

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

Premiada nas exposições de:

Autuerpia, 1894, medalha de bronze — Bruxellas e Porto, 1897, medalhas de prata — Lisboa, 1898, grande diploma de honra. — S. Luiz, 1904, medalha de bronze

ENGENHEIRO CONSULTOR

C. XAVIER CORDEIRO

Proprietario-director-editor

L. DE MENDONÇA E COSTA

REDACTOR PRINCIPAL

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

REDACTOR EFFECTIVO, José Fernando de Sousa. — SECRETARIO DA REDACÇÃO, Christiano Tavares. — CORRESPONDENTE: MADRID, D. Juan de Bona

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO

T. do Sacramento, ao Carmo, 7

Redacção e administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48
LISBOA

TELEPHONE N.º 27

Endereço telegraphico: Camiferro

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Tarifas especiaes P. n.º 9, p. v. — diversas mercadorias;
P. H. F. n.º 1 — passageiros, Portugal-França e vice-versa;
P. H. F. n.º 2 — bilhetes de ida e volta, idem, idem;
P. H. F. n.º 3 — recovagens e generos frescos; P. H. F.
n.º 4 — diversas mercadorias, idem, idem.

SUMMARIO

	Páginas
MELHORAMENTOS DE LISBOA, por O. S.	17
ORGANISMO DA COMPANHIA REAL	18
TARIFAS DE TRANSPORTE	19
LIGAÇÕES COM A REDE ESPANHOLA	19
NOTAS DE VIAGEM — III — De Roma a Napoles — Os hotéis — A cidade antiga — A prosperidade italiana e a nossa	20
VIA FERREA DO RICKEN	21
AS AUTOMOTORAS DA COMPANHIA REAL	21
COMBOIOS SEM PARAGEM	22
AUTOMOBILISMO	22
A ESTATISTICA EM PORTUGAL	22
PARTE FINANCEIRA — Carteira dos Accionistas — Boletim da Praça de Lisboa — Cambios, descontos e agios — Maior e menor cotação mensal e annual de fundos portuguezes e titulos de caminhos de ferro nas bolsas portugueza e estrangeiras — Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes	22 a 25
TRACÇÃO ELECTRICÁ	26
LINHAS PORTUGUEZAS — Cintra ao Oceano — Beira — Benguella — Algarve — Swazilandia — Regoa a Villa Real — Salamanca	26
LINHAS ESTRANGEIRAS — Espanha — França — Inglaterra — Alemanha — Belgica — Austria — Russia	26
PUBLICAÇÕES RECEBIDAS	27
NOTAS VARIAS	27
COMPANHIA ATRAVÉS D'AFRICA — Relatorio do Conselho d'Administração (continuação)	28
ARREMAÇAÇÕES	28
ANNUNCIOS	29
AGENDA DO VIAJANTE	30
HORARIO DOS COMBOIOS	31
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA	32

Melhoramentos de Lisboa

Tem apaixonado a opinião a série de incidentes ocorridos sobre o projectado parque Eduardo VII, que devia constituir o termino da Avenida da Liberdade.

A Camara Municipal tinha expropriado já uma area consideravel de terreno com este fim. Projectára tambem algumas ruas e quarteirões, que seriam os prolongamentos das ruas Castilho e Rodrigo da Fonseca, ou o alargamento e correcção da rua de Entre-Muros, com as respectivas transversaes, ao poente do almejado parque. Tinha planos completos sobre o ajardinamento e a povoação d'arvoredos que haviam de vestir e aformosear aquelle recinto e tinha mesmo alguns trabalhos começados.

Tudo se havia feito ou delineado contando expropriar os terrenos do, chamado, Casal de Monte Almeida, com a area de 37,4821 hectares da qual seriam 24,8277 para o parque, 5,3610 para arruamentos e 7,2924 para edificações.

Succede, porém, que o proprietario no uso pleno do

seu direito, que não contestamos, exige pela expropriação uma somma consideravel, mesmo depois de, pela intervenção de alguns funcionarios da camara, se lhe facilitar a alienação por se haver feito um convenio razoavel com os rendeiros do casal que tinham arrendamento a longo praso.

Succede tambem que a camara, no uso pleno de um direito equivalente, ponderando quanto ia custar-lhe este melhoramento, resolve mudar de ideias a respeito do parque, desistindo da sua construcção ali e utilizando d'outra forma os terrenos que possui.

Eis o estado da questão.

Algumas considerações desejamos fazer como municipios e interessados em tudo que possa representar um melhoramento ou um progresso para a nossa capital.

A rasgada iniciativa da camara de Lisboa que, sob a suggestão do seu primeiro engenheiro, concebeu o plano de supprimir os gradeamentos do antigo Passeio Publico, cortando a casaria que o fechava pelo lado do Norte para o prolongar em uma espaçosa avenida através de quintas até Valle de Pereiro, saia tanto das normas acanhadas que tinham até ali presidido ás obras municipais, que esse plano pareceu grandioso, embora fosse ainda pequeno em demasia.

Julgou-se que seria impraticavel continuar a Avenida até fóra de portas e abrir arruamentos até a circumvalação. Julgou-se tambem indispensavel obtemperar ás exigencias d'uma população habituada a exhibir no Passeio Publico as galas dos vestuarios do domingo e a gentileza das meninas casadoiras, e logo se pensou em construir um outro passeio que o substituísse.

Veio portanto muito naturalmente a ideia do parque que depois se baptisou precocemente de parque Eduardo VII.

Nesse tempo o Campo Grande estava longe. Não havia a facilidade de communicações que hoje beneficia o transito da cidade. Não havia a ligação que, dia a dia, vae sendo mais intima entre a geometrica Lisboa pom-balina e os seus arrabaldes.

Pareceu logico portanto dotar a cidade com um passeio mais vasto e central; pareceu necessario fechar a Avenida pondo-lhe um remate de arvoredos, jardins, fontes e cascatas.

Mas, d'então para cá que transformações se déram na cidade!

Surgiram, como por encanto, bairros novos devidos á simples iniciativa particular como o Bairro Camões, o Bairro Andrade, o Bairro dos Castellinhos e outros; povoaram-se Campo d'Ourique, Santo Amaro, o Alto do Pina; ampliou-se Bemfica. A camara traçava novas ruas e avenidas no Bairro dos Anjos e a breve trecho cobriam-se de casaria.

A lei das zonas deu-lhe recursos para proseguir e em curto espaço fez-se a radical transformação da cidade que deixou o apertado ambito das suas asperas collinas e tende a espraia-se pela planura do Campo Grande.

Abriu-se a monumental Avenida Ressano Garcia e o sistema de arruamentos a que ella serve de eixo principal.

Nas hastas publicas a que se procede na Camara Municipal sóbem a altos preços os valores do centiare de terreno destinado a edificações.

Modifica-se sensivelmente a arte das construcções urbanas. Installa-se, logo perfeita, a viação electrica que

anima, facilita, embaratece e abrevia as communicações.

Reconhece-se que correspondeu a uma verdadeira necessidade publica a ampliação da cidade.

Estamos por consequencia em condições muito diversas das que existiam quando se executou a primeira traça dos modernos melhoramentos de Lisboa.

Nestas circumstancias convém reflectir e decidir. Deve proseguir-se como primeiramente se projectára ou será preferivel modificar o plano?

Em nossa humilde opinião tudo recommenda que se modifique — as necessidades do desenvolvimento da cidade, a orientação que se manifesta na sua ampliação e as necessidades de uma boa economia.

E' indispensavel a expropriação do Casal de Monte Almeida, mas não é indispensavel que ali se construa um parque.

Nestes terrenos tem de expandir-se a cidade, não só pela construcção das ruas projectadas, mas pela construcção de outras, dos dois lados do prolongamento da Avenida da Liberdade.

E procedendo assim, já a despesa na aquisição d'aquella area, 24,8277 hectares se tornava productiva, pois que a camara vendendo os terrenos para edificações obtinha a receita com que fazer face á compra e á construcção das ruas e porventura algum saldo importante a applicar noutras obras urgentes.

Não tratamos de ver se a exigencia do proprietario (537 contos) é grande ou não; seja qual for a despesa a fazer com um parque ali, é mal applicada porque ha outros locais mais proprios, e porque deixa de dar-se áquelle terreno a sua melhor utilização.

O parque deve ser construido em continuação ao Campo Grande, entre este e o Paço do Lumiar. O actual parque do Campo Grande serviria de vestibulo á floresta.

Desadoramos por completo a ideia que foi apresentada da construcção d'um bosque entre o Campo Grande e as Laranjeiras, incluindo povoações, fabricas e propriedades de recreio, ferindo interesses legitimos e prejudicando o desenvolvimento da cidade com manifestas tendencias a alargar-se naquella região salubre, varrida de ar, banhada de sol.

A Avenida Antonio Maria d'Avellar deve prolongar-se. Devem construir-se ruas paralelas a esta e paralelas á linha média da casaria da rua occidental do Campo Grande que assim ficaria sendo a continuação da Avenida Ressano Garcia.

A expropriação, muito mais barata, das propriedades ruraes entre a azinhaga de Telheiras e o Paço do Lumiar e a estrada do Lumiar dá para um espaçoso e formoso parque, que pôde fazer-se inteiramente com a receita da venda de terrenos das novas ruas e sem sacrificios para o municipio.

O projecto d'uma empresa particular chamada do Bairro Europa concilia-se perfeitamente com este melhoramento. Áquem d'este bairro a camara podia fazer outro. Do lado oriental as propriedades de Lucas Castello hoje pertencentes egualmente a uma empresa particular prestam-se tambem a melhoramentos equivalentes entre os quaes devia figurar a abertura d'uma communicação boa para as povoações visinhas, que apenas são servidas por tortuosas e estreitas azinhagas apertadas entre muros toscos.

