuição electrica.

Mas explora ella por ventura esse monopolio? Poderá, sem utilizar a faculdade que lhe dá esse contracto, impedir que a cidade logre um beneficio que tanto a interessa?

A companhia nem luz electrica fornece sufficientemente. Muitos estabelecimentos commerciaes pretendem installar essa iluminação, sem que os desejos possam por ella ser satisfeitos. A sua fonte electrica não possui a capacidade bastante energia para o movimento — chega apenas para algumas machinas de costura do deposito da rua do Principe.

*

Fez-se uma mudança radical nos tremvias de Lisboa. Houve capitaes para uma empresa de tamanha magnitude; não faltariam para uma empresa de tão grande utilidade.

Que appareçam os homens de acção, com recursos financeiros ou influencia commercial!

Não lhes regatearemos os nossos applausos, desinteressados e convictos.

E grato nos seria que o nosso modesto appello pudesse ter acolhimento perante a corporação municipal e perante os raros mas poderosos *brasseurs affaires* que ainda ha, e que, fazendo uma operação industrial de lucros seguros, fariam simultaneamente um seguro beneficio á industria portugueza.

O. S.

ORÇAMENTO DA COMPANHIA REAL

Foi discutido em sessão do Conselho de administração d'esta companhia, de 1 do corrente, o relatório da comissão do mesmo Conselho, baseado no da Direcção Geral, em que se propunha o orçamento para o anno corrente.

Estes documentos são muito importantes por se apreciar por elles o estado de melhora financeira da companhia, que já provisoriamente se antevê, emquanto não vem a publico o relatório da proxima assembléa geral.

As despesas ordinarias são calculadas em 2193,5 contos contra 2257,7 no anno passado, o que representa uma economia de contos 64,2.

Esta economia provém principalmente do menor preço do carvão.

O extraordinario é fixado em 360 contos.

No ordinario ha varias alterações entre as diversas verbas, permitindo a sua melhor distribuição augmentar a dotação do serviço de exploração em 13 contos, a da via em 69 contos, a da fiscalização e estatística em 3 contos, etc.

O orçamento extraordinario applica-se ao pagamento do restante do custo das 3 novas machinas *compound*, de grande velocidade, ultimamente adquiridas pela companhia, e que já fazem o numero de 7; conclusão de 100 vagons de 15 toneladas e principio de construcção de outros 100; illuminação electrica do tunnel do Rocio e de 30 a 40 carruagens (20 contos).

Antes de passar adiante notaremos o progresso que este melhoramento representa.

Em parte alguma, que o saibamos, os tunneis são illuminados no seu conjuncto, e Lisboa ficará assim no primeiro plano neste caso.

Muito folgamos com este melhoramento que aqui temos lembrado algumas vezes.

Certamente é o primeiro passo para uma modificação mais radical a fazer nas installações da estação central.

A fonte electrica que produz a energia para a illuminação da estação tem de ser augmentada para fornecer o potencial que a illuminação d'um comprido tunnel reclama.

A sua ampliação poderá dar logar depois á adopção de locomotoras electricas para o serviço do mesmo tunnel, evitando-se assim o fumo que tanto incommoda o publico dentro do tunnel e na estação.

Os comboios largariam as suas machinas em *Campolide* e seriam rebocados por estas maravilhosas locomotoras electricas até a estação, tomando a corrente num terceiro carril que é o systema mais aconselhado na exploração em vias ferreas ordinarias.

Ao mesmo tempo o serviço de elevadores, as manobras de agulhas, de guindastes, etc. poderia fazer-se tambem com a energia electrica. Poderiam igualmente installar-se transportadores electricos aereos para o serviço de bagagens, malas de correio, recovagens, tanto nas proprias plataformas, como nos depositos e armazens de despacho, com a vantagem da celeridade, da commodidade do publico, da economia do pessoal e até (bom é que se diga) da conservação das malas e recipientes tão atreitos a avarias e prejuizos.

O nosso collaborador *photophilo*, que ainda no anno passado advogava no meio de muitas ironias esta ideia sympathica, deve estar satisfeito, reconhecendo tambem que a companhia, á proporção que os seus recursos

lhe permitem, não deixa de procurar satisfazer as conveniencias do publico.

Quanto á illuminação electrica das carruagens já de ha muito ella se usa em todos os paizes mais adeantados, e com razão diz a direcção no seu relatório que o publico se lastima do systema primitivo d'illuminação a azeite ainda em uso no nosso material.

A este respeito não nos esquece uma scena a que assistimos numa das sessões de secção do congresso de Londres em 1895.

Tratava-se da illuminação dos comboios e quando os representantes das linhas italianas responderam que no seu paiz ainda era uso corrente (então, não hoje) a lampada d'azeite, os representantes das grandes rêdes americanas tiveram uns sorrisos e uns pigarros muito significativos.

Felizmente, os membros da parte hespanhola e portugueza, se presentes estavam, tiveram o bom senso de se conservar calados e assim passámos sem se notar o nosso atrazo neste ponto.

Prevê mais o orçamento 70 contos para a conclusão da 2.^a via e substituição de carris de 30 kilos pelos de 40, entre Gaia e Espinho, 12 contos para augmento de ferramentas-material das officinas e melhoramento em locomotivas, e 102 contos para diversos trabalhos da via e estações, sendo installação d'um pontão de ferro em Lisboa P. para descarga de fragatas; vias transversaes em Sacavem e Pova, como as que tão bom serviço estão fazendo em Algés e Queluz; construcção d'abrigos na estação do Caes do Sodré, gradeamento de ferro em todo o percurso d'esta estação até Alcântara (importante melhoramento para o nosso aterro); renovação de pequenas pontes metallicas; substituição das barracas de madeira dos guardas da via por construcções de pedra e cal; construcção d'habitações para pessoal do movimento; tomas d'agua e varios outros melhoramentos em mais de 30 estações, etc.

Sobre a conservação de via, a direcção declara-se partidaria das idéas que vingaram no ultimo congresso dos caminhos de ferro, isto é, preferindo o systema de «revisão» ao de «recherche».

Estes differentes systemas consistem, como é sabido, em que pelo segundo se reparam as avarias á proporção que ellas se evidenciam, tendo a reparação que se trasladar continuamente d'um ponto a outro, emquanto que, pelo primeiro, se vae methodicamente pondo a via sempre em perfeito estado, avançando-se d'um extremo ao outro do districto, sem, comtudo, deixar de vigiar continuamente todo o percurso.

Este systema exige mais pessoal, mas é mais seguro.

Em conclusão: a comissão calculando, com toda a prudencia, o rendimento de 1902 em importancia igual á de 1901, e satisfazendo a todos os encargos financeiros e despesas de exploração e extraordinarias, o balanço apresenta ainda um saldo muito lisongeiro.

TARIFAS DE TRANSPORTE

Operações aduaneiras na Companhia Real.— A que vae junta a este numero é a substituição da que distribuimos com o nosso n.º 303, de 1900, tendo agora sido desdobrados os preços para as expedições em transito ou transferencia, de Hespanha por Portugal, em grupos de menores pesos, pagando, assim, as expedições até 100 kilos e as de 101 a 200, preços inferiores ás de 201 a 500 kilos.

No mais é igual á tarifa de 30 de julho de 1900, que fica annullada.

Transportes para França

Segundo comunicação que recebemos da companhia d'Orleans, as companhias francezas, hespanholas e portuguezas puzeram-se d'accordo para dar toda a celeridade e facilidades ao trafego entre aquelle paiz e o nosso, tomando disposições especiaes para reduzir o prazo de transporte em pequena velocidade, Paris, Lisboa, Porto e principaes estações portuguezas de transito, a 9 dias.

Além d'isso, como o preço dos transportes pelas tarifas especiaes directas de pequena velocidade, além de serem reduzidos ao infimo, são feitos na moeda de cada paiz em relação ao seu percurso, a actual taxa de cambio torna-os ainda mais baratos.

A titulo d'exemplo daremos os preços em francos das differentes séries da tarifa de Paris a Lisboa e ao Porto, segundo os cambios que vigoram actualmente.

Expedições de:

Séries	50 k. Minimo	5.000 k. Wag. comp.	10.000 k. Wag. comp.
1. ^a	96,60	87	57,30
2. ^a	87	77,30	67,25
3. ^a	77,30	67,25	58,15
4. ^a	67,25	58,15	48,45
5. ^a ou 6. ^a	58,15	48,45	43,55

Note-se que as expedições de 5.000 e de 10.000 k. podem ser compostas de varias mercadorias.

Estes preços incluem tambem todos os gastos de operações e formalidades nas fronteiras, (excepto só os de impressos e sellos) o que isenta os expedidores e consignatarios dos incommodos e despesas de intermediarios no transporte que não ha muito tão desagradavel impressão deixaram dos seus serviços no commercio portuguez. Só não incluem os 80 centimos de sello e registro em França, e os 60 réis de sello em Portugal.

Avisos de chegada

Levantou-se ha pouco na imprensa uma pequena questão, em locaes soltos, sobre o facto da companhia real cobrar o vintem de aviso de chegada em remessas de grande velocidade, aviso que se tornava inutil porque era recebido pelo destinatario quasi sempre depois d'elle já ter, havia horas, a remessa em seu poder.

Muito de proposito nos abstinémos de responder a essas noticias com o direito que á companhia assistia para fazer esses avisos, visto elles estarem previstos na tarifa especial n.º 1, e assim, ficámos calados por saber que a companhia espontaneamente resolvera prescindir d'esses direitos e ia publicar uma regulamentação d'esse assumpto.

Esse regulamento acaba de apparecer e por elle se estabelece que o aviso de chegada de expedições de grande velocidade fica *obligatorio*, por parte das estações para as procedencias do estrangeiro, e para as do paiz só quando não tenham sido retiradas no fim do dia da chegada, e excepcionalmente quando se saiba que elle chegará antes do correio que deva levar a senha da remessa ao destinatario.

Isto é o que manda a logica.

Mas o mais importante é que este serviço prestado ao publico passa a ser *inteiramente gratuito*, cessando a cobrança dos 20 réis por este titulo.

Tambem, segundo o aviso de 13 de janeiro que publicámos no numero passado, ficou estabelecida a entrega das remessas á vista do aviso de chegada, com assignatura do consignatario reconhecida por tabellião ou abonada por firma e carimbo d'uma casa commercial conhecida, o que dá uma grande facilidade ao commercio para a recepção das suas mercadorias quando se dá falta ou extravio da senha respectiva.

Entendemos dever pôr estes factos bem em evidencia do publico, porque os consideramos mais um progresso na exploração das nossas linhas ferreas.

VOCABULARIO TECHNIÇO

Faz-se sentir entre nós a necessidade de um vocabulario de termos technicos. O progresso das sciencias está constantemente introduzindo palavras novas ou palavras antigas com accepções novas. Mas, cada um as usa, traduz ou pronuncia a seu talante, numa censuravel despreocupação pelo abastardamento da lingua, que tanto conviria manter pura, enriquecendo-se-lhe discretamente o seu vasto cabedal, sem a importação de neologismos improprios e desnecessarios.

O sr. Candido de Figueiredo tem batalhado denodadamente neste proposito e alguma coisa tem conseguido; pois conseguiu até accordar a indiferença do publico, que começa em parte a pensar nestes assumptos.

O seu dictionario, mesmo, em que teve a collaboração de alguns technicos de diversas especialidades, preencheu uma grande lacuna existente.

Os proprios que se sorriem das caturrices linguisticas do sr. Candido de Figueiredo, não desdenham já levantar em publico algumas questões d'esta natureza. D'alguma coisa servem os artigos d'este nosso amigo, a despeito dos seus exageros e d'algumas opiniões menos bem assentes.

Mas se para a linguagem literaria e corrente seria necessario fixar-se doutrina, na linguagem technica, onde é ainda maior a confusão e maior o arbitrio, quasi se torna indispensavel fixar a nomenclatura.

Lá fóra são as sociedades scientificas, as academias, as associações de engenheiros que promulgam a legislação linguistica, com a auctoridade que dimana da reconhecida competencia d'essas instituições.

Mas as nossas corporações doutas desadoram estes trabalhos e não curam do assumpto.

Ainda não ha muito tempo que a Academia de Madrid fixou a nomenclatura das unidades electricas, accommodando ao convenio internacional, mas dando ás diversas unidades umas desinencias em harmonia com a indole da lingua castelhana e que facilita a formação das palavras compostas. Foi ella que depois da devida discussão assentou que deveria dizer-se ohmio em vez de ohm, voltio em vez de volt, o que permite facilmente dizer voltiómetro, etc.

A associação dos engenheiros do Rio de Janeiro, nas suas sessões ordinarias, vae fazendo outro tanto.

Em Portugal reina sómente o capricho.

O desprimor das traducções e a falta de conhecimentos dos traductores levam para a linguagem ordinaria, por via da imprensa jornalistica, barbarismos de toda a qualidade. O proprio descuido dos technicos que lidam com estrangeiros ou lêem por livros estrangeiros, contribue para este resultado. Nas escolas technicas ha um ou outro que pensa no assumpto, porquanto a grande maioria reproduz os termos que lê noutras lin-

guas, sem procurar os seus correspondentes na lingua mãe.

E' trivial dizer-se ferro ôu aço *puddlado* em vez de braçado — termo portuguez e usado na metallurgia, *rail* em vez de carril, trem em vez de comboio, *fourgon* em vez de bagageira. Pegou o termo *locomotiva*, quando deveriamos dizer, como os hespanhoes, locomotora. Chamamos *passerelles* aos passadiços, termo tão portuguez, e nem accetamos a passarola de Garrett.

Recuamos até nalguns pontos. Chamamos já *eclissas* ás talas nas vias-ferreas, adoptando um vocabulo que não exprime ideia alguma e repudiando um que tão bem a define.

Somos mesmo tão exigentes que queremos uma palavra nova para cada coisa. Os francezes chamam *fraise* ao fructo, ao escarrador e á machina; nós preferimos introduzir mais este termo, deixando no olvido a palavra enxovar, que se usa na carpintaria, e dizendo *fraise* e *fraisar*, sem ao menos escrevermos *fréze* e *frézar*.

Nos termos militares as mesmas extravagancias, desde a praça de *pret* aos termos usados na fortificação, onde deixamos esquecer uma rica tecnologia que tivémos, por lermos agora apenas em livros de França ou da Belgica.

Na artilharia, porém, e na fortificação, os erros crassos dos traductores são os que mais prejudicam a tecnologia. Todos os dias vemos nos jornaes traduzir *bastion* por bastião, *obus* por obuz.

Outro tanto está succedendo com os termos introduzidos pelo serviço da viação electrica.

Chamámos guarda-freios aos conductores dos carros americanos, como chamámos conductores aos cobradores.

Agora ha jornaes que pretendem que se chame ás grades, que levam na frente os inermos carros, *fenders*.

O povo chama-lhes pittorescamente salva-vidas, mas os puristas, lembrando-se talvez de que o mesmo nome se dá aos barcos para soccorro de naufragos, aos proprios foguetões e porta-cabos, e a outros objectos, e pensando tambem que aquelle aparelho não é bem uma grade nem bem uma rêde, que não poderia com propriedade chamar-se-lhe uma grelha, resolve a difficuldade adoptando o vocabulo inglez — *feuder*.

Mas o que quer dizer *fender*? — Defesa, guarda.

A palavra guarda é das poucas com que se fazem palavras compostas na nossa lingua, guarda-vento, guarda-sol, etc.

Não será preferivel dizer então: *guarda-carro*?

Nós não somos tão puristas ou tão radicaes que pretendamos preencher todas as necessidades da evolução da linguagem, que se modifica constantemente sob o influxo das exigencias da industria e da sciencia, supprindo as suas difficiencias relativamente a ideias novas só com os recursos antigos.

Protestamos, todavia, contra a introducção de vocabulos novos e estrangeiros, mais ou menos deturpados, quando temos em casa termos que satisfazem plenamente.

Ha palavras que nos arranham os ouvidos como desafinações irritantes na musica da nossa bella lingua: os *dispositivos* de combate, o *mallechorte*, as *entretoises*, o *contraventamento* horizontal, os *pistões*, os *bornes*, os *relais*, as *gruas*, os *boulons*, o *amorçar*, os *boxes*, o *cisailhamento* e outras.

Até a finança tem os *coupons*, quando devia dizer retalhos!

Já que as sociedades doudas se não occupam d'isto,

pensemos nós, os que lidam na imprensa, dando algum decoro á nossa linguagem, certos de que um termo novo bem applicado é termo que fica, e que a palavra portugueza expulsa a estrangeira, como o ouro de melhor toque bate o de maior liga estranha.

NOTAS DE VIAGEM

IX

Zurich — Uma partida original

Não falarei senão vagamente de Zurich, porque essa cidade já foi descripta aqui numa antiga viagem, em 1890.

Já se vê que fui agora encontral-a mais garrida e mais commoda para o visitante, a grande cidade academica da Suissa, graças á profusão de illuminação electrica e de incandescencia, e de tremvias movidos por electricidade.