D'este modo facilitava-se a ligação do Campo Grande com o valle dos Anjos que é tambem pela sua nova avenida uma arteria importante, e estabeleciam-se as linhas geraes que mais tarde levariam a povoar toda a região, os dois sectores entre a Avenida Ressano Garcia, a Avenida D. Amelia prolongada e a propria estrada de Bemfica.

O parque, onde se pensou fazê-lo dividia em vez de reunir e era carissimo. O parque onde o quizeriamos construia-se com parte das receitas que derivavam da execução do plano, que a largos traços indicámos.

E' este o nosso modo de ver. Por isso applaudimos a resolução da Camara Municipal com relação á questão do Casal de Monte Almeida.

Por isso tambem estimariamos que a repartição technica, onde não falta competencia e zelo, orientasse os seus estudos no sentido de preferir o util e economico ao que é apenas agradavel e caro.

O. S.

Orçamento da Companhia Real

O orçamento d'esta companhia para o anno corrente, prevê que as contas do anno findo se saldarão com um excesso de receitas de 200 contos.

Não se enganou nesta previsão, porque já na 51.^a semana, até 23 de dezembro, o excesso attingia aquella cifra, sendo certo que com a semana ultima do anno ella será excedida, nas receitas definitivas.

As despesas, pela sua parte, mantiveram-se as mesmas de 1903, porque, contra algumas verbas em que os gastos augmentaram houve, a favor, a diminuição do preço do carvão e da economia que nesse ramo se realizou, empregando-se briquetes e miudos, e o abaixamento dos cambios que incidiu, não só sobre o carvão como sobre todos os fornecimentos adquiridos no estrangeiro.

Por estes motivos o coefficiente de exploração reduz-se nesse anno a 42 por cento, isto é abaixo de quasi todas as linhas ferreas da Europa.

A linha de Vendas Novas produziu 80 contos para o percurso proprio, e consideravel receita tambem para a rede da companhia. As despesas, porém, foram elevadas, não só em virtude dos trabalhos usuaes em uma linha nova, reparações que se deveriam até considerar como de conclusão.

Não havendo que retirar, do excedente das receitas, verba alguma para a reserva fixada no artigo 61.^o dos estatutos, por se achar completa em 200 contos essa reserva, resulta que, mesmo prevendo uma somma de 100 contos para os trabalhos da segunda via, ficará um producto liquido ainda superior em 250 contos ao de 1903.

As despesas extraordinarias para este anno, são, pois, orçadas em 550 contos, um pouco menos, portanto, do que foi orçado para 1904 e 1903. Vejamos qual é a repartição d'esta cifra:

Um exame recente ás vias demonstrou ao relator que o estado das linhas permite a suspensão, por alguns annos, da substituição de carris; mas para melhor assegurar a segurança do publico e permittir a acelleração da marcha dos trens rapidos na linha de Lisboa-Porto, convém augmentar o numero de travessas, elevar de 2 a 3 o de tirafundos, melhorando as juntas, augmentando a balastragem, etc.

Este trabalho estará pronto na linha do norte em 2 annos, e nas de Cascaes, Cintra e Torres Vedras em 4 annos, custando uns 72 contos annuaes.

Mais 100 contos são previstos para a construcção da 2.^a via de Espinho a Aveiro, troço em que ella se torna mais urgente, em vista do prolongamento dos comboios tramways do Porto até Aveiro. Mas o relatorio consigna que toda a linha do norte reclama esta construcção, o que justificará a inscrição de 150 contos annuaes durante 7 ou 8 annos necessarios para a sua conclusão.

De material circulante ha que construir annualmente 100 a 200 vagoes, os quaes saem em condições economicas, e de boa qualidade sendo feitos nas officinas da companhia. Estão encomendados os ferros para 200 vagoes e 24 carruagens tramways e para o anno corrente prevê-se uma despesa de 80 contos, que equivalerá á metade do gasto total a fazer com aquelle material.

Em locomotivas estima o relatorio que não serão precisas mais, durante 4 annos, se as automotoras que vão entrar em serviço derem o bom resultado que é de esperar.

Trata o relatorio longamente das carruagens de corredor, cuja falta de ha muito se sente nas linhas da companhia, especialmente nos comboios expressos.

Não ha muito que dissémos aqui que o material das linhas espanholas estava muito inferior ao nosso. Pois já na linha do Norte, na de M. Z. A., na propria de Cáceres, apesar da economia da sua exploração, andam em serviço bellissimas carruagens de intercommunicaçáo, ligando por folle com o restaurante, e ao chegar-se á fronteira, fica-se desconsolado ao ter que passar para o antigo material de compartimentos isolados, sem commodidade, leve, solavanqueiro, quasi primitivo.

Os vehiculos de 1.^a classe do expresso Barcelona-Ma-

drid, são carros de primeira ordem, tão bons como os da companhia dos Vagons-leitos, e até mais vastos; com lavabo e retrete, aquecimento tubular e todas as commodidades.

No correio de Madrid-Caceres andam as carruagens antigas, mixtas de 1.^a e 2.^a não tão boas mas também de intercommunição; mas no expresso Madrid-Lisboa, o serviço em Espanha é feito por vehiculos de 1.^a e 2.^a excellentes, luxuosos mesmo.

Ha muitos annos já que a linha do Sul tem material de corredor e ultimamente adquiriu d'elle maior quantidade, e a Companhia Real, que sempre ia adeante nos melhoramentos da sua exploração, não o tem ainda.

Esta falta é felizmente reconhecida no relatorio de que nos estamos occupando, e aconselhada nelle a encomenda de 10 carruagens, 5 de 1.^a e 5 de 2.^a nos primeiros mezes do anno corrente, ao preço de uns 70.000 francos, dividida a despesa por 2 annos, ou seja uns 70 contos em cada um, servindo este material para os expressos Lisboa-Porto, com o que, d'aqui a 2 ou 3 annos poderá accelerar a marcha reduzindo-a a pouco mais de 5 horas.

Nos annos de 1907 e 1908 poderão adquirir-se mais d'estas carruagens para o expresso de Badajoz e o correio da Beira Baixa.

Notamos que não se fala no expresso de Madrid nem nos comboios do Oeste onde tanta falta de commodidade se nota. Mas a nova direcção por certo obtemperará a esta deficiencia, no que não lhe falhará o apoio do conselho de administração.

Neste material de via e circulante estima o relatorio se empregarão, durante o anno 407 contos de réis, ficando 143 contos da despesa extraordinaria orçada, que serão empregados em outras applicações, taes como: continuação da installação d'um novo motor nas officinas (20 contos) e d'um compressor d'ar (7,5 contos), alargamento da estação de Campolide (4 contos), acabamento de uma nova officina ali (9 contos), casas de habitação para pessoal d'estações (10 contos), modificação das vias em Coimbra B tornando independente a linha de Coimbra-cidade (5 contos), um novo guindaste em Santa Apollonia (7 contos), e outras despesas de menor importancia.

Nas despesas ordinarias são as seguintes as verbas:

	1904	1905	Differença
Exploração	50:184\$000	51:120\$000 +	936\$000
Movimento	600:537\$800	604:842\$810 +	4:305\$010
Fiscalização e Estatística	97:116\$600	96:013\$300 -	1:103\$300
Trafego	10:750\$000	11:707\$165 +	957\$165
Via e obras	572:543\$640	533:627\$090 -	38:916\$550
Tracção	822:508\$000	836:963\$600 +	14:445\$600
Armazens	22:064\$000	22:286\$000 +	222\$000
Contabilidade	3:635\$500	3:955\$500 +	300\$000
Secretaria	23:325\$900	23:445\$900 +	120\$000
Saude	4:280\$000	4:280\$000 -	—
	2.207:005\$440	2.188:241\$365 -	18:764\$075

A cifra dos augmentos propostos ao pessoal é de 4:050\$000 réis.

TARIFAS DE TRANSPORTE

P. n.º 9 pequena velocidade da Companhia Real. — Esta nova tarifa, que vae annexa a este numero, applica-se a grande numero de mercadorias divididas em 4 séries, entre as estações de Coimbra, Aveiro, Gaia, Campanhã, Marinha Grande, Leiria, Figueira, Castello Branco e Fundão á Guarda para Setubal, Evora, Estremoz, Cuba, Beja, Serpa a Moura, Carregueiro, Silves a Portimão e Loulé a Olhão.

Os preços totaes resultam mais baratos do que a applicação das tarifas internas, mesmo reduzidas, das duas rédes.

P. H. F. n.º 1, passageiros—Portugal-França ou vice-versa.—Na reforma d'esta tarifa as companhias adoptaram a ligação pura e simples dos seus preços ordinarios, isto é, acabou-se o beneficio que havia nestes bilhe-

tes, que só se applicava aos utilizados nos comboios ordinarios.

Foi agora incluída a mais nesta tarifa a estação da Guarda, para servir os passageiros que venham para a Beira Baixa, Leste e ramal.

Teria sido boa occasião, esta, para se introduzir a estação de Vendas Novas, o que as companhias poderão fazer, applicando os preços de e para Lisboa.

Assim se dariam facilidades aos passageiros entre toda a réde do Sul e a França; pouco numerosos, sem duvida, raros mesmo, mas aos quaes, em todo o caso, seria agradavel essa commocidade.

P. H. F. n.º 2—bilhetes de ida e volta, Portugal-França e vice-versa — Obedece esta reforma ao mesmo principio da antecedente, pelo que nada mais temos a dizer.

Continuam a ser válidos, estes bilhetes, nos comboios sud-express.

P. H. F. n.º 3—Recovagens e generos frescos—A reforma d'esta tarifa não altera os preços e condições actuaes, mas traz um melhoramento pelo qual sempre aqui temos pugnado: Dá precisamente os gastos nas fronteiras por cada volume importado ou exportado, e tanto pela passagem em transito como pelo despacho para consumo.

Assim sabe o publico o preço porque lhe sae o volume, em Lisboa, e para exemplo, vamos aqui fazer o calculo, sem prévio estudo, e á proporção que estabelecemos as premissas:

Suppomos que temos de mandar vir uns livros de Paris, que pesam, com a caixa, 19 kilos. São, portanto, 20 kilos de recovagens que pagam.

Percurso francez, 5 francos ou (cambio actual), réis	15050
Percurso espanhol, 6 pesetas ou (idem) réis	912
Percurso portuguez	15000
Imposto em França 0,45	95
Sello em Portugal	60
Total de transporte (arredondado)....	35120
Passagem em Irun, 2,75 pesetas	420
Idem em Villar Formoso	220
Total geral, réis.	35760

Isto é a mesma cousa que as empresas de transportes estão levando por este mesmo peso, 18 francos, com a vantagem do transporte pelas companhias ser mais seguro e não haver que pagar commissões e outros accessorios.

P. H. F. n.º 4, pequena velocidade—Esta tarifa é a reforma da que vigora desde 1900 que aqui demos em outubro d'esse anno, ficando agora sendo applicavel a todas as estações da Beira Alta, desde Guarda até Figueira e a todas as da Companhia Real, sem excepção.

Poderá assim expedir-se de todo o centro do paiz para as linhas de Bayonna, Bordeus e Paris, qualquer mercadoria (porque a longa classificação d'esta tarifa que aqui demos com o n.º 402 inclue todas as mercadorias) ou d'esses pontos receber remessas, directamente expedidas a destino.

Os preços, para expedições de 1.000 kilos, fica consideravelmente reduzido, egualando-se, em todo o percurso, os preços da 1.^a e 2.^a séries ao da 3.^a

Tambem esta tarifa tem a commodidade e clareza de indicar os gastos de fronteiras, como a outra a que acima nos referimos.

Ligações com a réde espanhola

O sr. Fernando de Sousa, vogal secretario do Conselho de Administração dos caminhos de ferro do Estado, foi a Zamora e Madrid em commissão de serviço a fim de preparar as bases de accordo do nosso Governo com o de Espanha, ácerca de diversas ligações ferroviarias.

Em 30 de julho de 1903 foi promulgada no paiz visinho, uma lei destinada a promover e regular a construção de linhas complementares, divididas em dois grupos: umas sem subvenção do Estado a cuja construção se

dão grandes facilidades; outras subsidiadas com garantia de juro.

A extensão total das linhas garantidas é fixada em 5.000 kilometros, devendo cada grupo ter 200 kilometros pelo menos. Para o delineamento da rede garantida foi nomeada uma comissão presidida pelo ministro das obras publicas, a qual deve ouvir previamente as deputações provinciales.

Os trabalhos da comissão devem ser apresentados ao Governo até o fim do corrente mez.

Para o desenvolvimento do trafego da nossa rede importa prevêr varias ligações, sendo uma com a linha do Tamega, em direcção a Verin; a outra com a do Pocinho a Miranda, em direcção a Zamora; uma terceira da linha de Evora a Reguengos, em direcção a Zafra e finalmente o prolongamento da linha do Algarve pela ligação de Ayamonte a Huelva completada com o serviço fluvial no Guadiana.

Antes que a comissão ultime os seus trabalhos, é de toda a conveniencia que tão importante assunto seja objecto de um estudo em commum em que se procure preparar as bases d'um accordo vantajoso para os dois paizes e aplanar quaesquer difficuldades que poderiam surgir de não ser sufficientemente conhecido da comissão espanhola o plano da nossa rede complementar.

E' d'essa missão que o sr. Fernando de Sousa vae encarregado. Fazemos votos para que os resultados correspondam aos seus bons desejos.

NOTAS DE VIAGEM

III

De Roma a Napoles — Os hoteis — A cidade antiga — Costumes — A prosperidade italiana e a nossa

Para ir de Roma para Napoles, o viajante tem seis comboios diarios, quatro dos quaes são expressos, em 5 horas a 5 e meia, mas o melhor é o das 8 e 10 minutos da manhã, porque lhe permite gozar os panoramas da viagem, indo, com toda a commodidade, em um comboio composto de bellas carruagens de corredor lateral, ligadas entre si, por folle, e com vagon restaurante onde, por apenas 3,50 liras, tem um excellente almoço.

Para esta viagem, e a sua volta, o viajante deve, em Roma, apresentar, em qualquer das agencias de bilhetes do caminho de ferro, o seu bilhete circulatorio, o qual, não sendo já valido para Napoles, lhe faculta tomar por preço reduzido um bilhete suplementar a Napoles, e volta. Este preço é uns francos mais caro do que o bilhete ordinario de ida e volta, que só é valido por 8 dias, enquanto que aquelle tem a mesma validade do que tomou para Roma, isto é, muito mais larga.

Porque, note-se, todos os guias, todos os ciceronis, dizem que bastam 6 ou 7 dias para Napoles e seus arredores; mas também accrescentam que bom é contar com mais tempo quem quizer vêr bem.

Ora quem não fôr muito apressado seguirá o conselho que lhe damos de contar com 10 a 12 dias para a cidade e as excursões melhores—que se quizer ir a todas tem que dispôr de muito mais tempo, e não se arrependerá.

A linha atravessa por entre pittorescas montanhas e por valles formosissimos e de uma fecundidade unica na Europa.

Basta citar que as planicies da Campania produzem annualmente, além dos fructos das suas arvores e vinhedos enormes, duas colheitas de cereaes e uma de forragem.

Quando, ao meio dia, nos sentamos á mesa do almoço, buscando lugar á esquerda do comboio, um panorama novo se nos apresenta ao longe.

E' a primeira apparição do Vesuvio, do qual nos separam ainda uns bons 80 kilometros.

E' que a sua alta cratera, a 1.300 metros se avista de enormes distancias, ornada quasi sempre do seu penacho de fumo, que de longe parece estacionario mas que de

perto se vê como se agita ao sabor do vento, ameaçando de suffocação quem d'elle se aproxima.

Mais tarde falaremos d'isso.

Em transito, pelas estações de paragem, o viajante vae-se sentindo inundado de papeis, folhetos, guias, prospectos de hoteis, de caminhos para o Vesuvio, de estabelecimentos de curiosidades, de vendedores de coraes, conchas, bronzes, um nunca acabar de reclamos a tudo e por toda a forma.

Todos os hoteis se dizem em frente do Vesuvio; todos affirmam que das suas janellas se vê a cratera. Nem isso é verdade nem vale a pena ao viajante preoccupar-se com tal.

Escolha a casa que lhe offerecer maiores commodidades, ou preço que lhe convenha; que não é no pouco tempo que o viajante activo está no seu quarto que lhe faz falta vêr fumegar a cratera, quando de toda a parte e continuamente a vê.

Chegado á estação, uma bella estação vasta e moderna, o visitante que já tiver hotel escolhido (como sempre se deve fazer) e não tendo bagagem despachada pôde ir mais commodamente num trem do que no omnibus do hotel.

Os trens em Napoles são baratissimos, como cremos não os ha tão economicos em terra alguma do mundo. Em compensação são maus, estreitos, e por vezes pouco limpos.

A tabella d'uma corrida é apenas uma lira, fóra volumes; mas da estação para qualquer hotel, uma lira basta com bagagens e tudo, e até menos, se o viajante regatear.

Por corridas dentro da cidade, isso então é pasmoso de barateza. Basta que o viajante fale aos cocheiros em rasoavel italiano, e em poucas palavras lhes offereça o menos possivel. Como os carros são aos milhares e os tremvias electricos lhes fazem grande concorrência, os pobres cocheiros para ganharem o *macarroni* vão por todo o preço.

Tres horas de excursão na cidade fazem-se por 3 liras, (600 réis) o preço porque entre nós não se anda uma hora!

Uma corrida para duas pessoas, a levar a qualquer theatro, ao hotel, ao correio, ou qualquer ponto não muito distante, obtem-se por uns magros 60 réis—o preço porque essas duas pessoas andam em Lisboa no electrico do Rocio ao Conde Barão.

E se fôr através de toda a cidade os simples 10 *soldi* (100 réis) chegam a contentá-los.

Hoteis ha em Napoles muito bons; alguns mesmo luxuosos e com boa cosinha.

Por experiencia propria podemos citar o Hassler, hotel allemão, com vista sobre o golpho, serviço aceiado e não muito caro; mas não devemos deixar de dizer que também nos pareceu muito bom o hotel de Londres, na praça do Municipio, também de 1.^a ordem, com todo o conforto moderno, e cosinha excellente.

Quem chega no comboio da 1 e meia tem tempo, depois da installação no hotel, para empregar a tarde no passeio de reconhecimento que aconselhamos em todas as cidades.

Um trem por 3 horas basta; os cocheiros são sempre amaveis e conhecedores da sua missão para levarem o visitante pelos sitios principaes.

Uma das curiosidades onde o trem não deixa de nos levar é ás ruas da velha cidade. Os cocheiros todos se comprazem em nos fazer vêr as immundas e estreitas viellas, onde se cosinha em plena rua e se come junto á mesma cosinha, lançando os restos para o solo.