Onde, ha doze annos, brilhava a luz de gaz amarella e agitada, resplandece agora o arco voltaico, espalhando as suas irradiações intensas, que dão ás ruas, aos estabelecimentos, aos theatros, um tom de continuo dia; onde iamos morosamente num carro tirado por tres parellhas de mulas, vamos hoje, serena e rapidamente, levados nos carros electricos, que são uns lindos vehiculos, envernizados a azul e branco, como deviam ser os nossos, se a companhia cá não adoptasse a côr consagrada, em geral, neste genero de carros, que é a amarella, excepto na Allemanha, onde essa côr só pôde ser usada em vehiculos postaes.

Como ia dizendo, os novos carros electricos de Zurich facilitam novos passeios aos visitantes, sendo um dos melhores o que se faz tomando o carro de Zurichberg, que parte da Ponte do Caes, a ultima, junto ao lago; o qual nos leva pelas fortes rampas das *Ramstrasse* e *Universitätstrasse*, até *Winterthurstrasse*, onde se toma o ascensor de Rigiviertel, por 20 centimos, gosando, lá do alto, o mais esplendido panorama.

Ahi se encontra o *Waldhaus Dolder*, vasto restaurante com salas para 3.000 convivas, onde ha concertos ao domingo. Um encanto!

Outra novidade recente é a *Tonhalle*, grande casino inaugurado em 1895, admiravelmente situado á beira do grande lago, onde o bom gosto da decoração se reune á riqueza dos ornamentos e á vastidão das diversas peças, onde ha concertos de bella orchestra e se reune toda a sociedade elegante de Zurich.

Para se vêr o edificio todo durante o dia, paga-se 50 centimos.

Para divertimento nocturno ha mais um novo theatro, o Corso, ornamentado segundo o estylo moderno — arte nova — ricamente, sumptuosamente mesmo.

O *Bureau Officiel de Renseignements*, installado no edificio da Bolsa, instituição bellissimamente organizada pela Associação dos Interesses de Zurich, que fornece gratuitamente a quem se lhe dirige, seja pessoalmente ou por correspondencia, todos os esclarecimentos sobre a cidade e seus attractivos, organiza tambem, durante o verão, passeios deliciosos, quer em carros aos arredores, quer em vapor no lago, quer em caminho de ferro a pontos mais distantes.

Para estes passeios vendem-se bilhetes por toda a parte, nos hoteis e restaurants, kiosques, tabacarias, etc., e o seu custo é tão modico que raro passa de 2 a 3 francos.

Feita a nossa visita á capital intellectual da Suissa'

como deve ser considerada Zurich, pelo seu enorme numero de instituições d'ensino de todas as classes, volvamos á vasta estação do caminho de ferro para nos dirigirmos ás quedas do Rheno.

Sob a enorme cobertura de ferro e vidro que abrange um espaço de cêrca de 7.000 metros quadrados, o mesmo movimento, os mesmos encontrões que encontramos á chegada.

Comboios que chegam, vasam sobre os patins da estação multidões de passageiros, que irrompem para a saída, enquanto para lá da grade que, a dois terços da grande nave, detem os passageiros que, bilhete numa mão e mala na outra, forcejam por entrar.

O comboio que nos deve levar é o que ainda ha de chegar, e estamos quasi na hora da partida e elle sem apparecer!

Por toda a parte se dão atrazos, não é só em Portugal.

Afinal, dois minutos depois da hora da partida é que chega o almejado trem. Os empregados precipitam-se para elle, fazendo sahir os passageiros, e entretanto os que barravam a passagem aos que queriam partir vão-os deixando passar.

O embate dos que saem com os que entram torna-se uma confusão medonha; conquistam-se os logares á força de empurrão com o corpo e com as malas: o chefe ou sub-chefe da estação, ainda metade do publico se dependura nas plataformas sem conseguir entrar, já dá o signal de prevenção, o que augmenta a pressa e a embrulhada dos passageiros.

As familias são divididas, com modos bruscos, pelo pessoal do trem, dizendo-se-lhe que já não tem logar.

Um passageiro que ia acompanhado por duas pessoas de familia, marca-lhes logar numa carruagem, mas o chefe empurrara as para outra, e o que é melhor, ou peor, é que, conservando-se estes na plataforma do vehiculo, enquanto a agglomeração á porta não as deixava entrar, o attencioso chefe dá o signal de partida e tem o arrojo de agarrar por um braço um dos passageiros, um cavalheiro edoso, respeitavel, para o fazer descer á força, e, não o conseguindo, lança-lhe a mão a uma mala e descarrega-a.

Foi precisa toda a agilidade e toda a energia ao parente que marcára os logares noutra vehiculo, para, mesmo com o comboio já em marcha, arrancar das mãos do sollicito empregado a mala e evitar o ataque ao seu companheiro.

Emfim, entre protestos de todos e admiração dos que conhecem a Suissa, por estes modos brutaes de fazer serviço de comboios, o trem lá parte, tomando logo grande velocidade, porque era um rapido que só parava em Bülach, a 21 kilometros.

Mas nova surpresa esperava estes passageiros: accommodada a familia, e indo o primeiro procurar as suas malas e até o chapéo da cabeça, que puzera a marcar logar no outro vehiculo, reconhece que o comboio fôra desdobrado em dois, e que os seus objectos haviam ficado na parte que ainda estava em Zurich.

Felizmente um revisor socegou-o (até certo ponto), explicando-lhe que esse outro comboio seguiria o primeiro cinco minutos depois, podendo esperal o em Bülach, o que o passageiro fez, conformado, e em carola, tendo por companheiros da desgraça outros dois passageiros inglezes, aos quaes succedera a mesma coisa.

Com effeito, no comboio seguinte lá encontraram os seus objectos.

A linha, vista mais ou menos tumultuosamente, não tem interesse até a grande ponte sobre o Rheno, em Eglisau, e d'ahi em deante a curiosidade de se passar por uma ponta da Allemanha, para de novo se entrar na Suissa e o encanto de perspectivas sempre differentes.

O viajante, por mais prevenido que vá, não evitará uma exclamação de surpresa quando, proximo de Neuhausen, se lhe depara a imponente, a monumental cascata do Rheno.

O effeito d'essa apparição phantastica é maravilhoso

Note-se que alguns guias, descrevendo a viagem pelo antigo caminho, por Winterthur, dizem que a queda se vê á esquerda, e assim é, mas por esse lado vê-se mal, porque o comboio passa sobre a ponte que fica superior á grande queda. Indo pela linha directá, passa-se, mesmo em frente, vendo-se, portanto, á direita.

Todavia, que o viajante, que me segue os conselhos e o itinerario, não se vá da Suissa, muito satisfeito, julgando, por esta fôrma, ter já visto as famigeradas quedas do Rheno.

Muito mais é preciso para isso, como se dirá no proximo numero.

TRACÇÃO ELECTRICA

Recebemos de Santarem a seguinte carta de um cavalheiro respeitavel, á qual damos publicidade perdando ao seu autor um azedume de conceito a nosso respeito que o nosso procedimento não justifica, mas que se desculpa pelo natural mau humor de quem se vê incommodado, a valer, por uma stulta determinação de uma companhia que faz o que quer.

Sr. redactor.

V. que outrora tão energico era contra a companhia dos *americanos* de Lisboa, e hoje já se deixa levar na onda dos enthusiasmos pelo seu bello serviço, não me recusará, apesar d'esta sua nova maneira, que eu chame a sua attenção para uma *lei* estúpida da dita companhia que, sem se importar com approvação da camara, nem com os usos e costumes aqui e em toda a parte, decreta para ser obedecida com muito mais rigôr do que o sr. governador civil mandando que no dia d'entrudo em S. Carlos só seja permittido brincar... com tudo quanto seja sujo.

Como lhe ia dizendo, a companhia dos electricos resolveu que sempre que um carro é seguido por outro para o mesmo destino, embora a certa distancia, o da frente, mesmo que leve logares vagos, se considere expresso, não recebendo passageiros.

Ora succede que umas vezes, porque justamente o primeiro vai deixando toda a gente de bocca aberta, o segundo se enche e afinal tambem nesse não temos logar, outras se interpõe na carreira um vehiculo cujo cavallo se pega ou estende no chão, e aqui temos uma demora immensa para o infeliz que se vê tolamente prejudicado por uma *ordem* que a companhia deu aos seus conductores e que é o mesmo que dal-a ao publico, prohibindo-lhe o uso de um direito que elle tem,

Porque me parece que é um direito que nós todos temos, sr. redactor, o de mandar parar o carro estando nós no local de paragem e tomar logar no primeiro que passe para o destino que queremos. A companhia não póde, por vontade sua, privar-nos d'esse direito.

Mas fal-o e tanto que hoje, tendo eu que vir para o caminho de ferro, a fim de tomar o comboio das 11 e um quarto, para estar aqui á 1 hora e 21 a fim de tratar de negocio urgente, depois de esperar 10 minutos no Corpo Santo, appareceu um carro que não quiz parar, a pretexto de que vinha outro atraz; este vinha cheio, e para não ficar para um terceiro, receando a mesma scena, ainda vim a pé ao Terreiro do Paço onde tomei o carro do Poço do Bispo, mas este que já ia na ultima hora e teve no caminho muitas paragens, só chegou á porta da estação ás 11 e 20, perdendo eu assim o comboio e soffrendo o enorme transtorno de só chegar aqui, no rapido, ás 5 e 48 isto é, á noite, não podendo já tratar do meu negocio.

Calcula-se bem quantos prejuizos isto póde originar e a companhia não nos indemniza.

Note-se que se se tratasse de um caso de força maior eu nada diria—são casos vulgares, ha que soffrer e calar—mas trata-se unicamente d'uma invenção que nada justifica, que não se explica senão pelo gosto de fazer disparates e incommodar o publico.

Peça V. providencias, já que se lisongeia de algumas vezes ter sido ouvido e por isso e porque sou seu assignante da primitiva e o caso liga com o caminho de ferro, a V. me dirijo e de V. me assigno, etc.

F.

Tem muitissima razão o nosso correspondente, e para lhe attendermos o pedido não só ahi fica transcripta a carta, como procuraremos que ella seja lida e attendida pela direcção da companhia que certamente, ao promulgar tal decreto, não imaginou quão enormes transtornos elle póde causar ao publico.

Tambem temos presenteado casos em que o conductor conta mal os passageiros que vão no carro, e com logares vagos dá as cinco campainhas da ordem, não recebendo passageiros e prejudicando, assim, o publico e a companhia.

Para isso chamamos a attenção da direcção, á qual temos feito a justiça de reconhecer que deseja que os carros façam bom serviço

E' esse o seu interesse.

*

Não é propriamente uma noticia sobre tracção electrica, mas com ella se liga a de que no dia 13 reuniram os donos de trens e outros interessados na tracção animal, em Lisboa, e resolveram nomear uma commissão para promover . . tudo que é contrario aos interesses da cidade, e até d'elles proprios!

Veja-se: reclamar da camara que não conceda o alargamento da tracção electrica, quando ella está concedida por um contracto, por 99 annos, em toda a cidade e seus suburbios; que os carros andem mais devagar, quando este systema é justamente para se andar depressa; que se não conceda a introducção, no serviço publico, de carros automoveis, quando todos suspiram por elles.

Unicamente do que se esqueceram foi do unico meio que tem de obter clientella: diminuir a tarifa e respeital-a.

Não querem isso e protestam porque o publico prefere ir commodamente de um a outro extremo da cidade por 40 réis em vez de ir aos tombos, por 400 réis e ouvir quatro grossarias do cocheiro se se lhe exige a applicação da tabella.

Pois con su pan se lo coman.

*

Lá e cá. . . Em Paris, pretendendo a Companhia dos Tramways empregar conductores aereos de electricidade, na sua linha de Gennevilliers-Madeleine, e desejando tambem collocar os respectivos postes de supporte nos refugios situados entre aquelles dois pontos da cidade, foi aberto um inquerito publico, que terminará no dia 27 do corrente, de modo que todas as pessoas que tenham quaesquer observações a fazer sobre a pretenção da Companhia, poderão dizer de sua justiça na mairie de Clichy.

Justamente o contrario do que se fez em Lisboa, quando se pretendeu cobrir a cidade com os arames da tracção electrica, e se quiz encher as suas ruas com os lindos postes que nós conhecemos. . . Por cá resolveu-se, decretou-se, fez-se o negociosinho muito em familia, e o publico que se aguenta. Não vale a pena ter attensões com elle.

PARTE FINANCEIRA

REVUE DE LA BOURSE DE PARIS

Paris, le 11 février 1902.

La Bourse se réveille sur toute la ligne et dans les compartiments et la fermeté générale reste la note dominante. Les motifs de cette reprise sont nombreux, car dans chaque groupe l'on trouve des indications particulières; mais la grande raison commune à tous est la dépréciation trop forte et le délaissement trop grand qu'ils avaient subi.

Comme nous l'avons répété plusieurs fois, les mouvements de Bourse dépassent souvent le but normal qu'ils devraient attendre: bien que la situation révélée par la liquidation ait paru saine, les intermédiaires ont compris que du train dont on marchait un revirement trop brusque était à craindre et ont calmé plutôt qu'encouragé l'ardeur des spéculateurs. On finit en conséquence sur une note plus calme, quoique très suffisamment ferme.

Rien d'étonnant donc d'assister à ce relèvement, car depuis près de six mois le marché sommeillait et dans toutes nos chroniques précédentes nous n'avions cessé de prédire cette reprise, signalant d'un coté l'accumulation constante des capitaux disponibles, de l'autre la quantité croissante des valeurs dépréciées.

Le groupe des mines d'or a été le point d'appui qui a servi à soulever le marché tout entier, la fin prochaine des hostilités ou tout au moins l'espérance devait ramener à ces affaires leurs partisans d'autrefois, car une sélection s'est produite avec la perspective de la réouverture prochaine des mines et la reprise des dividendes, il est facile de reconnaître qu'aucun compartiment de la cote n'était plus sujet à favoriser le désir de la spéculation.

Bien que les prix du charbon ne se soient pas sensiblement modifiés, une certaine détente s'est produite sur le marché sidérurgique: les prix se relèvent sur Belgique où les produits allemands font depuis quelque temps une concurrence moins violente.

Les Forges et Chantiers de la Méditerranée, les Acieries de la Marine, Cockerill, Sarrebruck s'inscrivent en amélioration.

Les actions des chemins de fer sont animées.

Le compartiment des valeurs de viation et de tramways conserve une allure satisfaisante.

Dans les chemins étrangers très bon courant d'affaires. A signaler particulièrement la plus value des actions et obligations des chemins Portugais. Les obligations à revenu variable ont gagné du terrain dans l'espoir, qui paraît justifié du reste, d'une augmentation du prochain coupon en raison de l'amélioration considérable des recettes; la baisse de l'agio sur l'or pèse également dans la balance: les 3% variable ont reçu l'an dernier 1,50 fr., il n'y aurait pas lieu d'être surpris si elles touchaient cette année 2,50 frs.

Dans les valeurs industrielles, le Suez continue de monter, la spéculation escomptant sans doute la fin de la guerre du Transvaal devant permettre à l'Angleterre de reprendre le cours régulier de ses transactions commerciales.

Les titres Panama conservent leurs cours précédents. Les actionnaires de la nouvelle compagnie sont convoqués en assemblée générale à l'effet d'approuver les négociations entamées et qui ont déjà abouti à faire prendre par le gouvernement américain une option pour l'achat du canal moyennant le prix de quarante millions de dollars.

Jusqu'à présent la formation du syndicat des producteurs de zinc n'avait pas produit de notables résultats: tout récemment les prix du métal se sont raffermis et dépassent £ 17, — c'est de bon augure pour hâter cette question.

Les cours du charbon continuent à se maintenir facilement, et la baisse causée sur les charbons domestiques par la douceur de l'hiver est absolument insignifiante.

Le fait important cette semaine pour le marché Sud-Africain a été la reponse négative opposée par le gouvernement anglais aux propositions du cabinet de la Haye, mais qui n'a eu aucune influence sur la tenue des cours: le travail, comme nous le disions plus haut, a repris dans beaucoup de mines, et la guerre, quelle que soit sa durée, n'empêchera plus l'exploitation des mines situées autour de Johannesburg; la paix n'est plus qu'une question de temps et bien des indices font supposer qu'elle est au fond du cœur des deux belligérants.

Nous croyons donc que, dans une mesure modérée et malgré la hausse déjà considérable, on peu encore s'intéresser à ces valeurs, mais dans une certaine proportion, car elles ne constituent pas des placements dits de tout repos.

L. C.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de fevereiro de 1902.

Mais dois relatorios bancarios sobre o findo exercicio de 1901 nos vieram á mão: um do Banco Nacional Ultramarino e outro do Banco Lisboa & Açores.

O Banco Ultramarino apresenta na sua conta de ganhos e perdas um saldo de 355 contos, para o qual a gerencia propõe a applicação seguinte:

Para um dividendo de 8% aos accionistas.	contos	288
Para amortização de contas antigas.	"	10
Para reserva estatutaria.	"	10
Para reserva no ultramar.	"	8

ficando ainda a importancia remanescente para conta do presente anno.