Para quem já viu as ruas de Pekim, isto não é grande novidade; julga-se de novo na capital do celeste imperio.

As frontarias dos predios offerecem um espectáculo novo, tendo as janellas ornamentadas de fructos pendurados.

Quantidade de melões, enfiadas de pimentos com as suas côres verdes, amarellas e encarnadas confundindo-se segundo o seu estado de maturação, outros fructos pequenos, como vermelhas maçãs, em grinaldas, em cachos, produzem um effeito desusado, por entre os longos estendões de roupa em enxugo, agitando-se ao vento,

em cordas de janella a janella e por vezes atravessando a rua. E cá em baixo por entre montões de fructas de todas as côres, e barracas de comidas de todas as sortes, aquella populaça que se agita, gritando, disputando-se, aquellos vendilhões que apregoam tudo em altos berros, numa linguagem que ninguem, senão os napolitanos, entende.

Tudo isto é d'um pittoresco encantador para o visitante recémchegado e não habituado ao caracter napolitano.

Bom é prevenir o viajante desconhecedor de que esta excursão, para mais sendo feita logo á entrada na cidade, precisa realizar-se de trem. A pé, o estrangeiro não sairia d'aquelle interminavel labyrintho de ruas estreitas, e sentir-se-hia estonteado com a offerta de milhares de cousas com que os vendedores ambulantes atacam o viandante, chegando o atrevimento a barrar-lhe a passagem, para que lhes comprem tudo que levam nos seus cestos e por vezes só nas mãos e nos bolsos.

O ruido é tambem enorme, tanto de gritos como de rodar dos trens sobre as pedras irregulares das calçadas, e do estalido dos chicotes que os cocheiros se dão o luxo de fazer soar continuamente.

E' de boa prudencia, já se vê, trazer bem guardado o dinheiro, no interior do colete, e em vez de carteira no bolso, apenas um sobscripto vulgar com os bilhetes de visita ou outros papeis de somenos importancia, e as 10 ou 20 libras necessarias para as despesas correntes.

A moeda, na Italia, é hoje muito mais commoda do que antigamente. Os sujos papelinhos de meia, uma e duas libras (e a que estado de sujidade elles chegariam em Napoles!) de variados bancos, acabaram, sendo mantidas só as cedulas de 5, 10 e 20 libras do Estado, e as notas de 20 libras e superiores, de uns tres bancos emissores em todo o paiz.

Além d'isso corre a prata em abundancia e o ouro tambem apparece já vulgarmente.

As notas do banco de França soffrem já um pequeno desconto; o ouro francez e inglez é recebido e entregue ao par.

A este estado de prosperidade tem levado a Italia as boas medidas financeiras dos seus ultimos governos, e não pouco a enorme corrente de visitantes estrangeiros que ali vão, nos invernos, gosar do clima temperado d'aquellas bellas cidades, e no verão admirar as lindas paizagens, e as preciosas obras d'arte que na patria de Dante se encontram como em parte alguma.

Algo se podia estar em situação parecida, em Portugal, se o tino administrativo fosse planta mais vicejante, visto que tão dotados somos de um delicioso clima que, em pleno inverno, nos permittiu escrever estas notas sob um ceu de maravilhoso azul imperial, á luz de um esplendido sol, que nos fazia parecer que ha erro no calendario, que estavamos em plena primavera.

E se no dia em que este artigo vê a luz o ceu não está tão brilhante, não tem ainda assim comparação com a abobada de chumbo que, neste tempo cobre as cidades do norte da Europa.

VIA FERREA DO RICKEN

Esta linha suissa, de 14.500 metros apenas, tem como principal interesse a extensão do tunnel que ella compreende e que é o 5.º na ordem da extensão dos tunnels existentes na Europa, pois mede 8.604 metros. Fica portanto logo depois do de Arlberg que mede 10.250 metros e por isso depois dos de Monte Cennis que tem 12.223, do de Gothardo que tem 14.910 e do de Simplão que tem 19.729.

O immediato será o do Ronco na linha de Alexandria, que mede 8.250 metros.

A linha do Ricken liga directamente Toggenburgo com a bacia de Linth e a região acima do lago de Zurich.

Parte de Uznach estação na linha de Zurich-Sargaus-Coire e vae a Wattwyl, estação da linha de Frauenfeld-Wyl-Buchs.

E' feita pelos caminhos de ferro federaes.

O tunnel começa no kilometro 4,29 com a cota de 486^m,8.

E' em rampa de 15,75 até o ponto culminante que tem a altitude de 624 metros; desce depois com declives diversos. Tem 82,4 por cento em alinhamentos rectos e 17,6 em curvas.

Nos terrenos atravessados não ha nem schistos, nem greis, nem granito. São terrenos de formação molassica com bancos de grez.

O ataque faz-se pelas duas extremidades mas a maior parte do trabalho deve ser executado do lado de Uznach por causa das aguas: 6.900^m do sul e 2.100 do norte.

O tunnel passa sob a torrente do Ricken. Temem-se por isso infiltrações.

A via ferrea está orçada em 11.800.000 francos sendo 8.360.000 para o tunnel.

Começaram os trabalhos no fim do anno de 1903. No fim de junho a galeria deanteira media no norte 946^m,4 no sul 550.

As automotoras da Companhia Real

Teem-se feito repetidas experiencias das novas carruagens automotoras mandadas vir pela Companhia, da casa V. Purrell, de Bordeus, para serviço dos troços de linhas de pequeno trafego, dando sempre o melhor resultado.

O trajecto Lisboa-Santa Apolonia a Cintra foi feito em 1 hora e 10 minutos, tempo do qual, tirados 14 minutos de paragens para cruzamentos ficam 56 minutos de marcha, o que dá uma velocidade média de 32 kilometros por hora. O carro levava apenas oito pessoas; mas mesmo com a lotação completa e as bagagens correspondentes attinge a velocidade de 40 kilometros, em patamar, mais que sufficiente para este serviço.

O aspecto do vehiculo é elegante, sendo dividido em cinco compartimentos, dos quaes, o da frente, é destinado ao machinista, onde estão osapparelhos de manobra e os freios um de vacuo automatico, outro manual; na parte inferior ao leito fica o motor. Este compartimento é envidraçado na frente, tendo assim, o conductor ou machinista, ampla vista sobre a linha. A vidraça é simples e não dupla ou triplice como succede ser necessario em algumas linhas que atravessam florestas ou localidades onde os bandos de mosquitos são tão densos que estes insectos se pegam aos vidros, interceptando a vista; desce-se, por isso, em marcha, o vidro coberto, ficando o segundo ou o terceiro até a primeira paragem em que os tres são limpos.

Atraz d'aquelle compartimento ha um outro para bagagens, e tres para passageiros das tres classes, para 8, 9 e 19 passageiros respectivamente, total 36 passageiros, cuja entrada é pela plataforma posterior, como nos carros tremvias.

Dois reservatorios d'agua, um na parte anterior outro na posterior, inferiormente ao leito, dão ao carro mais condições de equilibrio.

A caldeira é multitubular, de sistema inexplosivo. A pressão do regime é de 20 kg. por centimetro quadrado. O motor é do sistema Compound, de 4 cylindros, dois de alta e dois de baixa pressão collocados em tandem, o que consideravelmente diminue o jogo lateral da carruagem, que é diminutissimo.

Estes vehiculos, a darem na pratica o resultado que se espera, devem prestar excellente serviço á companhia e ao publico, sobretudo se forem utilizados para pequenos trajectos entre pontos das varias linhas que, durante o dia, não são servidos por trens ordinarios com a necessaria frequencia.

Ha mercados a servir, povoações entre as quaes as relações são frequentes e que estão, durante muitas horas, privadas de serviço ferroviario, estando, as linhas, todavia, inactivas; nesse periodo podem ser utilizadas para a circulação das automotoras, com grande utilidade para o publico.

Na Italia é este, em geral, o emprego d'estes vehiculos, e na França tambem se está ensaiando o sistema, dando bons resultados.

Comboios sem paragens

A America sempre pratica e revoltando-se contra a lei geral da policia dos caminhos de ferro que prohibe aos viajantes subirem ou descirem dos comboios enquanto não estejam completamente parados, apresentam o invento dos comboios que tomam e deixam passageiros sem que parem.

O invento é devido a um americano. Exteriormente e de um e outro lado da linha estão dispostos carris supplementares sobre os quaes assenta e póde deslizar uma armadura metallica, sob que passam os comboios e que fórma corpo com um apeadeiro movel, destinado a desempenhar no momento opportuno o papel de baldeador.

Quando o comboio chega debaixo da armadura, arrasta-a por meio de polés que deslizam sobre golas ou canaes cavados nos tectos dos comboios. As polés levantadas da armadura pelo comboio e depois fixas, num momento dado, por um travão, transmitem o movimento do comboio ao apeadeiro movel, acompanhando este os vagons e permitindo assim aos viajantes entrar e sair durante a marcha do comboio.

Chegado ao ponto onde tem que ficar o apeadeiro movel, os carris sobre que corre a armadura, apresentam uma inclinação ascendente, enquanto que os da linha conservam-se horisontaes. A armadura vae assim demorando a marcha pouco a pouco até parar, e o comboio segue até encontrar um outro apeadeiro movel.

A unica difficuldade que se apresenta é a necessidade de grandes tratos de terreno onde tão grandesapparelhos possam caminhar em um e outro sentido de ambos os lados da linha.

O sr. Jenkins, o inventor, diz que por este sistema nem para mudar de machina os comboios tem necessidade de parar.

No local escolhido desatre-la-se o comboio da machina, a qual animada de velocidade superior á d'aquelle, entra numa linha de resguardo. O comboio, em virtude da velocidade adquirida, continua avançando até encontrar a machina que ha de arrastá-lo e que já está caminhando adeante d'elle com velocidade pequena, afim de poder ser apanhada pelo comboio. O choque é insignificante e nesse momento faz-se a ligação.

Tudo isto é feito por meio de manobras delicadas, demandando, infinita precisão, prudencia e sangue frio sob pena de terriveis accidentes; mas os americanos não se assustam com pequenas cousas.

O que é, porém mais curioso é que no caso presente a America não conserva o monopolio da audacia e do engenho; tem que partilhá-lo com um europeu, um belga que tambem descobriu um outro processo igualmente ousado e não menos original.

Este processo apenas póde ser applicado a comboios formados por carruagens de piso central, mas a generalização d'estas carruagens em todas as linhas, tende a fazer desaparecer as do antigo modelo.

Durante o trajecto, o conductor faz passar para a ultima carruagem que vae sempre sem passageiros por este motivo, todas as pessoas que tem de descer na proxima estação e, no momento preciso, um engenhoso machinismo determina a desligação da carruagem que entra numa linha de resguardo onde se detem por falta de energia motora. Então os viajantes descem á sua vontade, sem a menor precipitação.

Quando se trata de receber passageiros a operação effectua-se com igual rapidez e segurança. Na estação ha uma carruagem com esse fim para a qual sóbem os viajantes que esperam o comboio e que está numa linha de resguardo.

O comboio quando passa por ella destrava-a por meio de uma alavanca que põe em movimento e como a linha de resguardo tem uma certa inclinação mathematicamente calculada em relação ao peso da carruagem, vem esta unir-se automaticamente á cauda do comboio, sendo nesse momento atrelada.

E' facil de prevér que quando os vagons sejam automoveis, o que parece não estar longe, estas operações far-se-hão com muito mais facilidade e precisão.

Estamos, pois, em vespuras de ver supprimidas as paragens e portanto o atraso dos comboios, salvo em casos excepcionaes.

Times is money.

AUTOMOBILISMO

Consta que vae ser montado o serviço de automoveis entre a villa de Cacilhas e mais pontos do concelho de Cezimbra.

As carreiras serão diarias para Almada, Cova da Piedade, Caramujo, Mutella, Pragal e Caparica.

A estatistica em Portugal

Um dos elementos para o estudo das circumstancias que influem no movimento economico d'um Estado consiste sem duvida na observação detalhada e rigorosa das oscillações que se dão em tudo que com a economia se relaciona.

Durante muito tempo, ao passo que no estrangeiro se ligava a este ramo de trabalhos administrativos um cuidadoso interesse, em Portugal a estatistica era conhecida apenas como uma especie de chinezice, de passatempo futil para distracção de ociosos.

Ultimamente, porém, devido á rasgada iniciativa do sr. conselheiro Eduardo Villaça, os trabalhos de estatistica tem tido um desenvolvimento consideravel, e a prová-lo temos sobre a nossa mesa varios grossos volumes pelos quaes se póde avaliar do movimento emigrativo da população portugueza, do movimento commercial e marítimo dos nossos portos da metropole e das colonias, do movimento que tem soffrido as contribuições directas e do movimento postal e telegraphico.

Trabalhos d'esta ordem, que demandam larga fadiga, que chegam a desalentar pela sua ingratitude, pois que os trabalhadores que se dedicam áquella tarefa não tem a compensá-los a gloria de ver o seu nome apregoado e admirado, são um vasto repositório para os que se dedicam á solução dos problemas economicos e d'elles se colhe largo ensinamento, proveitosa lição.

A vastidão do assumpto impede-nos de entrar em detalhadas apreciações.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Real dos Caminhos de ferro
Portuguezes

Amortização do 1.º semestre de 1904 por compra
no mercado

Em virtude do disposto no § 5.º do artigo 3.º e alíneas b) e d) do artigo 61.º dos estatutos, em seguida se publica a numeração das obrigações d'esta Companhia, que foram compradas para a dita amortização do 1.º semestre de 1904.

Obrigações de 3 % privilegiadas de 1.º grau

2.596 a	2.599 —	2.647 a	2.649 —	3.943 —	5.952 —	10.904 —
12.482 a	12.487 —	13.618 a	13.627 —	13.666 —	13.667 —	17.065 a
17.071 —	19.050 a	19.056 —	25.851 —	25.852 —	29.004 a	29.010 —
29.656 —	30.077 a	30.081 —	30.339 a	30.343 —	32.688 —	32.689 —
32.860 a	32.862 —	33.456 —	33.501 a	33.515 —	34.538 a	34.541 —
36.662 —	38.085 —	38.086 —	39.114 —	39.180 a	39.182 —	39.892 a
39.910 —	41.605 a	41.608 —	42.305 —	44.095 a	44.098 —	46.343 —

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de janeiro de 1905

Não houve ainda, durante a quinzena, facto algum que sequer deixe prevêr qual será a decisão da magna questão dos Tabacos.

O governo mantém-se numa mudez absoluta, que vae sendo origem de continuos ataques dos defensores da Companhia dos Fosforos, e, diga-se em verdade, é vista com certa estranheza pelos imparciaes.

Comparados os poucos mezes que faltam para findar o praso em que deverá ser feita a denuncia do contracto actual com os longos tempos desde os quaes se anda tratando do assunto, e que, portanto, devem ter sido aproveitados pelo governo para o estudar em todas as suas phases, não se explica facilmente esta falta de resolução da parte do governo que, para mais, tem na pasta da fazenda um ministro activo e honesto zelador dos rendimentos do thesouro.

Por certo que grandes razões ha para essa irresolução, e não é difficil suppôr que enormes pressões se exercem para a continuar ou para collocar o governo em difficuldade de tomar qualquer medida radical. Só assim se explica a demora.

O movimento do mercado de fundos foi importante, como é natural nesta epoca em que os juros começam a buscar emprego em capitalização. Mas não ha por enquanto grande disposição para empregos definitivos, motivo pelo qual as cotações não se tem elevado consideravelmente.

Ainda assim, nas inscrições, os titulos pequenos, subiram quasi um ponto, nestes quinze dias nas de assentamento e um ponto certo nas de coupons. E' o pequeno capitalista a fornecer o seu *pé de meia*. Os outros titulos do Estado estiveram oscilantes e ficam na mesma situação, bem que sobre elles houvesse bastante movimento.

As acções de bancos e companhias tiveram pouco movimento pela falta de papel, o que fez encarecer as cotações. As da Companhia Real subiram até 59.500 réis no dia 7, mas vieram depois para 57.500 réis ficando assim com maior cotação do que no principio do periodo.

Como se sabe, um grande lote d'este papel não virá ao mercado enquanto a cotação não fôr superior a 60.500 réis, limitando-se, por agora, as operações ás vendas por parte de possuidores de pequenas porções que se contentam com cotações mais baixas, ou que precisam realizar. Nisso se explica que se passem dias seguidos sem apparecer papel.

Nas dos Fosforos, estacou um pouco a especulação baixista e a muita procura animou as operações.

Em obrigações o movimento foi regular, subindo os preços das Prediaes, e, mais do que todas, as Ambacas, passando rapidamente de 87.5600 a 89.5800.

Damos hoje o nosso mappa comparativo das cotações durante todo o anno findo, com a maior e menor cotação mensal e annual de cada titulo.

Por esse instructivo quadro se veem as oscilações que durante o anno tiveram os valores tanto no nosso mercado como nos estrangeiros.

O dinheiro foi facil tanto para descontos de bom papel, que se fizeram entre 5 e 4 1/2 % como para *reportes* que só exigiram 5 1/2 a 4 1/2.

O nosso mercado de cambios que, passadas as necessidades da liquidação do fim do anno, já se achava muito regularmente suprido de papel, tem visto successivamente augmentar o seu stock já com o papel resultante da venda de productos africanos cujos preços tem convidado á liquidação, já com as remessas que ultimamente tem affluído do Brazil como consequencia da melhoria cambial que nestes ultimos tempos ali se tem dado.

D'aquí uma nova melhoria de cotações para os compradores como se verá da lista respectiva.