As mais importantes fontes da generalidade dos lucros foram:

Juros de letras descontadas, emprestimos e creditos com caução.....	contos	39
Juros diversos, commissões, etc.....	»	13
Juros e dividendos de fundos fluctuantes.....	»	72
Lucros no ultramar.....	»	317
Lucros na séde em operações no ultramar.....	»	25

Convém notar que a recente elevação do capital do Banco a 5.400 contos produziu, na emissão das novas acções, um lucro liquido de 509 contos, numeros redondos, que se entendeu levar ao fundo de reserva estatuario, ficando assim este fundo em cerca de 770 contos.

Passando á conta de encargos, vemos que os mais importantes foram:

Juros de depositos, commissões e transferencias.....	contos	26
Juros de obrigações prediaes ultramarinas.....	»	45
Differenças de cambios no pagamento em ouro dos coupons d'estas obrigações.....	»	15
Imposto de rendimento.....	»	6
Contribuições.....	»	14
Vencimentos da gerencia e empregados.....	»	33
Gastos geraes.....	»	8

As duas contas da escripturação do banco: *Reserva especial para liquidações prediaes e Reserva para liquidações no ultramar*, apparecem agora fundidas em uma só conta com a dotação de 741 contos.

Outra nova conta se creou na escripturação do Banco, onde são levados os lucros provenientes da valorização da carteira de fundos fluctuantes.

Esta conta, cuja dotação apresenta uma verba de 672 contos, é destinada para complemento, até 8%, dos futuros dividendos a distribuir aos accionistas.

Não póde, suppomos nós, haver mais forte estimulo para o credito das acções do Banco que a ostentação de semelhante garantia; e se a tanto, como é de justiça, juntarmos as condições de solidez e prosperidade com que o banco agora se apresenta e os seus balanços o confirmam, vemos que o Banco Nacional Ultramarino, tendo vencido, pelo zelo da sua administração, as difficuldades que tanto tempo o assoberbaram, assume, emfim, o papel eminente que lhe compete na vida financeira e economica do paiz.

Agora, o Banco Lisboa & Açores. A sua conta de ganhos e perdas apresenta, segundo o relatorio, um liquido de 339 contos, a que os directores propõem a seguinte applicação:

Para dividendo (liquido de imposto) 7% incluidos os 2 1/2% já distribuidos.....	contos	260
Fundo de reserva 5% sobre os lucros totaes do anno.....	»	14
Percentagem á direcção, 5% idem.....	»	14
Saldo para a nova conta de 1902.....	»	50

O fundo de reserva fica, com a applicação da verba acima, elevado a 533 contos.

Os encargos do anno são assim especificados no relatorio:

Gastos geraes em 1901.....	contos	35,7
Juros a depositantes e em diversas contas.....	»	91,5
Commissões e transferencias pagas.....	»	5,5
Contribuições.....	»	47,2

O desenvolvimento dos lucros não podemos dar, visto o relatorio nos não offerer elementos para isso. Vemos todavia que o banco continuou a prestar bom concurso ao commercio, porquanto a importancia das letras descontadas no anno attingiu a consideravel cifra de 10.844 contos, e a de letras sobre as provincias chegou a 3.070 contos.

Para terminar diremos que a verba de 1.166 contos, que no activo do balanço figura sob a epigraphe *Fundos fluctuantes* (472 contos, fundos estrangeiros e 694 contos, fundos nacionaes) é constituida por valores, na generalidade, de primeira ordem, como se prova pela especificação respectiva apresentada no relatorio.

Duas reuniões, uma em 31 do mez findo, outra em 5 do corrente, teve a assembléa geral extraordinaria do Banco de Portugal, para continuação dos trabalhos a que nos temos referido nos nossos precedentes boletins. A primeira d'estas reuniões apenas decidiu que a assembléa extraordinaria era competente para a apreciação do parecer da commissão eleita, acerca do novo contracto com o governo.

A segunda reunião, onde o parecer se discutiria, addiou os seus trabalhos... por falta de numero de accionistas. E' verdade que era de noite e chovia se Deus a dava!

Nova reunião está convocada para o proximo dia 25, podendo então, segundo os estatutos, funcionar a assembléa com a oitava parte dos accionistas convocados. Choverá ainda assim?...

Proseguindo com a nossa costumada synopse do movimento bolsista, na quinzena, dos principaes titulos de credito, registamos:

Valores do estado. — Mercado fraco para inscrições, muito embora as cotações se mantivessem a 39,30, titulos grandes e 39,60, titulos pequenos. Em outros papeis tambem o movimento deixou a desejar, posto que alguma coisa se fizesse em obrigações de 4 1/2 1888 a 59.000 assentamento e 58.500 coupon.

Acções de bancos e companhias. — Falha sensivel de operações em papeis bancarios, havendo procura para Commercial de Lisboa e Lisboa & Açores. As cotações ficam para estes a 137.500 e 124.000 respectivamente. Do Banco de Portugal, o pouco que se fez foi a cotação de 148.000, que se firma. O Banco Ultramarino mantém-se entre 124.000 e 124.500.

As acções dos Phosphoros tiveram regular movimento entre 77.900 e 78.000.

O mesmo diremos das dos Tabocos, que ficam a 137.400.

Obrigações do Credito predial. — Houve pretendentes para as prediaes de 5% que se conservam a 93.500 assentamento, e para as de 6% que ficam a 94.800.

Empresas africanas. — Para as acções das Companhias de Moçambique e Zambesia continuam as especulações a prazo. As de Moçambique cotaram-se a 13.500 e as da Zambesia a 5.550. Das obrigações Atravez Africa a procura foi menor d'esta vez. Mantem-se todavia a 83.800.

E aqui ficamos, por hoje.

L. R.

Companhia dos Caminhos de ferro de Guimarães

Balancete de 31 de janeiro de 1902

Activo	
Capital empregado:	
Construção até Guimarães.....	827:808#639
Prolongamento até Fafe.....	22:182#537
Materiaes em deposito.....	26:791#026
Devedores diversos.....	26:374#254
Exploração. Despesas geraes de 1901.....	28:896#743
Exploração. Despesas geraes de 1902.. ..	2:271#815
Gerencia (despesas da séde) de 1901.. ..	2:789#606
Gerencia (despesas da séde) de 1902.....	222#040
Conta de juros de 1901.....	27:883#895
Conta de juros de 1902.....	696#573
Dividendo de 1901.....	18:844#000
Dinheiro em deposito.....	3:000#000
Caixa.....	169#064
	<u>986:930#192</u>

Passivo	
Capital:	
Acções.....	300:000#000
Obrigações.....	537:030#000
Accionistas, seus creditos.....	115#500
Depositos e fianças.....	1:330#972
Contas em liquidación.....	7:348#159
Exploração, receita geral de 1901.....	103:265#647
Exploração, receita geral de 1902.....	7:587#075
Dividendos a pagar.....	2:418#000
Juros de obrigações a pagar.....	1:971#370
Râtenções geraes.....	11:939#437
Fundo de amortização.....	2:970#000
Fundo de reserva.....	8:000#000
Lucros e perdas.....	2:954#032
	<u>986:930#192</u>

Porto, 10 de fevereiro de 1902.—Pela Companhia do Caminho de ferro de Guimarães, O gerente, *Antonio de Moura Soares Velloso*.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel	
Londres 90 d/v ..	40 1/2	40 7/16	Desconto no Banco de Portugal....
» cheque..	40 3/16	40	5 1/2 %
Paris 90 d/v.....	710	711	No mercado.....
» cheque....	713	714	6 %
Berlim 90 d/v.....	288	289	Agio Buenos Ayres.....
» cheque....	291	293	—
Francfort 90 d/v..	288 1/2	288 1/2	Cambio do Brazil..
» cheque..	291 1/2	293 1/2	11 13/16
Madrid cheque...	873	883	Premio da libra... e
			1#450

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS	FEVEREIRO													
	1	3	4	5	6	7	8	10	11	12	13	14	15	—
Lisboa: Inscricões de assent.	39,30	39,30	39,30	39,30	39,35	39,34	39,30	-	-	39,30	39,60	39,30	39,30	-
» coupon	-	39,30	39,30	39,30	39,30	39,30	39,30	-	-	39,30	-	-	39,30	-
Obrig. 4 0/0 1888	20 550	20 550	20 600	20 650	-	20 600	20 650	-	-	-	-	20 650	20 600	-
» 4 0/0 1890 assent.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4 0/0 1890 coupon	-	-	50 700	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4 1/2 0/0 assent.	-	-	59 300	59 300	-	59 000	-	-	-	-	59 000	-	-	-
» 4 1/2 0/0 coup. int.	58.000	58.500	58.500	58 500	58.500	-	-	-	-	-	58.500	58.500	58.500	-
» 4 1/2 0/0 externo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Tabacos coupon	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Accões B. de Portugal	147.800	148.000	148.150	148.000	148.000	-	148.000	-	-	148.000	148.000	148.000	148.000	-
» Commercial	-	137.500	137.500	137.500	-	-	-	-	-	-	-	-	134.000	-
» N. Ultramarino	125.000	124 500	124 500	-	124.500	124.500	124.500	-	-	-	-	124 800	125.000	-
» Lisboa & Açores	-	127.500	-	-	123 500	124.000	-	-	-	-	-	-	123.000	-
» Tabacos coupon	141.700	141 000	141.100	141.000	141 000	137.900	137.000	-	-	137.400	137 400	137.500	137.200	-
» Comp.ª Phosphoros.	77.600	77.100	77.300	77 500	78 000	78.000	78.000	-	-	77.900	-	77.600	77.700	-
» Real	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. prediaes 6 0/0	-	95.000	95.000	-	95.000	-	-	-	-	95 000	94.800	95.000	95.000	-
» 5 0/0	93.650	93.500	93.500	93.500	93.500	93 500	92.700	-	-	93 500	93.500	93 500	-	-
» Comp.ª Phosphoros.	-	91.200	-	-	91.200	-	-	-	-	-	91.300	91 400	-	-
» C.ª Real 3 0/0 1.º grau	-	-	-	81.300	-	-	-	-	-	-	-	82.000	-	-
» 3 0/0 2.º grau	-	-	22 900	-	23.100	24.350	-	-	-	23 900	24 000	24.100	24.050	-
» C.ª Nacional	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Atravez Africa	-	83.000	83.500	-	83.800	-	83.800	-	-	-	83.900	84 000	-	-
Paris: 3 0/0 portuguez	27,55	27,57	27,70	28,35	28,12	28	27,90	27,90	27,62	27,80	28,10	28,10	-	-
Accões Comp.ª Real	-	-	-	-	77	77	76	76	74	74	75	76,75	-	-
» Madrid Caceres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	37,50	35	36	-	-
» Norte de Hespanha	196	198	197	199	197,50	198	-	-	-	-	-	-	-	-
» Madrid Zaragoza	-	-	-	285	286	283	-	-	-	-	-	-	-	-
» Andaluzes	214	-	218	217	217	219	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp.ª Real 1.º grau	340	340	342	344	349	343	341	344	342,25	344	342	-	-	-
» 2.º grau	94,75	94,75	95,25	96,50	106	105,50	103,50	103	102	103	103	103	-	-
» C.ª Beira Alta	74	75	75	75	77	80	-	-	-	-	-	-	-	-
» Madrid Caceres	89	89	-	89	89	-	89	89	89	89,50	91	92	-	-
» N. Hesp. (1.ª hyp.)	309,50	315	315	316	-	311	-	-	-	-	-	-	-	-
Londres: 3 0/0 portuguez	27,12	27,12	27,12	27,62	27,75	27,75	27,75	27,50	27,50	27,50	27,75	27,75	-	-
Obrig. Atravez Africa	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	-	-
Amsterdã: Atravez Africa	67,75	69,31	69,50	69,50	70	70,68	70,88	70,75	70	70	70	70	-	-
Bruxellas: Atravez Africa	68,35	68,55	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	-	-

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Periodo de exploração	1902-901		1901-900		Totaes desde 1 de janeiro		Diferença a favor de			
		Kil.	Totaes	Kilom.	Kil.	Totaes	Kilom.	1902-901	1901-900	1902-901	1901-900
			Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
COMPANHIA REAL Antiga rede e nova não garantida	22 28 Jan.	693	76 779.000	110.792	693	76.296.787	110.096	308.100.000	305.187.148	2.912.852	-
	29 4 Fev.	»	71.646.000	103.385	»	71.239.701	102.798	379.746.000	376.426.849	3.319.151	-
Nova rede garantida	22 28 Jan.	380	10.832.000	28.505	380	11.042.213	29.058	44.348.000	44.168.852	179.148	-
	29 4 Fev.	»	9.744.000	25.642	»	10.006.299	26.332	54.182.000	54.175.151	6.849	-
Sul e Sueste	24 31 Dez	488	20.768.070	42.557	488	18.323.310	37.547	1.115.013.146	1.005.153.108	109.860.038	-
Minho e Douro	10 16 Dez	353	28.001.523	79.324	353	25.003.379	70.831	1.253.777.727	1.207.685.825	46.091.902	-
	17 23 »	»	27.917.505	79.086	»	27.712.689	78.506	1.281.695.232	1.235.398.514	46.296.718	-
	24 31 »	»	20.105.516	56.956	»	20.780.786	58.869	1.301.800.748	1.256.179.300	45.621.448	-
Beira Alta	24 31 »	253	10.204.794	40.335	253	10.756.519	42.515	379.370.934	389.269.032	-	9.898.098
	1 7 Jan.	»	5.534.083	21.873	»	6.702.200	26.490	5.534.083	6.702.200	-	1.168.117
Nacional—Mirandella e Vizeu	8 14 »	»	6.970.639	27.551	»	5.469.038	21.616	12.504.722	12.171.238	333.484	-
	10 16 Dez	105	2.071.833	19.731	105	2.095.054	19.952	85.271.264	84.527.383	743.881	-
	17 23 »	»	1.816.012	17.295	»	2.117.575	20.167	87.087.276	86.644.958	442.318	-
Guimarães	24 31 »	»	1.397.039	13.305	»	1.663.816	15.845	88.484.315	88.308.774	175.541	-
	1 7 Jan.	34	1.401.410	41.217	34	1.241.170	36.505	1.401.410	1.241.170	160.240	-
Porto á P. e Famalicão	8 14 »	»	1.253.110	36.856	»	1.327.185	39.034	2.654.520	2.568.355	86.165	-
	16 31 Dez	64	4.360.128	68.127	64	4.766.621	74.478	124.373.712	121.587.599	2.786.113	-
Norte de Hespanha	8 14 Jan	3656 Ps.	1.870.610	511	3656 Ps.	1.867.687	510 Ps.	3.469.808	3.538.681	-	68.873
	15 21 »	»	1.893.186	517	»	1.836.396	502	5.362.995	5.375.078	-	12.083
Madrid—Zaragoza—Alicante	15 21 Jan.	3650	1.844.630	505	3650	1.710.015	468	5.033.210	4.856.177	177.033	-
	22 28 »	»	1.764.783	483	»	1.722.089	471	6.797.994	6.578.267	219.727	-
Andaluzes	8 14 Jan.	1067	389.672	365	1067	325.104	304	726.475	654.902	71.573	-
	15 21 »	»	390.078	365	»	355.811	333	1.116.554	1.010.213	106.341	-
Madrid—Caceres	15 21 Jan.	429	72.881	169	429	64.460	150	228.139	217.830	10.308	-
	22 28 »	»	71.099	165	»	69.472	161	299.237	287.302	11.935	-
	29 4 Fev.	»	73.708	171	»	54.128	126	372.945	341.430	31.515	-
Zafra a Huelva	15 21 Jan.	180	34.657	192	180	30.537	169	101.859	85.998	15.861	-
	22 28 »	»	37.707	209	»	32.815	182	139.566	118.812	20.754	-
	29 4 Fev.	»	39.975	222	»	37.096	206	179.541	155.909	23.632	-

Banco Lusitano

Vae passando melhor dos seus achaques este banco que ficou padecendo d'uma profunda anemia depois da crise que soffreu ha alguns annos.

Os directores assistentes não deseperam de o salvar.

Um furunculo que ainda não se tinha podido operar em 1900 foi finalmente liquidado por um convenio com a Companhia real dos caminhos de ferro, liquidação que parece melhor do que a continuação d'uma situação que muitos consideravam *inductivel*.

Um outro, menos importante, relativamente á empresa Hersent, chegou á supuração sob a fórma de prestações que esta empresa pagará ao banco.

Não só fizeram isso os assistentes, mas amputaram umas minas e estão pensando em novas amputações que permittam pôr tudo no são, mediante dinheiro que é mais são.

A febre dos credores ainda não baixou de todo, mas parece ir num bom caminho.

O doente augmentou em peso 84:961.7580 réis, saldo de ganhos e perdas, saldo que é verdadeiramente uma nutrição, porque se destina á conta de *Liquidações*.

Fazemos votos pelas melhoras que esperamos tanto pelo vigor que ainda resta ao doente como pela competencia dos clinicos.

Fez-nos impressão todavia a inspecção da lista dos fundos fluctuantes no activo. Ha muito fundo pathogenico nesses 511:301.945 réis!

O CAMINHO DE FERRO DE BAGDAD

E' deveras interessante, agora que a expansão economica dos povos europeus tende a desenvolver todos os dias vias mais rapidas e seguras para novos territorios, ver a civilização moderna retomar do Occidente para o Oriente o mesmo caminho que outrora seguiram as antigas emigrações, das antigas raças e a fita d'aço dos carris serpentear através dos caminhos que traçaram os primeiros conquistadores da Europa.

E' aquelle mesmo fertil e delicioso valle que se estende entre o Tigre e o Euphrate, que já seduzia Alexandre, e cujo imperio elle não pôde conservar; é aquella mesma região privilegiada d'onde as caravanas traziam as immensas riquezas aos navegadores phenicios, e mais tarde á opulenta Veneza, que agora vae achar-se em communicação directa com a Europa, pelo caminho de ferro de Bagdad.

Os felizes resultados da conquista pacifica de toda a região que se alarga do Golfo Persico ao Mediterraneo não se farão esperar. A concessão que auctoriza o prolongamento até Bagdad dos caminhos de ferro de Anatolia foi feita ha poucos dias, segundo nos informou um telegramma da Agencia Havas.

Para dar a esta grande empresa o character internacional que lhe convém, a sociedade concessionaria offereceu ao capital europeu uma participação na nova empresa. O capital allemão tomou 40 p. c., o capital francez tambem tomou 40 p. c., e a Belgica e a Suissa 20 p. c.

Sem que se possa prognosticar a esta via commercial uma importancia comparativa á do Canal de Suez, é de crer todavia que a sua importancia será num proximo futuro excepcionalmente consideravel, e as suas consequencias politicas e economicas do mais alto interesse.

O caminho de ferro de Bagdad vae pôr em commu-

nicação por uma rêde de 2.500 kilometros a costa do Golfo Persico e Koniah, actual *terminus* do caminho de ferro de Anatolia, de Haidar-Pacha, sobre o Bosphoro até Koniah.

Os caminhos de ferro francezes de Smyrna a Cassaba, de Beyruth-Darnas-Hamah e d'Adouah a Mersina, achando-se ligados com a rêde da Anatolia, terão a aproveitar numa grande proporção com os beneficios da nova linha. O accordo entre as sociedades francezas e a companhia allemã, que participam da empresa, fez-se sobre as bases de uma tarifa commum. Não é por emquanto possivel determinar por numeros exactos a importancia do trafego a que a abertura da nova rêde vae dar logar; mas deve ser immenso. Basta imaginar a riqueza lendaria das regiões que essa rêde vae envolver, para se poder suppôr que intensidade e riqueza de commercio vão agitar as relações internacionais com esses prodigiosos paizes.

A linha principal parte de Koniah, e depois de haver percorrido a cordilheira do Taurus, entra nos valles até Adana, e ahí se liga á rêde do Mediterraneo pela linha de Adana Mersina.

De Adana, cortando obliquamente para o norte, galga o Euphrate e chega até Mossul. D'ahi, seguindo a margem direita do Tigre, toma por Zubeir até Basorah, seguindo tambem a margem direita do Chatt-el-Arab (confluente do Tigre e do Euphrate).

De Zubeir, a linha ramifica-se para o Golfo Persico, não estando ainda fixado o seu ponto *terminus*.

Duas outras ramificações irão até Alep, na Syria, e até Hanekin, muito proximo da fronteira persa.

Finalmente, em Kara-Hissar, a rêde de Bagdad ligar-se-ha com o caminho de ferro Smyrna-Cassaba.

Assim virão confluir nos portos mais importantes da Asia Menor todas as riquezas do Golfo Persico e os cereaes da fertil Mesopotamia. E Bagdad achar-se-ha a dois dias de Constantinopla!

Esta grande empresa, embora se afigure extraordinariamente colossal, não apresenta difficuldades inventiveis para a technica moderna. A nova linha terá apenas dois grandes môles de montanhas a cortar: a do Taurus e a do Ghiaur-Dagh, Baghtché. Haverá muitas e importantes obras de arte a executar, mas nenhuma d'ellas de natureza a atemorizar os engenheiros que as apprehendam.

A concessão do grande caminho de ferro foi feita em condições financeiras muito favoraveis. A concessão é por 99 annos, e a nova rêde gosará uma garantia kilometrica que representa uma annuidade de 12.000 francos, e mais 4.500 francos para cobrir as despesas de exploração. Se as receitas kilometricas brutas excederem 4.500 francos, o excedente, até 10.000 francos; pertencerá ao governo ottomano, e tudo quanto fôr além de 10.000 francos será repartido pelo governo e pela companhia concessionaria, na proporção de 60 p. c. e 40 p. c., respectivamente.

Causou estranheza que a Russia não quizesse accetar a participação que lhe foi offerecida nesta empresa, mas não ha razão para admirações nem conjecturas de ordem politica. A recusa da Russia é naturalissima. Achando-se Bagdad a 55 horas de Constantinopla, e tornando-se facil o transporte dos cereaes de Mesopotamia para o Mediterraneo, representa isto uma concorrência terrivel para a exportação dos trigos da Russia. Além do que, o novo caminho de ferro achar-se-ha em rivalidade flagrante com a linha russa Orenburg-Tachkent. Em vista d'estas poderosas circumstancias, se a Russia consentisse em auxiliar a empresa do caminho de ferro de Bagdad, era o caso de dizer, como nós dizemos, que ella dava a corda para se enforçar.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Annuario Commercial, 1902. — Entrou no 10.^o anno da sua publicação este Annuario de Portugal, ilhas e ultramar, da industria, da magistratura e da administração, coordenado sob a direcção do sr. Caldeira Pires.

O trabalho da coordenação d'este Annuario representa um esforço colossal, a que bem poucos farão completa justiça. Em poucas palavras que dirige ao publico, a Empresa do Annuario Commercial dá uma informação muito curiosa, e que é a seguinte: a cada passo ella encontra quem se negue a dar informações, ou quem premeditadamente lhe forneça informações duvidosas.

Não poucas vezes succede aos seus coordenadores encontrarem na burocracia, e mesmo no commercio e industria, quem se recuse a dar o seu nome para o Annuario (que todavia insere 500.000 nomes e moradas) e até firmas sociaes, alterando a seu bel-prazer o ramo de negocio que cultivam, tudo para crear atritos a que se lhe faça a respectiva referencia.

Ainda neste anno encontraram reluctancia em algumas repartições publicas, a ponto de lhes serem negados os nomes dos empregados, com manifesto desprezo pela letra das portarias dimanadas dos respectivos ministerios, as quaes ordenam ás suas repartições que forneçam todas as informações e esclarecimentos precisos, sem prejuizo do serviço.

A Empresa do Annuario entende dever dar estas explicações ao publico, para que se reconheça que o seu trabalho difficilmente satisfaz a boa vontade dos seus coodernadores. Entretanto, outras publicações de informação teem recorrido ao Annuario Commercial e d'elle teem aproveitado bastante.

Almanach Bertrand, 1902. — De uma índole bem diversa do *Annuario Commercial*, mas recheado tambem de informações muito uteis, curiosidades interessantissimas, passatempos de inteira novidade, o *Almanach Bertrand*, coordenado pelo sr. Fernandes Costa e publicado pela antiga casa Bertrand, hoje propriedade do editor sr. José Bastos, é, no seu genero, e neste momento, a primeira publicação portugueza — sinceramente o reconhecemos, e afoutamente o dizemos.

Este é o terceiro anno em que apparece o *Almanach Bertrand*, e comquanto conserve o mesmo aspecto e feitiço com que foi lançado á publicidade, de anno para anno se nota nelle cuidadosa melhoria de informação e augmento de variedades.

O sr. Fernandes Costa, que tomou a seu cargo a coordenação do *Almanach Bertrand*, não precisa dos nossos elogios, que é opulento de justa nomeada litteraria; mas nós é que entendemos ser nosso dever endereçarmos-lhe os nossos cumprimentos por tão valioso trabalho.

A Epoca. — Recebemos o prospecto de um jornal que se apresenta «sem filiação politica de especie alguma», de que será redactor principal o sr. Zeferino Candido, e que tem a sua séde em Lisboa. E' seu gerente o sr. Luiz Galhardo, e a installação provisoria na rua dos Douradores, 83, 1.^o

A *Epoca* será um jornal doutrinario e noticioso, promettendo uma secção muito particular de informações diarias do Brazil e da Africa, chronicas do estrangeiro, artigos doutrinarios, formando o corpo das suas idéas de combate, notas criticas, scientificas, litterarias, artisticas, humoristicas, revistas de commercio e industria, etc., etc.

A REDE INGLEZA EM 1900

O ministerio do Commercio de Inglaterra acaba de publicar o relatorio geral dos resultados financeiros obtidos pelos caminhos de ferro inglezes durante o anno de 1900.

Segundo esse documento, a totalidade do capital pago até o fim d'aquelle anno era de 1.176 milhões de libras sterlinas, o que representa um augmento de 9 milhões de libras em acções ordinarias, 7 e meio milhões em acções garantidas e de preferencia, e 7 milhões em obrigações.

No trafego dos passageiros houve as seguintes receitas, em libras sterlinas:

1. ^a classe.....	3.434.000
2. ^a »	2.987.000
3. ^a »	28.215.000
Assignaturas.....	3.451.000
Excesso de custo, serviço de correios, etc	7.207.000
Total.....	45 384 000

Comparando estes numeros com os do anno anterior de 1889, verifica-se com augmento d'estas receitas que sóbe a 1.650.000 libras.

Nas despesas de exploração figuram os seguintes curiosos dados:

Desde 1896 essas despesas augmentaram assustadoramente e na proporção com as receitas de 57 % em 1897, de 58 % em 1898, de 59 % em 1899, e de 62 % em 1900.

Repartida em quatro capitulos principaes, a totalidade das despesas brutas em 1900 foi a seguinte:

Custeio das linhas, reparações, estações, etc.....	9.530 000
Locomotivas.....	19.310.000
Reparação e renovação de carruagens e vagon.....	5.180.000
Despesas de trafego.....	19.330.000

A par d'essas despesas principaes os capitulos menos importantes mostram um augmento de 175.000 libras, principalmente em impostos.

O curioso relatorio inglez menciona ainda a cifra das despesas de combustivel e material empregado na reparação das locomotivas durante os dez ultimos annos:

	Carvão e coke	Material para reparações
1891	3.491.000	1.347.000
1892	3.290.000	1.338.000
1893	3.199.000	1.260.000
1894	3.059.000	1.270.000
1895	2.932.000	1.262.000
1896	2.839.000	1.403.000
1897	3.031.000	1.498.000
1898	3.493.000	1.585.000
1899	4.278.000	1.781.000
1900	5.987.000	1.999.000

Convém notar que de 1891 a 1896 houve uma redução constante no preço do combustivel, e que no mesmo periodo se deu um augmento geral no numero de kilometros percorridos.

Em 1897 a redução no custo do combustivel foi bruscamente cortada por um augmento de 192.000

libras, progredindo o augmento até 462.000 libras em 1898, 785.000 em 1899, e finalmente 1.709.000 em 1900.

A esta mesma differença ultima nas despesas dos caminhos de ferro inglezes accrescem 12 % no custo do material.

O anno de 1893, unico em que se deu uma differença para menos no numero de kilometros percorridos, foi o anno da crise do carvão, e todavia, nesse mesmo anno a differença para menos do custo do combustivel foi mais consideravel que a differença para menos no numero de kilometros percorridos.

LINHAS PORTUGUEZAS

Carris de Ferro do Porto — Vão ser introduzidos alguns melhoramentos no systema da tracção electrica na cidade do Porto.

Esses melhoramentos foram estudados pelo sr. Jorge da Cunha, chefe dos serviços telegraphicos do Porto, e a respeito d'elles é conhecida a opinião de um distincto engenheiro francez, o sr. Blanc, que foi o iniciador dos trabalhos de installação da tracção electrica naquella cidade, e que a Companhia Carris de Ferro desejou ouvir sobre tal assumpto, antes de tomar uma resolução definitiva.

O sr. Cunha estudou a adaptação á rêde de tracção electrica de cada uma das soluções hoje correntes em trabalhos d'essa especie, e que representam os progressos posteriores ao estabelecimento da rêde naquella cidade.

Estes recursos são a distribuição por meio de *feeders* de alimentação e retorno, como na installação de Lisboa, a *survoltage* e *dévoltagé* por meio de *boosters*, a producção de correntes de alto potencial, levadas a sub-estações de distribuição, devidamente escolhidas.

Em resultado dos estudos technicos, economicos e financeiros das differentes hypotheses, o sr. Jorge da Cunha aconselhou a producção de correntes alternativas triphasadas, que deverão ser transportadas a uma sub-estação nas proximidades da praça de D. Pedro, centro de distribuição, que reúne todas as condições technicas exigiveis.

Essas correntes serão ahi transformadas em continuas, da mesma categoria das actuaes de trabalho.

A linha Arrabida-Leça será regularizada por um *booster* (*survolteur-sousvolteur*).

O trabalho nas machinas será equilibrado por duas baterias de acumuladores, a que, pelas suas funcções nesta applicação, se tem dado lá fóra o nome de *tampou* ou *volante*.

No projecto do sr. Cunha apenas será, talvez, modificado o emprego de dynamos triphasados synchronicos, de baixa potencia com transformadores, por dynamos asynchronicos de producção directa sem transformações.

A gerencia da Companhia Carris de Ferro espera muito breve a conclusão d'este estudo, nos ultimos por menores, para entrar nas diligencias officiaes indispensaveis, e retomar depois, com toda a actividade, os trabalhos de transformação e accrescentamento da rêde de tracção electrica.

Beira, Africa. — A Companhia de Moçambique vae mandar construir uma linha Décauville, para o serviço urbano da Beira.

Benguella. — Informa um nosso collega que tem sido examinados por muitas pessoas os projectos da

primeira e da segunda secção do caminho de ferro de Benguella, bem como o caderno de encargos, série de preços e mais documentos do concurso para a respectiva empreitada. Parece que ha todas as probabilidades de apparecerem concorrentes.

A actual empreitada, que é de 60 kilometros, corresponde a trabalhos que devem occupar cerca de tres annos, e deve, decerto, offerecer margem aos empreiteiros auferirem lucros razoaveis.

Cascaes. — Os comboios diarios entre Caes do Sodré e Cascaes, que conduzem carruagens de 3.^a classe, e que até aqui não faziam serviço de passageiros d'esta classe, entre Caes do Sodré e Algés, vão muito brevemente fazel-o, com excepção dos domingos e dias santificados.

Lourenço Marques. — O relatorio da Associação Commercial de Lourenço Marques, referido á gerencia de 1901, diz que a direcção empregou persistentes esforços para conseguir a abertura do trafego do caminho de ferro até o Transvaal, e que, graças ao *modus-vivendi* ha pouco assignado entre o alto commissario do Cabo, o sr. Alfredo Milner, e o governador geral de Moçambique, sr. general Gorjão, essa aspiração foi satisfeita.

O commercio de Lourenço Marques tem tambem reclamado a equiparação das tarifas do caminho de ferro portuguez, combinadas com as da Companhia Neerlandeza, ás do caminho de ferro do Natal, de modo a permittir a concorrência em egualdade de circumstancias, sem o que, diz o relatorio, a ruina do porto de Lourenço Marques será irremediavel.

A Associação Commercial renova tambem a idéa de se construir a já estudada linha ferrea que ligue Lourenço Marques com Inhambane, pela Manhiça e Gaza, e que poderá mesmo ser de via reduzida.

LINHAS ESTRANGEIRAS

Hespanha

Foi oficialmente publicada a concessão das seguintes linhas ferreas:

La Peñona, na linha de Ujo a Trubia, ás minas Pepita e Dolores.

Ripoll, na linha de Barcelona a San Juan das Abadesas, a Riba, o ao valle de Riba.

Berja a Puerto de Almeria por Dalias, Felix, Vicar, Roquetas, Hortichuelas, Enés, Marchal e Agua Dulce.

Zaldivea a Las Cuartas.

Santianes a Perihuela.

Bilbáo ao monte de Archanda.

Foi prorogado por tres annos o prazo para a construcção do caminho de ferro de Castejón ao limite das provincias de Navarra e Logroño, junto aos banhos de Fitero.

Destinado ao transporte de carvão, entre Moreda e Collanzo (Cuerigo), vae ser construido um caminho de ferro de via reduzida, cuja concessão já está approvada.

A companhia do caminho de ferro Central de Aragão emprega todas as diligencias para abrir quanto antes ao publico o serviço total da linha entre Calatayud a Grao, tendo adquirido ultimamente quatro poderosas locomotivas apropriadas ás grandes rampas da linha.

Por mais cinco annos foi prorogado o prazo para a conclusão das obras do caminho de ferro de Grao de Valencia a Turis e Minas de Dos Aguas.