A ultima cotação do cambio do Brazil é 14 com tendencia para a alta.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres 90 d/v...	46 15/16	46 7/8	Desconto no Banco de Portugal....	5 1/2 %
" cheque...	46 1/2	46 3/8	No mercado.....	5 %
Paris 90 d/v.....	610	612	Cambio do Brazil.	14
" cheque.....	615	617	Premio da libra...	5700
Berlim 90 d/v.....	248	249		e
" cheque...	253	254		5715
Francfort 90 d/v.	248 1/2	249 1/2		
" cheque...	253 1/2	254 1/2		
Madrid cheque...	775	785		

46.414—47.237 a 47.239—47.282 a 47.290—47.726 a 47.730—
47.972—48.620 a 48.624—48.629 a 48.631—51.671—52.253—
52.516 a 52.519—57.419—57.988—59.982—59.987—59.988—
60.292 a 60.296—60.400—61.484 a 61.511—61.745—61.746—
61.946 a 61.948—62.078—62.328—62.329—68.265 a 68.267—
68.317—68.318—68.429—68.430—72.062—72.063—72.607 a
72.610—73.257—73.258—73.421 a 73.427—84.066—84.729—
85.119—85.837—85.838—86.456—88.335 a 88.340—140.395 a
140.397—140.635—142.505 a 142.550—143.994—144.951—144.952—
144.956—144.957—145.245—145.246—145.975—147.233 a 147.235—
147.948 a 147.950—147.962 a 147.964—149.334—149.933—151.761 a
151.769—153.648—153.649—154.405 a 154.407—165.861—165.869 a
165.874—166.974 a 166.978—167.623 a 167.625—172.169—175.808—
175.809—176.256 a 176.263—176.304 a 176.315—176.368—176.369—
176.380 a 176.384—176.452 a 176.456—178.074—180.222 a 180.225—
181.517—181.518—184.746—191.544 a 191.547—192.572 a 192.585—
194.116—194.117—197.576—198.590 a 198.592—198.791—200.944—
200.945—201.238—201.526 a 201.533—202.488—202.489—202.836 a
202.843—203.974 a 203.986—205.200—207.156—207.157—218.127—
218.128—219.949—221.949 a 221.962—225.027 a 225.033—226.003—
226.509—228.498—228.858—229.430—230.636—232.044 a 232.049—
232.227—232.228—232.266 a 232.268—232.505 a 232.507—233.438 a
233.441—235.776—236.026 a 236.028—236.311—236.407—236.408—
241.655 a 244.657—246.180—250.477—250.478—252.103—252.104—
252.216—252.217—252.656—252.657—253.478—253.479—253.836—
255.033—255.034—255.782 a 255.789—256.472—256.473—259.186—
259.187—259.497—259.895 a 259.904—260.113—263.779 a 263.781—
269.008—270.149 a 270.253—271.411 a 271.418—272.059—272.060—
272.085 a 272.088—273.091—273.535—275.574—276.050—277.148 a
277.153—279.510—279.888 a 279.890—280.718—283.425 a 283.436—
283.622—283.827—283.828—284.139—284.140—284.285—286.500—
290.132—290.133—291.598—292.494 a 292.504—295.707—296.232 a
296.235—297.852—301.483—301.640—302.833—302.834—305.070—
305.970 a 305.973—306.109 a 306.111—306.225—309.515 a 309.517—
310.861—310.862—310.952 a 310.957—314.330—315.284—315.424 a
315.429—315.577 a 315.605—316.551—317.914—317.915—319.355 a
319.361—322.390 a 322.393—323.726 a 323.729—325.623—325.930—
326.999—328.027 a 328.029—328.684—329.181—329.182—330.210—
330.211—330.584—330.820—335.750 a 335.752—335.861—337.330—
338.550—338.715—339.253 a 339.256—340.493 a 340.496—340.540 a
340.550—341.674 a 341.677—344.197 a 344.199—344.830—349.084—
349.557 a 349.561—349.876 a 349.879—350.161 a 350.163—353.704—
354.201 a 354.203—358.545 a 358.549—361.261 a 361.268—361.328—
361.798—361.799—361.806 a 361.808—366.128—366.592—367.642—
367.822—369.714—371.298—371.653 a 371.657—373.822—373.823—
374.541 a 374.543—374.624—374.625—374.641 a 374.643—374.761—
374.766—375.200 a 375.208—377.049—377.050—377.849—378.183 a
378.189—378.541 a 378.543—380.264 a 380.276—380.283—380.815—
381.496 a 381.498—381.551—381.826—381.827—384.381—384.888—
384.889—387.866—387.935 a 387.948—388.040 a 388.045—389.010 a
389.013 Total 860 obrigações.

Estas obrigações tem todas o coupon n.º 21 e seguintes.

Obrigações de 4 % privilegiadas de 1.º grau

3.113 e 3.114—3.271 e 3.272—3.748—4.513—5.468 a 5.472—
9.841 a 9.847—9.986—9.987—11.108 a 11.111—13.283—17.175—
17.927 a 17.934—22.223—22.224—23.852—24.615—29.609—31.443
Total 40 obrigações.

Estas obrigações tem todas o coupon n.º 21 e seguintes.

Obrigações de 4 1/2 % privilegiadas de 1.º grau

Dois titulos de 5 obrigações : 345—735.

Sete titulos de 1 obrigação :

1.791—5.430 a 5.432—7.095—7.097—7.595.

Estas obrigações tem todas o coupon n.º 21 e seguintes

Obrigações de 3 % privilegiadas «Beira Baixa»

Dezanove titulos de 5 obrigações :

297—693—820 e 821—1.197—1.332—1.550—1.602—1.647—1.769—
4.218—4.256—4.589—5.103—5.305—5.948—6.369—7.809—8.838

Titulos de 1 obrigação :

9.051—12.453—13.050 a 13.052—13.119—13.120—13.297—14.425—
14.924—16.852—16.853—17.231 a 17.234—17.769—18.566—19.098—
20.023—20.024—20.151—20.167—21.061—21.067—21.286—21.287—
21.322—21.447—21.726—21.727—22.315—23.036—23.465—23.466—
23.781—25.102—25.747—25.748—26.486—26.593—26.717—27.111—
29.380—29.984—30.346—30.372—30.379—30.391—30.712—30.996—
31.215—31.581—33.470—33.983—34.424—34.567—34.806—34.849—
34.850—35.248—35.309—35.460—35.524—35.574 a 35.576—38.371—
38.403—38.449—38.469—38.488—39.750—40.374—43.348—43.802—
43.804—43.805—43.937—44.747—46.280—46.748—47.398 a 47.400—
48.158—48.830—49.587—49.916—50.663—52.217 a 52.221—52.489—
54.163—54.610 a 54.612—54.6485—4.649—54.652—54.653—55.256—
57.685—58.080—58.435. Total 108 obrigações.

Estas obrigações tem todas o coupon n.º 18 e seguintes.

(Continúa).

Maior e menor cotação mensal e annual, em 1904, de fundos portuguezes

Bolsas	TITULOS	Janeiro		Fevereiro		Março		Abril		Maio		Junho	
		Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor
Lisboa.	Inscrições de assentamento	38,90	37,65	38,20	36	38,10	37,50	39,15	38	39,25	37,75	38,80	37,65
	" de coupon	38,50	38	38,10	36	38,15	37,40	39,15	38,08	39,90	37,60	38,70	37,53
	Obrigações 4 0/0, 1888	20 400	20 100	20 350	19 700	20 520	20 000	20 600	20 250	20 800	20 600	20 400	20 300
	" 4 0/0, 1890, assentam.	-	-	48 400	48 400	49 000	49 000	47 300	47 300	47 000	47 000	47 400	47 400
	" 4 0/0, 1890, coupon ..	48 700	48 300	48 700	48 600	48 600	48 400	47 000	46 800	47 400	46 700	47 500	47 400
	" 4 1/2 0/0, assentamento ..	57 000	56 500	57 000	56 500	57 000	55 600	57 000	55 200	55 600	55 000	55 400	55 000
	" 4 1/2 0/0, coup. int.	57 000	56 700	57 000	56 000	58 600	56 000	56 700	55 000	55 600	55 400	55 000	55 000
	" 4 1/2 0/0, ext., 1.ª série ..	-	-	-	-	67 800	65 600	69 000	67 900	68 300	67 000	69 900	69 000
	" Tabacos, coupon	112 000	111 900	-	-	115 000	112 500	113 400	113 000	112 000	112 000	-	-
	Accções Banco de Portugal	166 800	166 000	166 500	165 000	164 900	158 500	171 000	163 500	172 500	171 000	172 500	172 300
	" " Commercial	-	-	133 200	133 000	133 500	133 000	-	-	-	-	-	-
	" " Nac. Ultramarino ..	119 600	108 000	112 000	101 000	108 200	107 500	122 400	108 000	112 500	112 000	112 600	112 000
	" " Lisboa & Açores ..	125 000	123 500	125 500	116 500	120 000	115 300	123 000	119 500	123 000	122 700	122 700	122 500
	" Tabacos, coupon	143 500	141 300	144 000	138 000	141 000	138 000	147 000	143 000	149 000	146 500	146 000	135 500
	" Companhia Phosphoros ..	75 000	74 000	83 000	80 000	-	-	71 000	65 000	73 300	68 000	71 500	67 500
	" Companhia Real	43 850	42 400	42 500	40 000	49 100	44 000	47 200	45 000	46 000	42 600	48 300	41 900
	" Companhia Nacional	-	-	-	-	4 750	4 300	4 950	4 600	4 950	4 150	4 750	4 150
	Obrigações prediaes 6 0/0	93 000	92 500	93 000	93 000	93 150	93 000	93 000	93 000	93 350	93 000	93 500	93 500
	" " 5 0/0	90 050	89 500	90 150	89 900	90 300	90 000	90 150	89 850	90 700	90 200	91 150	90 800
	" " C.ª Real 3 0/0 (1.º grau) ..	80 200	80 200	80 000	79 000	79 500	79 000	79 800	79 000	79 400	79 000	79 500	79 000
	" " " 3 0/0 (2.º grau) ..	48 200	42 500	44 300	40 000	43 400	40 500	44 000	43 050	43 500	42 300	43 700	42 600
Paris ..	" " Nacional	72 100	70 900	71 000	70 200	70 100	69 600	69 500	68 800	68 800	68 400	68 600	68 000
	" " Através d'Africa ..	93 700	87 000	87 600	80 500	91 000	84 500	93 000	90 500	93 000	92 500	92 800	92 300
	3 0/0 portuguez, 1.ª série	64,57	61 47	61,80	56	59,80	57 20	60,70	59,75	60,57	59,40	62,55	60,95
	Accções Companhia Real	197	192	193	179	210	178,25	209	201	205	191	205	188
	" Madrid-Caceres	41,50	40	39,75	37	39,50	33	36	35	35	32	36	35
	" Madrid-Zaragoza	321	306	312	250	286	251	292	266	277	260	284	273
	" Andaluzes	160	152	153,50	128	140	127	133	130	125,50	120	145	130
	Obrigações Comp.ª Real (1.º grau) ..	376	360	370	356	356	350	360	355	358	340	367	358,50
Londres	" " " (2.º grau) ..	205,75	202	202	177	192	179	196	191	194	189	197	190,50
	" " Beira Alta ..	123	117	125	115	116,75	114	114,75	110	112,50	110,50	128	110
	" " Madrid-Caceres ..	139,75	130	132	114	131	120	122	118	119,50	115	124	116
	3 0/0 portuguez	64,50	61,75	61,72	57,75	59,75	57,75	61,75	60	61	60,25	62,75	61,75
Amsterd	Obrigações Através d'Africa	83,88	79	78,72	75	79	74	81,88	79,62	82	80,62	81,75	80,50