A companhia do caminho de ferro de Astillero a Ontaneda vae fazer nova emissão de 3.000 obrigações de 2.^a hypotheca, do valor nominal de 500 pesetas, com 5% de juro annual.

E' auctorizada a companhia das minas de Caridad de Aznalcollar a estabelecer e explorar um caminho de ferro de via reduzida para o transporte de minerios.

*
Está projectada a construcção de um caminho de ferro de Vich a Pasteral de Amer.

*
Trata-se do prolongamento da linha ferrea de Yecla a Jusmilla, que é considerada de muita conveniencia.

França

Os novos trabalhos de caminhos de ferro a executar durante o corrente anno, em França, tanto para os caminhos de ferro do Estado, como para os caminhos de ferro de companhias, não poderão exceder 60 milhões de francos, em conformidade com as convenções estabelecidas pelas leis de 1883 e 1897.

Os trabalhos complementares a executar, neste mesmo anno, para as linhas já em exploração, e segundo as leis de 1883 e 1892, foram orçamentados e não poderão exceder 87 milhões de francos.

*
O Ministro das Obras Publicas de França communicou ao Conselho de Ministros os primeiros resultados d'um inquerito que mandára realizar acerca das indemnizações pagas pelas companhias de caminhos de ferro por avarias, demoras, extravios e roubos.

D'esse inquerito resultou já saber-se que o total de taes indemnizações, que em 1885 não chegára a 5 milhões de francos, em 1895 excedia já 7 milhões, e em 1900-1901, 17 milhões!

Em vista d'este espantoso crescendo, o Ministro propoz a nomeação de uma comissão especial de estudo que procure determinar as causas de tão grave situação para as companhias.

Neste sentido já foi enviada uma circular a todas as companhias, pedindo a cada uma d'ellas que nomeie um seu representante para fazer parte da nova comissão.

Italia

O governo italiano receia a declaração de uma gréve geral dos empregados de caminhos de ferro, que já começaram por pedir o augmento de salario.

Os caminhos de ferro italianos são explorados por tres grandes companhias, ás quaes o Estado cedeu essa exploração em 1885, por um periodo de 60 annos, reservando para si uma participação nos lucros, mas compromettendo-se a garantir a necessaria renovação do material.

D'esta situação tem resultado para os caminhos de ferro uma administração confusa de elementos que não podem harmonizar-se — elementos de industria privada e burocracia rotineira.

No meio de uma tal balburdia, tendo falhado o augmento de trafego e os largos proventos phantasiados pela construcção de novas linhas, as companhias procuram realizar economias, não sobre as muitas despesas inuteis que mantem, mas sobre o pessoal, que não se considerava já bem remunerado, e que neste momento toma uma attitude de descontentamento que dá serios cuidados ás administrações e ao governo.

*
Já funciona o caminho de ferro electrico entre Milão e Varese, após demoradas e rigorosas experiencias.

A linha mede 90 kilometros de extensão, e é a primeira do seu genero que se estabelece em Italia. Compõe-se de uma via dupla ordinaria, ao meio da qual segue um carril conductor, suspenso a uns 30 centimetros de solo sobre isoladores de porcelana.

Cada vagon possui quatro braços salientes, de aço, estabelecendo o contacto com o carril conductor.

Nas passagens de nivel o conductor é subterraneo, mas como nenhuma d'estas passagens chega a ter 12 metros, que é o comprimento de cada vagon, acontece que o vagon não perde completamente o contacto com o carril central.

Cada carrugem tem um motor electrico, e a corrente é transmittida ao carril central por um conductor aereo.

Allemanha

— Teem dado o mais satisfactorio resultado as experiencias de caminhos de ferro electricos organizadas por uma Sociedade de Estudos que para tal fim se organizou em Berlim, e á disposição da qual o governo poz a linha militar de Berlim a Zossen.

A velocidade, augmentando gradualmente, attingiu já 130 a 140 kilometros, permittindo o trajecto de Berlim a Hamburgo em duas horas, sem o mais ligeiro desarranjo da linha.

Criméa

Está superiormente approvedo o projecto de um caminho de ferro que ligue Sebastopol a Yalta, esperando-se que a sua construcção comece na proxima primavera. Esta nova linha permittirá a viagem directa de São Petersburgo a Livadia. Está calculado em 8 e meio milhões de rublos o custo das obras e material, tendo já o capital russo garantido a participação de 2 milhões.

O governo não subvenciona a construcção, e reserva-se o direito de poder adquirir a todo o tempo a linha construida.

AVISOS DE SERVIÇO

Caminhos de ferro do Estado

Direcção do Minho e Douro

Entrega de remessas

Desde o dia 15 do corrente é facultada a entrega das remessas, que tenham aviso de chegada, em troca do mesmo aviso, quando o consignatario não poder apresentar a senha respectiva.

Para que o aviso de chegada possa substituir a senha é indispensavel que contenha a assignatura do consignatario, reconhecida por notario, ou por firma e carimbo de casa commercial acreditada.

Nestas condições, o aviso de chegada substitue para todos os effeitos o recibo suplementar, a que se refere o artigo 197.º das tarifas geraes d'estes caminhos de ferro, em vigor desde 1 de novembro de 1882; considerando-se, por isso, o mesmo aviso como documento unico e authenticico para a entrega da remessa a quem de direito pertencer. Porto, 1 de fevereiro de 1902.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Tarifas especiaes 12, 20 e 24, pequena velocidade

Tendo entrado em serviço vagon descobertos de lotação e de capacidade superiores ás do material dos typos communs, fica regulada, desde 20 de fevereiro de 1902, a applicação das tarifas no presente aviso, indicadas pela fórmula seguinte:

1.º Os preços por vagon serão mantidos sem alteração quando a carga maxima do material não ultrapassar 10.000 kilogrammas por vehiculo;

2.º Quando fôr posto a disposição do expedidor material de lotação superior a 10.000 kilogrammas, a carga effectiva que exceder este peso, até o maximo regulamentar, será taxada na razão de um por cento (1%) do preço estipulado para o vagon completo, por fracções indivisiveis de 100 kilogrammas;

3.º As despesas accessorias serão applicadas, quando proceda, ao peso effectivo do carregamento, seja qual fôr a qualidade do material utilizado. Lisboa, 12 de fevereiro de 1902.

ARREMATACÕES

Caminhos de ferro do Estado

Conselho de Administração

Fornecimento de travessas

Pelo presente annuncio se faz publico que no proximo dia 21 do corrente mez, á uma hora da tarde, perante o conselho de administração dos caminhos de ferro do estado e na sala das sessões do mesmo conselho (Ministerio das Obras Publicas), serão recebidas e abertas as propostas para o fornecimento de 60.000 travessas de pinho creosotadas para a direcção dos caminhos de ferro do Sul e Sueste, divididas em tres lotes de 20.000 travessas cada uma.

As propostas poderão dizer respeito á um ou mais lotes.

As propostas serão feitas em carta fechada e apresentadas pelo proprio concorrente ou seu legitimo procurador, e poderão tambem ser enviadas, sem a comparencia dos mesmos, entendendo-se neste caso que o concorrente desiste de direito de licitação verbal e de qualquer reclamação relativa aos actos do concurso.

O deposito provisório para ser admittido a licitar será de 375.000 reis para cada lote, podendo ser feito na thesouraria da Direcção do Sul e Sueste ou na do Minho e Douro.

As condições do concurso e respectivo caderno de encargos poderão ser examinados todos os dias uteis, das onze horas da manhã ás quatro da tarde, em Lisboa, na secretaria do conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado, ou na secretaria dos caminhos de ferro do Sul e Sueste, e no Porto na secretaria dos caminhos de ferro do Minho e Douro.

Lisboa, 1 de fevereiro de 1902.

AGENDA DO VIAJANTE

Prevenimos os nossos leitores de que são estas as UNICAS casas que lhes recommendamos porque, praticamente, conhecemos o seu serviço

AIDE-MEMOIRE DU VOYAGEUR — Nous ne saurons recommander à nos lecteurs d'autres MAISONS, que celles indiquées ci-bas, car nous les connaissons PAR EXPERIENCE PERSONELLE.

ALCOBAÇA **Hotel Gallinha.** — Aposentos commodos e extremamente aceados. Cozinha excellente. Carros para Vallado e mais pontos. — Proprietario, Antonio Sousa Gallinha.

BARCELONA **Grand Hotel Ambos Mundos.** — Edificio construido expressamente. O unico hotel portuguez que ha na capital, proximo das estações. Tremvias á porta Omnibus nas gares. Electricidade, ascensor.

BAYONNA **Hotel du Panier Fleuri.** — O mais antigo da cidade com todo o conforto moderno. Restaurante a toda a hora. Omnibus na estação.

BERLIM **Hotel Central.** — De 1.^a ordem. Grande palacio inteiramente renovado em frente da estação Friedrichstrasse. 500 quartos desde 3 até 25 marcos.

BOLONHA **Grand Hotel d'Italie.** — Casa de 1.^a ordem, a mais central; quartos desde 2,50 libras; restaurante; comida por preços fixos em mesas separadas. Ascensor, luz electrica, banhos. — Proprietario, Guido Bagnoli.

BRAGA-BOM JESUS **Grande Hotel — Grande Hotel do Elevador — Grande Hotel da Boa Vista.** — Serviço de primeira ordem. Banhos completos. Serviço especial para diabéticos. Bons quartos. Luz electrica Aceio e ordem. Preços modicos.

BUDA-PEST **Grand Hotel Hungaria.** — No caes do Danubio. De 1.^a classe, esplendido panorama. Todos os confortos modernos, como luz electrica, ascensor, venda de bilhetes do caminho de ferro. Preços commodos. — Director, Ch. Burger.

CALDAS DA RAINHA **Grande Hotel Lisbonense.** — Estabelecimento de primeira ordem em edificio proprio. Accommodações para familias. Mesa esmerada e abundante. — Proprietario, Vicente C. de Paramos.

CINTRA **Hotel Nunes.** — Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria, 1\$500 réis a 2\$000 réis. — Proprietario, João Nunes.

CINTRA **Hotel Netto.** — Serviço de primeira ordem, aposentos confortaveis e aceados, almoços e jantares, mesa redonda ou separada, magnificas vistas de terra e mar, casa de jantar para 100 pessoas. Preços razoaveis. — Proprietario, Romão Garcia Vinhas.

DRESDEN **Grand Union Hotel.** — Bismarckplatz em frente da nova gare da Bohemia. De 1.^a ordem, ascensor, luz electrica e todo o conforto moderno. — Proprietario, H. Schnelle.

ESTORIL **Hotel de Paris** — Casa de 1.^a ordem. — Serviço esmerado. — Sala de reunião. — Bons quartos com esplendida vista, etc. — Bilhar, lawntennis, croquet e outros jogos — Preços razoaveis. — Propr. Léon Lacam.

FIGUEIRA DA FOZ **Grande Hotel Lisbonense.** — Bairro Novo — O mais importante e bem situado da cidade. Aposentos e serviço de 1.^a ordem. Diaria 1\$200 a 2\$000 réis. Proprietario Vicente C. Paramos.

FIUME **Grand Hotel d'Europe.** — O mais moderno da cidade; em frente do caes. Ascensor, luz electrica. Restaurante e grande café. — Proprietario, Florian Rossbacher.

GENEBRA **Hotel Bristol** na rua do Mont Blanc, 10, proximo da estação do telegrapho, correio e caes. Todo o conforto moderno. Ascensor, luz electrica. Pensão desde 8 francos. — Leppin, proprietario.

GUIMARÃES **Grande Hotel do Toural.** — 15, Campo do Toural, 18. — Este hotel é sem duvida um dos melhores da provincia, de inexcediveis commodidades e aceio, tratamento recommendavel — Proprietario, Domingos José Pires

GRANADA **Hotel Victoria.** — Proprietario, Frederico Iniesta. Sitio o mais central, proximo do commercio e dos theatros. Preços moderados. Central do caminho de ferro.

HAMBURGO **Grand Hotel Kronprinz.** — Caes do Alster em frente do Pavilhão. De 1.^a ordem. Ascensor, luz electrica, telephone, todo o luxo por preços moderados.

HAMBURGO **Augusto Blumenthal.** — Commissões, transportes maritimos pelas mais importantes carreiras de vapores. — Serviço directo entre Hamburgo e Hespanha

HANNOVER **Hotel Bristol.** — De 1.^a ordem. Em frente da gare e do correio. Primoroso restaurante, jardim d'inverno, luz electrica, ascensor

INNSBRUCK **Tirol — Hotel zur Goldenen Sonne.** — Em frente da gare. Jardim, restaurante e terrasse. Bello panorama. Electricidade em todos os quartos. Ascensor. — Proprietario, Carl Beer.

LEIPZIG **Elsner's Hotel Royal.** — Augustusplatz, junto ao correio. De 1.^a ordem. Ascensor, luz electrica, grande restaurante. Bellas accommodações para familias — Proprietario, Ernest Elsner.

LEIRIA **Antonio Cad'Azavedo Batalha.** — Agente de transportes por caminho de ferro, commissões, etc.

LISBOA **Braganza-Hotel.** — Salons — Vue splendide sur la mer — Service de 1.^{er} ordre. — Proprietario, Victor Sasseti.

LISBOA **Hotel Durand.** — Rua das Flôres, 71 — 1.^a class English family hotel — Proximo de theatros e centro da cidade — Gabinete de leitura.

LISBOA **Restaurante Tavares.** — Cozinha de primeira ordem, almoços à la carte; jantares de mesa redonda ou à la carte. Vinhos e todas as bebidas das melhores qualidades, Prop. Vicente Caldeira & Filho — Rua de S. Roque, 35 e 37. Numero telephonico, 450.

LISBOA **Rodolfo Beck.** — Commissões e consignações. — Artigos de ferro, etc. — Rua dos Douradores, 21.

LISBOA **C. Mahony & Amaral.** — Commissões, consignações transportes, etc. Vidé annuncio na frente da capa — Rua Augusta, 70, 2.^o

LISBOA **Canha & Formigal.** — Artigos de mercearia. — P. do Municipio, 4, 5, 6 e 7.

LOURDES **Grand Hotel Royal.** — De 1.^a ordem e o unico em face e a um minuto da Gruta e da Basilica, gosando-se o panorama incomparavel das procissões. Omnibus na estação. Electricidade, ascensor. — Proprietario, L. Ross.

LYAO **Grand Hotel d'Angleterre.** — Proximo da gare de Perrache. Quartos no rez do chão desde 2,50 francos. Telephone, electricidade, guarda de automoveis. Preços moderados.

MADRID **Cesar Fereal.** — Agente commercial da Companhia dos caminhos de ferro. Transportes, commissões.

MAFRA **Hotel Moreira.** — No largo, em frente do convento. — Bellas accommodações desde 1\$000 réis por dia até 1\$500. — Reducção de preços para caixeiros viajantes.

MONTESTORIL **Grand Hotel d'Italie.** — De 1.^a ordem; construido especialmente proxima da estação e do Casino. Grandes salas — accommodações para familias. Cozinha e serviço á franceza. Mesa redonda e por lista. Aberto todo o anno. Propr. — Petracchi Felice.

MUNICH **Grand Hotel Leinfelder.** — Serviço de 1.^a ordem, ascensores, luz electrica. No centro da cidade em frente do jardim botanico e palacio de justiça. — J. Schwarz Senior, proprietario.

NAZARETH **Grande Hotel Club.** — As melhores commodidades e economia. — Preços: em agosto e outubro, de 1\$000 a 1\$200 réis; em setembro, desde 1\$200 réis; na succursal, desde 800 réis. — Carreiras de Riperts para as estações de Cella e Vallado. — Endereço telegraphico, Romão — Nazareth. — Propr. Antonio de Sousa Romão.

NEUHAUSEN **Quedas do Rheno — Hotel Bellevue.** — O mais em frente da grande cascata. Grande varanda e restaurante sobre o Rheno. Serviço esmerado, preços modicos

NEUCHATEL Hotel du Faucon. — Proximo do Lago e do Correo. Bellas e confortaveis accommodações. Grande restaurante a preço fixo e à la carte, a toda a hora. Luz electrica. — Proprietario, Glukher Gaberel.

PARIS Ad. Meghers. — Representante de grandes fabricas da Belgica, Inglaterra, etc. — Rue de la Victoire, 56.

PORTO Grande Hotel do Porto. — Le meilleur de la ville. Lits à ressorts. Omnibus. Téléphone. Boite aux lettres. — Salles de lecture et de réception. Bains. Journaux.

PORTO Hotel Continental. — Rua Entreparedes (Frente à Batalha). Serviço de 1.ª ordem, preços moderados. Frente do correo, theatros; muito central — Propr. Lopez Munhós.

PORTO João Pinto & Irmão. — Despachantes. — Rua Mousinho da Silveira, 134.

PORTO A La Ville de Paris. — Grande fabrica de corôas e flôres artificiaes—F. Delport, successores.—Rua Sá da Bandeira, 249—Filial em Lisboa: Rua Arco do Bandeira, 39, 1.º

PRAGA Bohemia — Hotel de Saxe. — De 1.ª ordem. Jardim de inverno, ascensor, luz electrica, esplendida casa de jantar. Proximo da gare. Quartos desde 1 florim. — Proprietario, W. Benes.