Cotações nas Bolsas portugueza e estrangeiras

BOLSAS	JANEIRO													
	2	3	4	5	6	7	9	10	11	12	13	14	—	—
Lisboa :	Inscrições de assent.	38,50	38,50	38,70	39,10	-	39,40	39,45	39,45	39,45	-	39,45	39,45	-
	" coupon ..	38,50	38,50	38,75	39	-	39,30	39,40	39,80	-	39,25	39,30	39,50	-
	Obrig. 4 0/0 1888	20 600	20 300	-	20 300	-	20 250	20 200	-	20 350	20 400	20 400	20 500	-
	" 4 0/0 1890 assent	-	-	49 500	-	-	49 500	49 500	-	49 500	-	-	-	-
	" 4 0/0 1890 coupon ...	-	-	-	49 500	-	49 600	-	49 500	-	-	-	-	-
	" 4 1/2 0/0 assent	-	-	-	57 800	-	58 000	-	-	57 500	57 900	-	-	-
	" 4 1/2 0/0 coupon int ..	-	57 200	57 500	57 500	-	57 300	-	57 500	57 500	-	57 500	-	-
	" externo 1.ª série	-	67 400	67 500	67 500	-	67 300	67 400	67 800	67 200	67 300	67 200	-	-
	" Tabacos coupon	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Accções B. de Portugal	175 000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	" " Commercial	-	-	-	-	-	140 100	140 500	-	140 500	140 300	140 500	-	-
	" " Nac. Ultramarino ..	-	109 000	-	109 000	-	109 000	109 100	-	108 900	108 800	-	-	-
	" " Lisboa & Açores ..	-	117 000	-	-	-	-	-	117 000	-	118 000	-	-	-
	" Tabacos coupon	125 600	126 500	-	126 900	-	124 000	124 000	123 900	124 000	-	-	124 000	-
	" Comp. Phosphoros ..	60 800	61 000	61 300	62 000	-	62 000	62 500	63 900	63 700	62 700	62 800	62 700	-
	" " Real	-	55 000	55 100	-	-	59 000	-	-	-	-	57 000	-	-
	" " Nacional	6 500	6 500	-	-	-	6 500	6 300	-	-	6 400	6 500	6 500	-
	Obrig. prediaes 6 0/0	-	-	-	92 500	-	-	-	-	-	93 500	93 500	93 500	-
	" " 5 0/0	-	90 500	90 700	90 800	-	90 800	91 000	91 000	91 000	91 000	91 000	-	-
	" " C.ª Beira Alta	-	-	-	32 000	-	-	-	-	-	32 500	-	-	-
	" " Real 3 0/0 1.º grau ..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	" " " 3 0/0 2.º " ..	-	-	49 500	49 750	-	49 450	49 300	49 100	49 100	-	49 300	49 400	-
Paris :	" " Nacional	-	-	69 400	-	-	-	-	-	-	69 700	-	-	-
	" " Atravez d'Africa ..	-	87 600	-	88 000	-	88 500	-	89 000	89 400	89 800	89 800	-	-
	3 0/0 portuguez 1.ª série ..	-	65,60	65,70	64,15	63,72	63,75	63,97	63,97	64,20	64,15	64,32	-	-
	Accções Comp. Real	-	276	284	280	283	278	275	278	277	-	-	-	-
	" Madrid-Caceres	-	39	38	39	-	-	-	-	38,50	39,50	-	-	-
	" Madrid-Zaragoza	-	303	304,50	308	306,50	-	-	-	-	-	-	-	-
	" Andaluzes	-	-	193,50	196	198	-	-	-	-	-	-	-	-
	Obrig. Comp. Real 1.º grau ..	-	380	380	370	370	-	371	371	372	372	378	-	-
Londres :	" " 2.º " ..	-	237	239	238	-	-	237	-	-	237	237	-	-
	" " Beira Alta ..	-	150,50	152	152	152,50	-	-	-	-	-	-	-	-
	" " Madrid-Caceres	-	129	130	131	-	128,25	128,50	129	129	130	133	-	-
	3 0/0 portuguez	-	64,50	64,75	64,75	64,50	64,50	64,50	64,62	64,62	64,75	64,62	-	-
Amsterd	Obr. Atrav. Africa	-	85,75	85,75	-	85,25	85,75	85,50	87	-	87	-	-	-

* Juro não recebido

e titulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguezas e estrangeiras

Julho		Agosto		Setembro		Outubro		Novembro		Dezembro		Durante o anno			
Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior		Menor	
38,20	37,75	38,20	37,80	38,60	38,10	39,60	38,50	39,70	39,50	40,20	38,40	Dezembro ..	40,20	Fevereiro ..	36
38	37,70	38	37,70	38,20	37,80	39,20	38,15	39,35	38,05	39,50	38,10	Maior	39,90	"	36
20,250	20,050	20,700	20,200	20,700	20,600	20,850	20,500	20,900	20,800	20,700	20,500	Novembro ..	20,900	"	19 700
-	-	49 000	49 000	-	-	48 000	48 000	49 000	49 000	49 500	49 500	Dezembro ..	49 500	Maior	47 000
47,800	47,800	49 000	48 900	49 100	49 000	48 000	47 500	49 000	49 000	49 100	49 000	Setembro ..	49 100	"	46 700
57,000	55 400	57 500	57 200	57 500	57 500	57 500	56 200	58 000	56 800	58 200	57 300	Dezembro ..	58 200	"	55 000
56,600	55,500	57 500	57 000	57 500	57 400	57 500	56 100	58 000	56 600	57 900	57 500	Março	58 600	Abril	55 000
69 300	66 600	67 300	66 300	68 000	67 200	69 000	67 800	69 700	69 000	69 900	68 500	Junho	69 900	Março	65 600
111,500	108 000	-	-	109 000	108 000	111,500	108 500	-	-	-	-	Março	115 000	Junho	108 000
172,300	169 300	171,500	170 500	175 000	171,500	175 000	174 500	175 000	173 800	175 000	174 600	Setembro ..	175 000	Março	158 500
133,600	132 600	135 000	133,800	135 000	135 000	137,000	137 000	139 000	136 000	140 000	138 000	Dezembro ..	140 000	Julho	132 600
109,800	109 000	109 000	108 000	107 900	107 000	110 000	107 000	110 000	109 000	109 700	108 700	Abril	122 400	Fevereiro ..	101 000
122,000	117,500	118 500	117 100	118 500	117 000	117 150	116 000	116 700	114 000	119 500	117 000	Fevereiro ..	125 500	Novembro ..	114 000
144,000	128 000	137 000	129 300	137 000	133 200	139 000	127 000	132 500	128 000	131 900	124 000	Maior	149 000	Dezembro ..	124 000
68 000	62 000	65 800	64 500	66 700	66 000	69 200	65 000	67 100	63 900	64 400	59 500	Fevereiro ..	83 000	"	59 500
43,700	43 000	43 600	43 000	46 000	43 500	47 500	45 800	49 650	46 600	53 000	49 100	Dezembro ..	53 000	Fevereiro ..	40 000
4,650	4,550	4 750	4 700	4 750	4 600	4 950	4 700	7 000	5 000	6 900	6 500	Novembro ..	7 000	Maior	4 150
92,600	92 000	92 400	92 200	92 500	92 200	92 650	92 200	93 200	92 600	94 000	93 000	Junho	93 500	Julho	92 000
91,100	89 100	89 650	89 100	89 550	89 000	89 500	89 000	90 500	89 200	92 250	90 650	Dezembro ..	92 250	Setembro ..	89 000
75,500	75 200	78 000	76 000	79 200	79 000	79 000	78 70	79 400	79 200	78 700	78 500	Janeiro	80 200	Julho	75 200
42,850	41 800	42 550	42 200	44 300	42 250	46 000	44 100	48 700	46 000	50 000	48 000	Dezembro ..	50 000	Fevereiro ..	40 000
68,300	67 800	69 200	68 800	69 300	69 100	69 100	67 000	70 100	67 000	70 000	69 200	Janeiro	72 100	Outubro	67 000
90 200	87 000	87 500	87 400	90 000	88 300	90 400	89 700	92 000	90 400	91 800	87 000	"	93 700	Fevereiro ..	80 500
63,10	60,57	62 50	61,80	63,40	62,07	64,27	63	64,80	63,95	65,67	64,55	Dezembro ..	65,67	"	56
210	198	208	202	215	202	224	218	235	222	258	239	"	258	Março	178,25
38	36	38	30	40	36,50	39,50	38	40	38	40	35	Janeiro	41,50	Agosto	30
291	278	289	275	295	283	298	283	298	286	305	294	"	321	Fevereiro ..	250
144	136	138	136,25	155	147,50	167	158	175	162	192	184	Dezembro ..	192	Maior	120
365	358	365	362	377	364	376	371	376	373	380	377	"	380	"	340
202	190,25	203	199,50	210	199	218	207,50	230	217	237	230	"	237	Fevereiro ..	177
133,50	124	130	128	147	129,50	141	135	144,50	137,50	177	151	"	177	Abril	110
127	121	127	123,50	134,50	127	131,75	125	135	126	134	126,75	Janeiro	139,75	Fevereiro ..	114
62,62	61,25	62,62	62,25	63,25	62,25	64,50	63	65	64	66	65	Dezembro ..	66	"	57,25
83,25	81,93	83,43	82	81	82	84	83	85	83,75	85,43	84,50	"	85,43	Março	74