PRAIA D'ANCORA Grande Hotel Luso-Brazileiro — Filial: Hotel Luso-Brazileiro, CA-MINHA. Bons hotéis com boas accommodações e os mais bem situados. Proprietaria, Maria Alves Porto.

SANTIAREM Grande Hotel Duarte. — Rua Nova (Antiga casa dos Sete Cantos). — Excellentes aposentadorias. — Bom serviço de cozinha. — Aceio e modicidade de preços. — Proprietario — Joaquim Pereira Duarte.

SEVILHA Grand Hotel d'Europe. — Plaza de S. Fernando 10 Omnibus nas estações. Salão de leitura e musica. Accommodações para familias. Preços modicos. Fala-se portuguez, francez, inglêz, italiano e allemão. — Proprietarios, Ricca Hermanos,

SEVILHA Gran Fonda de Madrid. — Principal estabelecimento de Sevilha—Iluminação electrica—Luxuoso pateo—Sala de jantar para 200 pessoas—Banhos

TOULOUSE Hotel Meuble des Arcades. — Antigo Hotel des Etats Unis. Arcades du Capitole, 9 Situação no verdadeiro centro da cidade. Excellentes accommodações. — Proprietario, Lagarde.

TRIESTE Hotel de la Ville. — Casa de 1.ª ordem, no caes do Adriatico. Todo o conforto; bellas habitações com esplendida vista — Proprietario, Jean Caramelli.

VALENCIA D'ALCANTARA Justo M. Estellez. — Agente internacional de aduanas y trasportes.

VENEZA Grand Hotel Victoria. — Palacio Morin ao centro da cidade, proximo da praça de S. Marcos. Excellente serviço e commodidades. Alojamento 2,50 a 4 liras; almoço 2,50. jantar 4. Luz electrica, ascensor.

VIENNA Hotel Royal. — Praça de St. Stephanio (Stephanplatz) no centro da cidade. Casa italiana de 1.ª ordem. Luz electrica, ascensor, banhos, grandes salões, telephone. — Proprietario, J. Riedi.

ZURICH Hotel Zürcherhof. — Em frente do lago, no Corso-theater, proximo da Tonhalle do Grande Theatro e do caes dos vapores. Banhos, ascensor, luz electrica. — Proprietario, Adolf Erpf.

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 16 de fevereiro de 1902

COMPANHIA REAL				Lisboa Saovam Lisboa				Ovar Porto Ovar				MINHO E DOURO					
C. Sodrè		Algès		C. Sodrè		Lisboa Saovam		Lisboa Saovam		Ovar Porto		Ovar Porto		FAMALICÃO		PORTO	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
5-45 m.	6-10 m.	6-0 m.	6-20 m.	7-30 m.	8-14 m.	8-45 m.	9-29 m.	4-12 m.	5-45 m.	4-20 t.	6-2 t.	9-50 m.	11-17 m.	4-51 m.	6-8 m.	4-12 t.	5-29 t.
6-35 m.	6-55 m.	6-30 m.	6-55 m.	9-15 m.	9-59 m.	10-10 m.	10-54 m.	6-58 t.	8-41 n.	5-0 t.	6-29 m.	8-20 n.	10-6 n.	6-0 t.	7-33 t.	8-20 n.	10-6 n.
7-15 m.	7-40 m.	7-30 m.	7-50 m.	10-20 m.	11-4 m.	11-25 m.	12-9 t.	Espinho Porto Espinho				Porto Braga Porto					
7-45 m.	7-40 m.	7-30 m.	7-50 m.	11-20 m.	12-4 t.	12-30 t.	1-17 t.	7-42 m.	8-38 m.	6-20 m.	7-11 m.	5-20 m.	9-10 m.	5-45 m.	8-29 m.	4-12 t.	5-29 t.
8-45 m.	9-5 m.	8-0 m.	8-25 m.	1-33 t.	2-17 t.	3-10 t.	3-54 t.	8-24 m.	9-29 m.	7-5 m.	7-56 m.	8-15 m.	11-12 m.	7-54 m.	9-48 m.	4-12 t.	5-29 t.
9-35 m.	9-55 m.	9-30 m.	9-55 m.	8-0 n.	8-44 n.	9-0 n.	9-44 n.	9-30 m.	10-5 m.	9-36 m.	10-41 m.	11-20 m.	1-47 t.	12-19 t.	2-45 t.	8-20 n.	10-6 n.
10-15 m.	10-40 m.	10-30 m.	10-50 m.	10-0 n.	10-44 n.	11-5 n.	11-49 n.	11-4 m.	12-9 m.	12-14 t.	1-16 t.	3-50 t.	5-45 t.	4-28 t.	7-3 t.	5-20 m.	9-10 m.
11-5 m.	11-25 m.	11-0 m.	11-25 m.	Lisboa Porto Lisboa				SUL E SUESTE				Porto Vianna Porto					
11-45 m.	12-10 t.	12-0 m.	12-20 t.	5-55 m.	6-53 m.	7-30 m.	8-29 m.	LISBOA BARREIRO LISBOA				NINE BRAGA NINE					
12-35 t.	12-55 t.	12-30 t.	12-55 t.	12-23 t.	1-21 t.	1-55 t.	2-54 t.	6-25 m.	7-0 m.	5-55 m.	6-30 m.	Porto Valença Porto					
1-15 t.	1-40 t.	1-30 t.	1-50 t.	3-10 t.	4-8 t.	4-30 t.	5-29 t.	7-45 m.	8-20 m.	7-50 m.	8-25 m.	NINE BRAGA NINE					
2-5 t.	2-25 t.	2-0 t.	2-25 t.	4-47 t.	5-45 t.	6-35 t.	7-34 t.	9-30 m.	10-5 m.	9-5 m.	9-40 m.	Porto Valença Porto					
2-45 t.	3-10 t.	3-0 t.	3-20 t.	Lisboa V. Franca Lisboa				Lisboa Setubal Lisboa				Porto Valença Porto					
3-35 t.	3-55 t.	3-30 t.	3-55 t.	5-47 t.	7-11 t.	5-30 m.	6-55 m.	7-45 m.	8-20 m.	7-50 m.	8-25 m.	Porto Valença Porto					
4-15 t.	4-40 t.	4-30 t.	4-50 t.	12-30 n.	1-55 n.	7-45 t.	9-8 n.	9-30 m.	10-5 m.	9-5 m.	9-40 m.	Porto Valença Porto					
5-5 t.	5-25 t.	5-0 t.	5-25 t.	Lisboa b Santarem Lisboa b				Lisboa Faro Lisboa				Porto Valença Porto					
5-45 t.	6-10 t.	6-0 t.	6-20 t.	6-0 m.	8-6 m.	7-55 t.	9-57 m.	12-0 t.	12-35 t.	12-0 t.	12-25 t.	Porto Valença Porto					
6-35 t.	6-55 t.	6-30 t.	6-55 t.	11-25 m.	1-21 t.	11-40 m.	1-42 t.	2-20 t.	2-50 t.	2-0 t.	2-25 t.	Porto Valença Porto					
7-15 t.	7-40 t.	7-30 t.	7-55 t.	LISBOA b ENTRONCAMENTO LISBOA b				Lisboa Pias Lisboa				Porto Valença Porto					
8-45 n.	9-10 n.	8-0 n.	8-25 n.	4-45 t.	9-54 t.	5-0 m.	9-25 m.	4-30 t.	5-5 t.	4-25 t.	5-0 t.	Porto Valença Porto					
9-35 n.	9-55 n.	9-30 n.	9-55 n.	Lisboa Pampilhosa Lisboa				Lisboa Setubal Lisboa				Porto Valença Porto					
10-15 n.	10-40 n.	11-0 n.	11-25 n.	8-45 m.	12-56 t.	7-50 t.	12-29 n.	7-45 m.	9-40 m.	7-45 m.	9-40 m.	Porto Valença Porto					
C. SODRÈ P. AHCOS C. SODRÈ				Lisboa Porto Lisboa				Lisboa Extremoz Lisboa				Porto Valença Porto					
8-5 m.	8-38 m.	8-50 m.	9-22 m.	8-55 m.	9-55 n.	5-25 m.	3-32 t.	7-45 m.	8-20 m.	7-50 m.	8-25 m.	Porto Valença Porto					
C. Sodrè Cascaes C. Sodrè				Lisboa Porto Lisboa				Lisboa Faro Lisboa				Porto Valença Porto					
6-15 m.	7-20 m.	6-15 m.	7-21 m.	11-0 m.	9-55 n.	5-25 m.	5-37 t.	4-30 t.	5-0 m.	6-5 t.	6-30 t.	Porto Valença Porto					
7-45 m.	8-50 m.	7-45 m.	8-40 m.	a 4-30 t.	11-40 n.	12-20 t.	5-8 m.	4-30 t.	11-15 n.	12-0 n.	6-30 m.	Porto Valença Porto					
9-10 m.	9-47 m.	a 8-25 m.	9-2 m.	d 6-20 t.	11-35 m.	a 4-0 t.	11-16 n.	4-30 t.	11-15 n.	12-0 n.	6-30 m.	Porto Valença Porto					
9-15 m.	10-20 m.	9-15 m.	10-20 m.	7-45 t.	7-19 m.	8-30 n.	5-50 m.	4-30 t.	11-15 n.	12-0 n.	6-30 m.	Porto Valença Porto					
a 10-40 m.	11-17 m.	a 9-55 m.	10-32 m.	9-30 n.	7-19 m.	8-30 n.	5-50 m.	4-30 t.	11-15 n.	12-0 n.	6-30 m.	Porto Valença Porto					
10-45 m.	11-50 m.	10-45 m.	11-50 m.	Lisboa Badajoz Lisboa				Lisboa Pias Lisboa				Porto Valença Porto					
12-15 t.	1-20 t.	a 11-25 m.	12-2 t.	b 8-55 m.	8-20 n.	5-25 m.	3-32 t.	7-45 m.	4-0 t.	4-35 m.	12-35 t.	Porto Valença Porto					
a 1-40 t.	2-17 t.	12-15 t.	1-20 t.	11-0 m.	8-20 n.	5-25 m.	5-37 t.	4-30 t.	2-10 n.	9-0 n.	6-30 m.	Porto Valença Porto					
a 1-45 t.	2-50 t.	1-45 t.	2-50 t.	7-45 t.	6-37 m.	6-50 t.	5-8 m.	4-30 t.	2-10 n.	9-0 n.	6-30 m.	Porto Valença Porto					
a 3-10 t.	3-47 t.	a 2-25 t.	3-2 t.	Lisboa V. Alcant. Lisboa				Casa Branca Evora Casa Branca				Porto Valença Porto					
a 3-15 t.	4-20 t.	3-15 t.	4-20 t.	b 8-55 m.	6-0 t.	8-15 m.	3-32 t.	9-0 m.	9-50 m.	10-30 m.	11-20 m.	Porto Valença Porto					
a 4-40 t.	5-17 t.	a 3-55 t.	4-32 t.	11-0 m.	6-0 t.	8-15 m.	5-37 t.	2-50 t.	3-40 t.	5-40 t.	6-27 t.	Porto Valença Porto					
a 4-45 t.	5-50 t.	4-45 t.	5-50 t.	7-45 t.	7-3 m.	6-0 t.	5-8 m.	8-32 m.	9-0 t.	5-30 m.	5-45 t.	Porto Valença Porto					
a 6-10 t.	6-47 t.	a 5-25 t.	6-2 t.	9-30 n.	7-3 m.	6-0 t.	5-8 m.	Casa Branca Faro Casa Branca				Porto Valença Porto					
a 6-15 t.	7-20 t.	6-15 t.	7-20 t.	Lisboa Guarda Lisboa				TUNES SILVES TUNES				Porto Valença Porto					
a 7-40 t.	8-17 n.	a 6-55 t.	7-32 t.	b 8-55 m.	12-29 n.	1-50 n.	3-32 t.	3-55 n.	4-35 m.	6-10 m.	7-0 m.	Porto Valença Porto					
a 7-45 t.	8-50 n.	7-45 t.	8-50 n.	11-0 m.	12-29 n.	1-50 n.	5-37 t.	7-30 m.	8-20 m.	6-40 t.	7-20 t.	Porto Valença Porto					
a 9-15 n.	10-20 n.	9-15 n.	10-20 n.	7-45 t.	9-50 m.	3-60 t.	5-8 m.	FARO SILVES FARO				Porto Valença Porto					
a 10-40 n.	11-17 n.	a 9-55 n.	10-32 n.	9-30 n.	9-50 m.	3-60 t.	5-8 m.	5-40 t.	8-15 t.	5-40 m.	8-15 m.	Porto Valença Porto					
a 10-45 n.	11-50 n.	10-45 n.	11-50 n.	LISBOA T. VEORAS LISBOA				BEIRA ALTA				Porto Valença Porto					
12-30 n.	1-36 n.	a 11-25 n.	12-2 n.	12-15 t.	3-25 t.	—	—	Figueira Pamp. Figueira				Porto Valença Porto					
LISBOA QUELUZ LISBOA				Lisboa Figueira Lisboa				Pamp. V. Formoso Pamp.				Porto Valença Porto					
9-40 m.	10-11 m.	10-30 m.	11-0 m.	7-0 m.	2-47 t.	1-55 m.	5-40 t.	8-15 m.	3-9 t.	10-25 m.	5-25 t.	Porto Valença Porto					
11-40 m.	12-11 t.	12-30 t.	12-59 t.	b 8-55 m.	6-21 t.	u 8-45 m.	3-32 t.	1-20 t.	6-53 t.	j 2-37 t.	7-0 t.	Porto Valença Porto					
1-40 t.	2-11 t.	2-30 t.	3-0 t.	11-0 m.	u 6-21 t.	u 8-45 m.	5-37 t.	PAMP. MANGUALDE PAMP.				Porto Valença Porto					
3-40 t.	4-11 t.	4-30 t.	5-0 t.	a 4-30 t.	u 9-24 n.	3-25 t.	11-23 n.	5-15 m.	8-40 m.	4-15 m.	7-15 m.	Porto Valença Porto					
5-40 t.	6-11 t.	6-30 t.	7-0 t.	6-30 t.	5-0 m.	u 6-25 t.	11-16 n.	7-0 t.	10-20 n.	5-56 t.	9-0 n.	Porto Valença Porto					
7-35 t.	8-6 n.	8-30 n.	9-0 n.	u 7-45 t.	6-2 m.	8-0 n.	9-15 m.	Mangualde Guarda Mangualde				Porto Valença Porto					
Lisboa Cintra Lisboa				Coimbra Figueira Coimbra				TORRES FIGUEIRA TORRES				Porto Valença Porto					
6-25 m.	7-29 m.	5-10 m.	6-10 m.	6-10 m.	7-54 m.	6-15 m.	7-55 m.	11-44 m.	6-21 t.	—	—	Porto Valença Porto					
7-20 m.	8-27 m.	6-32 m.	7-40 m.	11-30 m.	1-18 t.	10-45 m.	12-25 t.	Aveiro Porto Aveiro				Porto Valença Porto					
8-50 m.	9-55 m.	7-45 m.	8-44 m.	4-0 t.	5-44 t.	9-25 n.	11-5 n.	3-45 m.	c 6-17 m.	8-58 m.	11-36 m.	Porto Valença Porto					
10-40 m.	11-46 m.	9-5 m.	10-5 m.	7-45 t.	—	—	—	1-25 t.	4-12 t.	5-55 t.	8-35 n.	Porto Valença Porto					
12-40 t.	1-46 t.	11-0 m.	11-59 m.	u 7-45 t.	—	—	—	Porto Valença Porto				Porto Valença Porto					
2-40 t.	3-46 t.	1-0 t.	1-59 t.	u 7-45 t.	—	—	—	Porto Valença Porto				Porto Valença Porto					
4-40 t.	5-43 t.	3-0 t.	4-0 t.	u 7-45 t.	—	—	—	Porto Valença Porto				Porto Valença Porto					
6-40 t.	7-46 t.	5-0 t.	6-0 t.	u 7-45 t.	—	—	—	Porto Valença Porto				Porto Valença Porto					
8-40 n.	9-46 n.	7-0 t.	8-0 n.	u 7-45 t.	—	—	—	Porto Valença Porto				Porto Valença Porto					
10-40 n.	11-46 n.	9-0 n.	10-0 n.	u 7-45 t.	—	—	—	Porto Valença Porto				Porto Valença Porto					
2-15 n.	1-17 n.	11-0 n.	12-0 n.	u 7-45 t.	—	—	—	Porto Valença Porto				Porto Valença Porto					

a) Directos ou rápidos—b) Lisboa Caes dos Soldados—c) Porto-Campanhã—d) Por Alfarellos—e) Domingos e sant.—f) Excepto aos dom. e sant.—g) Sab.—h) 2.ª 5.ª e sab.—i) 2.ª e 5.ª—j) Dom. e 4.ª—k) Dom. e 5.ª—l) Só aos Domingos—m) Ao Barreiro—n) 3.ª e 6.ª—r) 2.ª 4.ª e 6.ª—t) 2.ª feiras—u) Pelo Norte—v) 2.ª, 4.ª e sab.—w) 6.ª feiras—y) 4.ª feiras—z) 5.ª feiras.



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 3 de Março sahirá o paquete **Clyde** para

Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres

Os vapores tem magnificas accomodações para passageiros. — Nos preços das passagens include-se vinho de pasto, comida á portugueza, cama, roupa, propinas a criados e outras despesas. — Para carga e passagens trata-se com os

AGENTES } Em Lisboa: — James Rawes & C.^a — R. dos Capellistas, 31, 1.^o
 } No Porto: — Tait, Rumsey & Symington — R. dos Inglezes, 23, 1.^o

Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFFICIAL — O vapor Gomes IV — Commandante Rocha Junior



SAHIRÁ no dia 1 de Março ás 9 horas da manhã para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro, Olhão, Tavira e Villa Real de Santo Antonio. — Para carga, encomendas e passageiros trata-se no Largo dos Torneiros, 5.

Alberto Centeno & C.^a

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Bahia**. Sahirá a **28** de fevereiro. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 2.^o



Barcelona, Cette e Marselha, vapor francez **Saint Philippe**. Sahirá a **22** de fevereiro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Barcelona, Cette e Marselha, vapor francez **Saint Barthélemy**. Sahirá a **22** de fevereiro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Bordeus, vapor francez **Brasil**. Sahirá a **26** de fevereiro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



Dakar, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vapor francez **La Plata**. Sahirá a **24** de fevereiro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



Havre e Anvers, vapor francez **Saint Mathieu**. Sahirá a **25** de fevereiro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Lourenço Marques e Beira, vap. francez **Entre Rios**. Sahirá a **3** de março. Agente, Augusto Freire, Praça do Municipio, 19, 1.^o



Madeira, St.^a Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa (Praia), S. Jorge (Villas das Vellas), Caes do Pico e Fayal, vapor portuguez **Funchal**. Sahirá a **20** de fevereiro. Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodrê, 84, 2.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vapor italiano **Colombo**. Sahirá a **19** de fevereiro. Agentes, Orey, Antunes & C.^a, Praça dos Remolares, 4, 1.^o



Pará, Manaus e Maranhão, vapor francez **Amazonas**. Sahirá a **28** de fevereiro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Clement**. Sahirá a **18** de fevereiro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Pernambuco, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Siberia**. Sahirá a **5** de março. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Paranaguá, S. Francisco e Rio Grande do Sul, vap. allemão **Paranaguá**. Sahirá a **22** de fevereiro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Tucuman**. Sahirá a **19** de fevereiro. Agentes, E. George Succ. Rua da Prata, 8, 2.^o



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres. vapor inglez **Clyde**. Sahirá a **3** de março. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua dos Capellistas, 31, 1.^o



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor francez **Paranaguá**. Sahirá a **18** de fevereiro. Agente, Augusto Freire, P. do Municipio, 19, 1.^o



Pernambuco e Parahyba do Norte, vapor inglez **Orion**. Sahirá a **20** de fevereiro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim 10, 1.^o



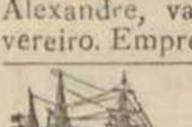
Port Said, Colombo, Singapura e Manilha, vap. hespanhol **Isla de Panay**. Esperado a **20** de fevereiro. Agente, Nicolas de Goyri, Rua do Alecrim, 12.



Rio de Janeiro e Santos, vapor francez **Colombia**. Sahirá a **3** de março. Agente, Augusto Freire, Praça do Municipio, 19, 1.^o



S. Thiago, Principe, S. Thomé, Cabinda, St.^o Antonio do Zaire, Ambri-zette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguella, Mossamedes, Bahia dos Tigres e Porto Alexandre, vapor portuguez **Portugal**. Sahirá a **21** de fevereiro. Empresa Nacional de Navegação, Rua da Prata, 8, 1.^o



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu, e Buenos Ayres, vapor inglez **Nile**. Sahirá a **17** de fevereiro. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua dos Capellistas, 31, 1.^o



S. Vicente, Rio de Janeiro, Montevideu, Buenos Ayres, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vap. inglez **Iberia**. Sahirá a **26** de fevereiro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodrê, 64, 1.^o



Vigo, La Pallice e Liverpool, vapor inglez **Orissa**. Sahirá a **28** de fevereiro. Agentes, E. Pinto Basto, Caes do Sodrê, 64, 1.^o



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Companhia de Exploração dos Caminhos de ferro de Madrid a Caceres e Portugal e Oeste de Hespanha

TARIFA DE OPERAÇÕES ADUANEIRAS

nas fronteiras de

Valencia d'Alcantara e Marvão

(Quando os despachos em Badajoz e Elvas, forem effectuados, pelo sr. D. Laureano Fernandez,

Agente aduaneiro da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, applicar-se-ha a presente tarifa)

Em vigor desde 10 de Fevereiro de 1902

Os Agentes Aduaneiros das Companhias acima indicadas, encarregam-se de preencher nas referidas fronteiras todas as operações referentes ao despacho de mercadorias de importação, exportação e transito, em conformidade com os preços e condições constantes dos differentes paragraphos d'esta tarifa.

Os preços indicados na presente tarifa, comprehendem unicamente a commissão das Agencias despachantes quando as remessas se destinem a consumo em Portugal e sejam despachadas, á sua entrada, nas alfandegas de Elvas ou Marvão, e quando se destinem a Hespanha e á sua sahida se despachem nas referidas alfandegas, visto que os restantes gastos de despacho estão comprehendidos no proprio documento que, como justificante, entregam n'esse acto as mencionadas alfandegas ao serem pagos os direitos de entrada ou sahida, respectivamente.

Em todos os outros casos, os preços d'esta tarifa, comprehendem todas as despezas relativas á commissão, documentos sellados e moços de alfandega, isto é: todas as despezas, excepto os direitos de alfandega e o imposto de transportes.

Paragropho primeiro

Estão comprehendidos n'este paragropho os artigos seguintes	Expedições em transito por Portugal com destino a Hespanha	Expedições procedentes de Portugal com destino a Hespanha			Expedições procedentes de Hespanha com destino a Portugal			Expedições procedentes de Hespanha em transito por Portugal		
		Despacho nas alfandegas de Marvão ou Elvas e em Valencia d'Alcantara								
		Despacho unico em Valencia d'Alcantara	Marvão ou Elvas	Valencia de Alcantara	Total	Valencia de Alcantara	Marvão ou Elvas	Total	Valencia de Alcantara	Marvão ou Elvas
	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis
Dinheiro e valores										
Até 200\$000 reis — por expedição	800	400	800	1.200	400	400	800	400	800	1.200
200\$000 " até 400\$000, por expedição	1.000	600	1.000	1.600	600	600	1.200	600	1.000	1.600
400\$000 " " 600\$000 " "	1.200	800	1.200	2.000	800	800	1.600	800	1.200	2.000
600\$000 " " 800\$000 " "	1.400	800	1.200	2.000	1.000	1.000	2.000	800	1.200	2.000
800\$000 " " 1:000\$000 " "	1.600	800	1.200	2.000	1.000	1.000	2.000	800	1.200	2.000
1:000\$000 " " 1:200\$000 " "	1.800	800	1.200	2.000	1.000	1.000	2.000	800	1.200	2.000
1:200\$000 " " 2:000\$000 " "	2.000	800	1.200	2.000	1.000	1.000	2.000	800	1.200	2.000
2:000\$000 — por 1.000 kilos	2.000	1.000	2.000	3.000	1.000	1.000	2.000	1.000	2.000	3.000
Vehiculos										
Carruagens, (coupés, dogcarts, char-á-bancs, omnibus, automoveis, etc.), cada uma	3.200	1.600	3.200	4.800	1.000	1.000	2.000	1.000	2.000	3.000
Carros e carroças de transporte, cada uma	2.000	1.000	2.000	3.000	1.000	1.000	2.000	1.000	2.000	3.000
Carruagens e wagons para caminhos de ferro e tramvias (americanos) cada uma	2.000	1.000	2.000	3.000	1.000	1.000	2.000	1.000	2.000	3.000
Locomotivas e tenders, por 1:000 kilos	400	200	400	600	200	200	400	200	600	800
Gado										
Cavallar, por cabeça	800	600	800	1.400	600	600	1.200	600	1.000	1.600
Idem por wagon completo (desde 4 cabeças)	2.800	1.200	2.800	4.000	1.200	1.200	2.400	1.200	2.000	3.200
Vaccum, muar ou asinino, por cabeça	600	400	600	1.000	400	600	1.000	400	1.000	1.400
Idem por wagon completo (desde 4 cabeças)	2.000	1.200	2.000	3.200	1.200	1.200	2.400	1.200	2.000	3.200
Suino, lanigero e caprino, por cabeça	600	200	600	800	400	400	800	400	600	1.000
Idem por pavimento	1.200	800	1.200	2.000	800	800	1.600	800	1.200	2.000
Idem por wagon completo	2.000	1.000	2.000	3.000	1.000	1.000	2.000	1.000	2.000	3.000

Paragraphe segundo

Mercadorias segundo a classificação	Expedições em transitio por Portugal com destino a Hespanha			Expedições procedentes de Portugal com destino a Hespanha								
	Despacho unico em Valencia de Alcantara			Despacho nas Alfandegas de Marvão ou Elvas e em Valencia de Alcantara								
				Até 500 kilos			Por 1:000 kilos			Por wagon		
	Até 500 kilos	Por 1:000 kilos	Por wagon	Marvão ou Elvas	Valencia de Alcantara	Total	Marvão ou Elvas	Valencia de Alcantara	Total	Marvão ou Elvas	Valencia de Alcantara	Total
Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	
1. ^a classe.....	1.600	2.400	13.000	400	1.600	2.000	600	2.400	3.000	2.000	13.000	15.000
2. ^a ".....	1.400	2.000	12.000	400	1.400	1.800	600	2.000	2.600	1.600	12.000	13.600
3. ^a ".....	1.400	1.800	8.000	400	1.400	1.800	500	1.800	2.400	1.400	8.000	9.400
4. ^a ".....	1.200	1.600	6.000	400	1.200	1.600	600	1.600	2.200	1.000	6.000	7.000
5. ^a ".....	1.200	1.400	5.000	400	1.200	1.600	600	1.400	2.000	1.000	5.000	6.000
6. ^a ".....	1.000	1.200	4.000	400	1.000	1.400	600	1.200	1.800	1.000	4.000	5.000
7. ^a ".....	1.000	1.200	3.000	400	1.000	1.400	600	1.200	1.800	1.000	3.000	4.000
8. ^a ".....	800	1.000	2.400	400	800	1.200	600	1.000	1.600	1.000	2.400	3.400
9. ^a ".....	800	1.000	2.000	400	800	1.200	600	1.000	1.600	1.000	2.000	3.000
10. ^a ".....	600	800	1.400	400	600	1.000	600	800	1.400	600	1.400	2.000

Paragraphe terceiro

Mercadorias	Expedições procedentes de Hespanha com destino a Portugal								
	Despacho nas Alfandegas de Marvão ou Elvas e em Valencia de Alcantara								
	Até 500 kilos			Por 1:000 kilos			Por wagon		
	Valencia de Alcantara	Marvão ou Elvas	Total	Valencia de Alcantara	Marvão ou Elvas	Total	Valencia de Alcantara	Marvão ou Elvas	Total
Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	
Cortiça em taboas ou em pranchas, trapos, casulos de bichos de seda, galena, lithargyrio e chumbos argentiferos.....	600	600	1.200	800	800	1.600	2.000	1.200	3.200
Mercadorias a granel, exceptuadas as anteriores.....	-	-	-	-	-	-	1.000	1.000	2.000
Outras mercadorias em volumes contados.....	400	400	800	600	600	1.200	1.200	2.400	

Paragraphe quarto

Mercadorias	Expedições procedentes de Hespanha, em transitio ou transferencia por Portugal														
	Despacho nas Alfandegas de Marvão ou Elvas e em Valencia de Alcantara														
	Até 100 kilos			De 101 a 200 kilos			De 201 a 500 kilos			Por 1:000 kilos			Por wagon		
	Valencia de Alcantara	Marvão ou Elvas	Total	Valencia de Alcantara	Marvão ou Elvas	Total	Valencia de Alcantara	Marvão ou Elvas	Total	Valencia de Alcantara	Marvão ou Elvas	Total	Valencia de Alcantara	Marvão ou Elvas	Total
Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	
Cortiça em taboas ou em pranchas, trapos, casulos de bichos de seda, galena, lithargyrio e chumbos argentiferos.....	400	600	1.000	600	800	1.400	600	1.200	1.800	800	1.800	2.600	2.000	1.800	3.800
Mercadorias a granel, exceptuadas as anteriores.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.000	1.000	2.000
Outras mercadorias em volumes contados.....	400	600	1.000	400	800	1.200	400	1.200	1.600	600	1.800	2.400	1.200	1.800	3.000

Observações

- 1.^a As mercadorias não comprehendidas na classificação nem no paragraphe primeiro, serão despachadas por convenio especial entre os interessados e os agentes aduaneiros das Companhias.
- 2.^a Os preços fixados para as remessas por tonelada, applicar-se-hão desde 1:000 kilos, por fracções de 100 kilos, tendo como preço maximo o indicado para wagon completo.
- 3.^a O cambio d'esta tarifa é de 200 réis por peseta.

Condições de applicação

- 1.^a Os consignatarios que queiram aproveitar d'esta tarifa dirigir-se-hão a qualquer dos Agentes respectivos das Companhias em Marvão, Elvas ou Valencia de Alcantara, pedindo-lhes que se encarreguem do despacho das suas mercadorias, enviando-lhes, da primeira vez, uma auctorisação na qual declarem que o auctorisam a despachar as suas mercadorias enquanto não lhe retire ou annulle essa auctorisação.
- 2.^a Remetterão ao referido Agente os certificados de origem e de transito, as facturas e qualquer outro documento exigido pelas Alfandegas.
- 3.^a Enviarão egualmente uma declaração assignada, do conteúdo de cada expedição, com a indicação dos pesos liquidados por artigo, a fim de formalisar o despacho com exactidão.
- 4.^a Os expedidores e consignatarios serão responsaveis pelas consequencias resultantes de declarações erroneas, falta de documentos para o despacho e erros que estes contenham, diferenças a mais ou a menos no peso indicado e no conteúdo dos volumes; diferenças na classificação dos artigos ou outra qualquer falta que occasionem observações ou multas na Alfandega, sempre que os Agentes aduaneiros se tenham cingido ás instrucções dos interessados.
- 5.^a As Companhias não são responsaveis pela perda ou avarias, derrame total ou parcial das mercadorias durante o tempo em que estiverem na Alfandega.
- 6.^a Os Agentes aduaneiros não se obrigam a despachar, nem a adeantar as quantias necessarias para esse fim, as expedições cujo valor não seja sufficiente, na sua opinião, para garantir todas as despezas que as sobrecarreguem, nem tampouco a constituir as fianças ou depositos previstos pelos regulamentos aduaneiros para a reexportação de taras vasias. N'estes casos serão avisados os consignatarios para que remetam as quantias necessarias.
- 7.^a Egualmente não serão responsaveis pelos atrazos que soffram as remessas nas Alfandegas.
- 8.^a Declinam tambem toda a responsabilidade pelas expedições que careçam de guias, *vendis* (facturas) e *marchamos* (sellos) nos casos previstos pela legislação vigente.
- 9.^a As Companhias antes citadas sómente accitam a declaração do expedidor para que os seus Agentes se encarreguem do despacho nas Alfandegas, quando o consignatario não tenha designado outro para effectuar essas operações.
- 10.^a Os Agentes das Companhias encarregam-se das formalidades de transito por Portugal, quando os expedidores ou consignatarios assim o peçam nas suas *declarações para as alfandegas*, as quaes deverão ser estabelecidas em triplicado.
- 11.^a A presente tarifa só é applicavel quando a importancia total das despezas effectuadas nas Alfandegas deva ser satisfeita pelos consignatarios na estação de destino das remessas e portanto siga em *desembolsos* ou *reembolso*.

Quando os interessados preferam ter *conta corrente* com os Agentes aduaneiros das Companhias, liquidando os seus debitos por meio de saques a prazos mais ou menos longos ou por outra fôrma qualquer que não implique o pagamento immediato na estação de destino das mercadorias, entender-se-hão particularmente para esse fim com os referidos Agentes, como se se tratasse de qualquer operação particular.

A presente annulla e substitue para todos os effeitos a Tarifa de Operações Aduaneiras nas fronteiras de Valencia d'Alcantara e Marvão, de 30 de Julho de 1900.

Lisboa, 29 de Janeiro de 1902.

O Director Geral da Companhia

Chapuy

Classificação de mercadorias

para a applicação dos preços indicados no paragrapho segundo

Mercadorias	Classe	Mercancias
A		
Abaca, pita, juta e outras fibras vegetaes	7. ^a	Abacá, pita, yute y demás fibras vegetales
Abaca, pita, juta e outras fibras vegetaes em fio	4. ^a	Abacá, pita, yute y demás fibras vegetales hilados
Aço em aros ou eixos.	7. ^a	Acero en llantas y ejes
Aço em barras ou chapas	7. ^a	Acero en barras y chapas
Aço em carris e accessorios de via	7. ^a	Acero en carriles y acesorios de via
Aço para espartilhos	3. ^a	Acero para corsés
Aço em peças miudas (ordinarias)	3. ^a	Acero en objectos de quincalla ordinaria (ferreteria)
Adubos	10. ^a	Abonos
Aguas mineraes e medicinaes	2. ^a	Aguas minerales medicinales
Aguardentes e licores engarrafados	2. ^a	Aguardientes y licores embotellados
Aguardente em pipas, cascos ou barris	5. ^a	Aguardiente en pipas y barriles
Aicatrão	5. ^a	A'quitran
Alcooes industriaes	5. ^a	Alconoles industriales
Alfazema	6. ^a	Alhucema (espliego)
Algodão em rama	5. ^a	Algodon en rama
Alhos	7. ^a	Ajos
Albumina e colias	5. ^a	Albumina y colas
Alvaiade e tintas em pó ou em pedra	4. ^a	Albayalde y colores en polvo y terrones
Amido	3. ^a	Almidón
Arame de cobre e cabos d'aramo de cobre	5. ^a	Alambres de cobre y cables de cobre
Arame de ferro e cabos d'aramo de ferro	7. ^a	Alambres de hierro y cables de hierro
Ardozia em bruto	10. ^a	Pizarras en bruto
Ardozia em obra	5. ^a	Pizarras labradas
Arroz	6. ^a	Arroz
Asphalto	5. ^a	Asfalto
Aveia	6. ^a	Avena
Avelãs	6. ^a	Avellanas
Aves	2. ^a	Aves
Azeite d'oliveira ou d'outros vegetaes não designados n'esta tarifa.	6. ^a	Aceite de oliva y demas vegetales no expresados
Azeitonas verdes ou em salmoura	6. ^a	Aceitunas verdes y en salmnera
Azulejos	7. ^a	Azulejos
B		
Bacalhau	6. ^a	Bacalao
Bagagem	5. ^a	Equipajes
Basculas inclusivé as basculas-pontes	4. ^a	Básculas incluso las de puente
Barcos	5. ^a	Barcos
Barris e barricas de madeira	7. ^a	Barriles y barricas de madera
Batatas	7. ^a	Patatas
Baguettes douradas ou não	3. ^a	Listones de madera dorados ó nó
Bebidas espirituosas	2. ^a	Bebidas espirituosas
Beterraba	6. ^a	Remolacha
Bezerro (pelles de) curtidas ou surradas	2. ^a	Beceros curtidos y charolados
Bicarbonatos	7. ^a	Bicarbonatos
Bigornas de ferro	3. ^a	Bigornias de hierro
Bolachas	2. ^a	Galletas
Bolotas	6. ^a	Bellotas
Bombas de ferro ou bronze (hydraulicas)	4. ^a	Bombas de hierro ó bronce (hidraulicas)
Botijas de grés	4. ^a	Botellas de barro
Breu	5. ^a	Brea
C		
Cabos de cobre cobertos	5. ^a	Cables de cobre recubiertos
Cabos de arame de ferro	7. ^a	Cables de alambre de hierro
Caça	2. ^a	Caza
Cacau	1. ^a	Cacao
Café	1. ^a	Café
Caloriferos e fogões de ferro	6. ^a	Caloriferos y cocinas de hierro
Camas de ferro e latão	2. ^a	Camas de hierro y laton
Canastras de madeira	5. ^a	Banastas de madera
Canella	1. ^a	Canela
Carbonatos	7. ^a	Carbonatos
Carnes em conserva	4. ^a	Carnes en conservas
Carnes salgadas ou fumadas	5. ^a	Carnes saladas y ahumadas
Carris de ferro ou de aço	7. ^a	Carriles de hierro y acero
Carroças e carrinhos de mão	5. ^a	Carros y carretillas ordinarios
Cartão em folhas	6. ^a	Carton en hojas
Cartão em obra em caixas e moldado	3. ^a	Carton labrado en cajas y moldeado
Carvão vegetal	10. ^a	Carbones vegetales
Carvão mineral	10. ^a	Carbones minerales

Mercadorias	Classe	Mercancias
Casca	6. ^a	Casca
Casca para cortumes	6. ^a	Cortezas
Caoutenouc	3. ^a	Cautchuc
Castanhas	6. ^a	Castañas
Cebollas	6. ^a	Cebollas
Centeio	6. ^a	Centeno
Cera em bruto	3. ^a	Cera en masas
Cera em obra	2. ^a	Cera labrada
Cerdas, crina e cabelo em bruto	7. ^a	Cerdas,elines y pelos sin labrar
Cereaes	6. ^a	Cereales
Cerveja	3. ^a	Cerveza
Cevada	6. ^a	Cebada
Chifres em bruto	3. ^a	Astas en bruto
Chloreto de cal	6. ^a	Cloruro de cal
Chocolate	1. ^a	Chocolate
Chumbo em barra, chapas ou tubos	6. ^a	Plomos en barras, chapas y tubos
Chumbo em obra	3. ^a	Plomo labrado
Cimento e cal hydraulica	9. ^a	Cemento y cal hydraulica
Cobre e latão em barras	6. ^a	Cobre y laton en barras
Cobre e latão em tubos e acces orios d'e tes.	5. ^a	Cobre y laton en tubos y casquillos
Cobre e latão em pranchas, pregos e parafusos	5. ^a	Cobre y laton en planchas, clavos y tornillos
Cobre e latão velho e de primeira fundição	7. ^a	Cobre y laton viejo y de primera fundición
Coke	10. ^a	Cok
Colchões de lã	3. ^a	Colchones de lana
Conservas alimenticias	1. ^a	Conservas alimenticias
Cordelaria	4. ^a	Cordelaria
Correias de couro	3. ^a	Correas de cuero
Cortiça em bruto	8. ^a	Corcho sin labrar
Cortiça em obra	6. ^a	Corcho labrado
Couros não curtidos	5. ^a	Cueros sin curtir
Cravos e arrebites de ferro	6. ^a	Redoblones y clavos de hierro
Cristal ordinario	4. ^a	Cristal ordinario
Caldeiras de vapor	4. ^a	Calderas de vapor
Correntes de ferro	5. ^a	Cadenas de hierro
D		
Debulhadoras de cereaes	4. ^a	Desgranadores para cereales
Desenhos	2. ^a	Diseños
Doces	1. ^a	Dulces
Drogas não designadas	2. ^a	Drogas no expresadas
E		
Encerados	5. ^a	Lonas embreadas
Enxofre	6. ^a	Azufre
Especiarias	2. ^a	Espicias
Espehos	2. ^a	Espejos
Estampas	2. ^a	Estampas
Estambre	2. ^a	Estambre
Estanho em barras ou lingotes	6. ^a	Estaño en barras y lingotes
Esteiras de esparto ou junco	4. ^a	Esteras de esparto y junco
F		
Farinha de cereaes	6. ^a	Harina de cereales
Fato feito	4. ^a	Ropas hechas
Favas	6. ^a	Habas
Feculas industriaes	6. ^a	Féculas industriales
Feltros alcatroados	5. ^a	Filtros alquitranados
Ferramentas de aço e de ferro	3. ^a	Herramientas de hierro y acero
Ferro e aço velho	7. ^a	Hierro y acero viejo
Ferro em barras ou em chapas	7. ^a	Hierro en barras y chapas
Ferro em fundições ordinarias	6. ^a	Hierro fundido, ordinario
Ferro em peças para edificações e tubos	7. ^a	Hierro en piezas para edificios y tubos
Ferro em peças miudas (ferragens) e objectos de ferro para iluminação	2. ^a	Hierro en objetos de quincalla y alumbrado
Ferro em pregos, cravos, arrebites e parafusos	6. ^a	Hierro en clavos, redoblones y tornillos
Ferro forjado em obra	5. ^a	Hierro forjado, labrado
Filaza	4. ^a	Hilazas
Folha de Flandres em caixas	6. ^a	Hoja de lata en cajas
Folha de Flandres em obra	3. ^a	Hoja de lata labrada
Fruc as em conserva	1. ^a	Frutas en conserva
Frucias verdes ou seccas	6. ^a	Frutas verdes ó secas
Fogões de ferro	6. ^a	Cocinas de hierro

Mercadorias	Classe	Mercancias
G		
Garrafas	6. ^a	Botellas de vidro
Gesso	9. ^a	Yeso
Gorduras de animais, em bruto	3. ^a	Grasa de animales, en bruto
Guarnições	4. ^a	Guarnicioneria
H		
Hortaliça e legumes	7. ^a	Hortalizas y legumbres
Hortaliça em conserva	2. ^a	Hortalizas en conserva
Hulha	10. ^a	Hulla
I		
Impressos	4. ^a	Impresos
Instrumentos de lavoura	6. ^a	Aperos de labranza
Isoladores de porcellana para telegraphos	2. ^a	Aisladores de porcelana para telegrafos
J		
Jogos e brinquedos	1. ^a	Juegos y juguetes
Juncos em bruto	8. ^a	Juncos en estado natural
L		
Ladrilhos ordinarios e mosaicos de barro	7. ^a	Baldosas y baldosines de barro
Lã em rama	4. ^a	Lana en rama
Lampadas de bronze, latão ou vidro	2. ^a	Lamparas de bronze, laton y vidrio
Latão em arame ou em tubos	5. ^a	Laton en alambre y tubos
Latão em barras ou chapas	6. ^a	Laton en barras y chapas
Legumes	7. ^a	Legumbres
Lenha	10. ^a	Leña
Limpadura de cereaes.	6. ^a	Salvados
Livros	4. ^a	Libros
Louça de porcelana	2. ^a	Loza de porcelana
Louça ordinaria	4. ^a	Loza ordinaria
M		
Machinas agricolas não designadas	6. ^a	Maquinarias agricolas no espresadas
Machinas motoras	5. ^a	Maquinaria motriz
Machinismo de ferro e cobre	4. ^a	Maquinaria de hierro y cobre
Madeira de construção, paus e taboas	9. ^a	Maderas de construccion, palos y tablas
Madeira de marcenaria, paus e taboas	7. ^a	Madera de ebanisteria, palos y tablas
Madeira fina em obra	3. ^a	Madera fina, labrada
Madeira ordinaria em obra	4. ^a	Madera ordinaria, labrada
Madeira de tinturaria	6. ^a	Palos tintoreos
Manteiga de vacca	3. ^a	Manteca de vacas
Mappas	2. ^a	Mapas
Marmore em bruto	7. ^a	Mármoles en bruto
Marmore em obra	5. ^a	Mármoles labrados
Massa para papel	6. ^a	Pasta para papel
Milho	6. ^a	Maiz
Mel	2. ^a	Miel
Minerios	10. ^a	Minerales
Moveis de madeira ordinaria	4. ^a	Muebles de madera ordinaria
Moveis de madeira fina, chapeados	3. ^a	Muebles de madera fina y chapeados
Moveis de madeira estofados e guarnecidos	2. ^a	Muebles de madera vestidos y adornados
N		
Nitratos	7. ^a	Nitratos
Noras (machinismo)	4. ^a	Malacates

Mercadorias

Classe

Mercancias

O

Ocre	7. ^a
Oleados para mezas	3. ^a
Oleados para pavimentos e para enfardar	5. ^a
Oleo ou azeite de coco e de palma	7. ^a
Oleos mineraes em bruto	5. ^a
Ossos em bruto	3. ^a
Ovos	3. ^a
Oxido de chumbo	6. ^a

Ocre	7. ^a
Hules para mesas	3. ^a
Hules para suelos y para enfardar	5. ^a
Aceite de coco y palma	7. ^a
Aceites mineraes en bruto	5. ^a
Huesos en bruto	3. ^a
Huevos	3. ^a
Oxidos de plomo	6. ^a

P

Palha ou feno	8. ^a
Palha preparada em tranças	5. ^a
Papel de embrulho	6. ^a
Papel ordinario para imprimir	6. ^a
Papel para escrever ou para litographar	3. ^a
Papel para forrar casas	3. ^a
Parafusos de ferro	6. ^a
Parallepipedos de pedra	10. ^a
Pas de ferro ou aço	3. ^a
Passas	6. ^a
Peças de ferro, grandes para edificações	7. ^a
Pedras de construção	10. ^a
Pedras em obra	5. ^a
Peixe em escabeche, fumado ou salgado	6. ^a
Peixe fresco	8. ^a
Pelles curtidas ou surradas	2. ^a
Pelles não curtidas	5. ^a
Pennas de aves e espanadores de pennas, ordinarios	2. ^a
Petroleo	3. ^a
Porcellana (objectos de)	2. ^a
Productos chimicos não designados	2. ^a
Productos pharmaceuticos	2. ^a
Postes telegraphicos	9. ^a

Paja y heno	8. ^a
Paja labrada en trenzas	5. ^a
Papel para empaquetar	6. ^a
Papel ordinario para impresiones	6. ^a
Papel para escribir y litografiar	3. ^a
Papel para vestir habitaciones	3. ^a
Tornillos de hierro	6. ^a
Adoquines	10. ^a
Palas de hierro ó acero	3. ^a
Passas	6. ^a
Piezas grandes de hierro para edificios	7. ^a
Piedras de construcción	10. ^a
Piedras labradas	5. ^a
Pescados escabechados, ahumados y salados	6. ^a
Pescado fresco	8. ^a
Pieles curtidas y charoladas	2. ^a
Pieles sin curtir	5. ^a
Plumas y plumeros de aves, ordinarios	2. ^a
Petróleo	3. ^a
Porcelanas (objetos de)	2. ^a
Productos quimicos no expresados	2. ^a
Productos farmaceuticos	2. ^a
Postes telegraficos	9. ^a

Q

Queijos	2. ^a
Quinquilha ordinaria	2. ^a

Quesos	2. ^a
Quincalla ordinaria	2. ^a

R

Raiz de alcaçuz	6. ^a
Rede de arame de cobre ou latão	3. ^a
Redes de arame de ferro	4. ^a
Rede de arame de cobre para janellas	4. ^a
Relojoaria ordinaria de parede	2. ^a
Resina	5. ^a
Rodellas e capsulas para cartuchos	4. ^a

Raiz de regaliz	6. ^a
Tela metahca de cobre y laton	3. ^a
Tela metahca de hierro	4. ^a
Alambres de cobre trabajado en alambreras	4. ^a
Relojeria ordinaria de pared	2. ^a
Resina	5. ^a
Discos y casquillos para cartuchos	4. ^a

S

Sabão	3. ^a
Saccos vasioos	3. ^a
Sal commum	10. ^a
Scenario para theatros	3. ^a
Sebo	3. ^a
Sementes	6. ^a
Silicato de soda	7. ^a
Soda caustica	7. ^a
Sumagre	6. ^a

Jabón	3. ^a
Sacos vacios	3. ^a
Sal común	10. ^a
Decoraciones para theatros	3. ^a
Sebo	3. ^a
Semillas	6. ^a
Silicato de soza	7. ^a
Soza caustica	7. ^a
Zumaque	6. ^a

T

Tabúa em bruto	8. ^a
Tabúa em obra	4. ^a
Tamaras	6. ^a
Terra para construcções	10. ^a
Terra para tintas	7. ^a
Tintas em pó ou em pedra	4. ^a
Tintas preparadas	3. ^a

Enea en bruto	8. ^a
Enea labrada	4. ^a
Datiles	6. ^a
Tierra para construccion	10. ^a
Tierra para pintar	7. ^a
Colores en polvos y terron	4. ^a
Tintas preparadas	3. ^a

Mercadorias	Classe	Mercancias
Toucinho	5. ^a	Tocino
Travessas de madeira ordinaria	9. ^a	Traviesas de madera ordinaria
Trigo	6. ^a	Trigo
Tripa secca	2. ^a	Tripas secas
Tubos de barro	7. ^a	Tubos de barro
Tubos de cobre ou latão	5. ^a	Tubos de cobre y laton
Tubos de ferro	7. ^a	Tubos de hierro
V		
Velocipedes e bicycletas	3. ^a	Velocipedos y bicycl tas
Vernizes	2. ^a	Barnices
Vidro ordinario	6. ^a	Vidro ordinario
Vime em bruto	8. ^a	Mimbres en bruto
Vime em obra	4. ^a	Mimbres labrados
Vinbo commum	3. ^a	Vino comun
Vinhos espumozos ou locozos	2. ^a	Vinos espumosos y licorosos
Vasilhame (cascos, pipas e barris)	7. ^a	Piperia
Z		
Zinco em barras, chapas ou pranchas	6. ^a	Zinc en barras, chapas y planchas
Zinco em obra	5. ^a	Zinc en objetos manufacturados