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes

Linhas	Periodo de exploração	1904			1903			Totaes desde 1 de janeiro		Differença a favor de	
		Kil.	Totaes	Kilom.	Kil.	Totaes	Kilom.	1904	1903	1904	1903
		de a	Réis	Réis	de a	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
COMPANHIA REAL	Antiga rede e nova não garantida ...	10 16 Dez 693	76.703.000	110.682	693	75.165.933	108.464	4.599.493.000	4.434.792.906	164.700.094	-
		17 23 " "	88.112.000	127.145	" "	75.165.933	108.464	4.687.605.000	4.509.938.839	177.666.161	-
	Nova rede garantida	10 16 Dez 380	11.204.000	29.484	380	11.204.067	29.484	663.887.000	643.606.094	20.280.906	-
		17 23 " "	13.903.000	36.586	" "	11.204.067	29.484	677.790.000	651.810.161	22.979.839	-
Vendas Novas		10 16 Dez 70	2.038.000	29.114	-	-	-	77.951.000	-	-	-
		17 23 " "	2.523.000	36.042	-	-	-	80.474.000	-	-	-
Sul e Sueste		11 20 Out 538	43.852.355	81.509	518	46.538.350	89.842	1.046.858.832	1.053.415.935	-	6.557.103
		21 31 " "	42.027.753	78.118	" "	46.773.890	90.297	1.088.886.585	1.100.189.825	-	11.303.245
Minho e Douro		21 31 " 358	43.870.165	122.542	358	37.809.463	105.613	1.168.041.005	1.151.069.060	16.971.945	-
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Beira Alta		19 25 Nov 253	7.996.577	31.607	253	8.089.978	31.975	400.731.013	380.744.749	19.989.261	-
		26 2 Dez "	11.132.302	44.001	"	11.833.184	46.771	411.866.315	392.577.933	19.288.382	-
		3 9 " "	5.888.439	23.274	"	7.451.668	29.453	417.754.754	400.029.601	17.725.153	-
Nacional — Mirandella e Vizeu		9 15 " 105	1.653.146	15.744	105	1.766.325	16.822	96.777.663	91.933.555	1.844.108	-
		16 22 " "	2.088.354	19.889	"	1.832.931	17.456	98.866.017	96.766.486	2.099.531	-
		23 31 " "	2.216.554	21.110	"	1.530.155	14.572	101.082.571	93.296.641	2.785.930	-
Guimarães		-	-	-	34	-	-	-	-	-	-
Porto á P. e Famalicão		-	-	-	64	-	-	-	-	-	-
Norte de Espanha. ...		9 15 Dez 3656 Ps.	2.609.579 Ps.	708	3656 Ps.	2.589.461 Ps.	708	109.300.636 Ps.	109.525.027 Ps.	-	221.391
		16 22 " "	2.706.051	735	"	2.610.131	713	112.006.687	112.135.158	-	128.471
Madrid — Zaragoza — Alicante		17 23 Dez 3650	2.161.656	592	3650	2.045.943	560	101.178.215	101.010.948	137.267	-
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Andaluzes		10 16 Dez 1067	418.522	392	1067	372.711	349	21.230.254	20.550.501	679.753	-
		17 23 " "	438.931	411	"	395.799	370	21.669.186	20.946.300	722.886	-
Madrid-Caceres		17 23 Dez 429	96.812	225	429	95.125	221	4.614.076	4.712.580	-	98.504
		24 31 " "	85.345	198	"	86.868	202	4.699.421	4.793.448	-	100.027
		1 7 Jan. "	67.276	156	"	66.858	155	67.276	66.858	418	-
Zafra a Huelva		17 23 Dez 180	46.849	260	180	45.356	251	2.134.409	2.302.394	-	167.985
		24 31 " "	55.452	308	"	45.589	253	2.189.861	2.347.983	-	158.122

TRACÇÃO ELECTRICÁ

Lisboa

Foi entregue ao director da Companhia Carris de ferro uma petição assignada por 1.120 pessoas para a construção de uma linha pelas ruas do Conde de Redondo e de Santa Martha, ligando a linha Gomes Freire ás da Avenida da Liberdade.

Esta linha já tinha sido estudada.

Londres

Dentro em pouco começarão a funcionar nas linhas da «Metropolitan and District Company» os comboios electricos.

E' provavel que no final do corrente anno a cidade de Londres possua esse melhoramento na sua viação accelerada.

As estações e os tunneis já prontos estão recebendo os ultimos retoques e aformoseamentos.

As carruagens adoptadas são as de piso central, como mais commodas e elegantes.

A estação productora de força motriz, cujas installações são dignas de menção, está já terminada, bem como toda a linha desde Baker Street até Uxbridge. Os trabalhos para a conversão do «Ynner Circle» são feitos á noite.

Antes de começar a funcionar a linha por este sistema, o director e varios empregados superiores vão em viagem de estudo á America, afim de conhecerem as linhas ferreas electricas dos Estados Unidos e colherem todos os dados para que o serviço em Londres seja montado nas melhores condições de segurança e commodidade.

LINHAS PORTUGUEZAS

Cintra ao Oceano. — Realizou-se no dia 14 a assembleia geral d'esta companhia, sendo presente pelo director, o sr. dr. Mario Pinheiro Chagas, uma proposta, que foi unanimemente approvada, sobre o modo de garantir á sociedade Westinghouse o saldo dos seus debitos.

Assistiu á sessão o sr. W. H. Ostertag, secretario d'aquella sociedade d'accordo com o qual foi apresentada aquella proposta que, deve dizer-se, é uma prova das boas disposições da sociedade ingleza para com a companhia e dos seus bons desejos de lhe afastar quaesquer difficuldades para a regularização da situação.

Beira. — O corpo commercial da cidade da Beira enviou uma representação ao governo para que sejam reduzidas as tarifas do caminho de ferro. Esta pretensão dos commerciantes da Beira é apoiada pelos commerciantes da Rhodesia.

Benguella. — Está já assente e pronta para o serviço a ponte sobre o Catumbella, construida para viação ordinaria e de locomotivas.

Na primeira secção da linha do Lobito já uma locomotiva, a «D. Carlos», fez o percurso, com excellent resultado.

Algarve. — Por não terem os empreiteiros feito a entrega das obras, só em maio proximo será aberta ao publico a estação da Luz.

Swazilandia. — Consta que o governo vae fazer convite aos bancos nacionaes, para entrarem na quotização d'um emprestimo de 2.000 contos para as despesas de construção da linha de Swazilandia.

Regoa a Villa Real. — A casa Baume e Marpent, encommendou o conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado 12 vagoes destinados ao assentamento e balastragem da linha da Regoa a Villa Real.

Salamanca. — Foi approvado pelas estações superiores o accordo entre os caminhos de ferro do Estado e a Companhia de Salamanca para a correspondencia de comboios em Barca d'Alva.

LINHAS ESTRANGEIRAS

ESPAÑA

A Companhia dos Caminhos de ferro de Santander a Bilbao foi auctorizada a construir uma dupla via entre a estação de Santa Agueda e a de Irauregui, pertencentes á linha de Cadagua, Zorrosa a Valmaceda.

A sociedade mineira *The Sierra Company Limited*, proprietaria do caminho de ferro de linha estreita que, na provincia de Burgos, se estende da estação de Villafria, na linha de Madrid a Irun, a Barbadido de los Herreros, vae prolongar a sua linha até Canales, na provincia de Logroño.

FRANÇA

A Companhia d'Orleans vae inaugurar brevemente uma inovação de grande conveniencia para o publico, indicando aos viajantes que querem subir para o comboio o numero de logares vagos que ha em cada compartimento.

Consiste em collocar num dos batentes da porta que deita para o corredor da carruagem seis pequenos rectangulos de nickel, correspondentes ao numero de logares. Cada passageiro que entra retira um dos rectangulos.

D'esta maneira, sendo de noite, pôde qualquer pessoa sem incomodar os viajantes já installados saber o numero de logares vagos em cada compartimento.

As companhias dos caminhos de ferro occupam-se actualmente em aperfeigoar o sistema de aquecimento das carruagens por meio do vapor.

A primeira applicação d'este processo teve logar o anno passado. O sistema consta em fazer passar por tubos collocados sob o pavimento das carruagens uma mistura de ar comprimido e vapor procedente da locomotiva, que circula de um a outro extremo do comboio. A corrente gazosa assim produzida exerce uma acção reguladora em toda a canalização e leva até a extremidade dos tubos a agua condensada, cuja congelação podia difficultar o aquecimento.

Um aparelho collocado no extremo de cada carruagem dá automaticamente saída á agua.

INGLATERRA

A companhia *Great Western Railway* inaugurou um serviço de automotores ferroviarios, accionados a petroleo, entre Plymouth e The Rock, porto de Yelveston.

As machinas desenvolvem a força de 20 cavallos, teem quatro cylindros, e quatro freios, attingindo a velocidade de 14 milhas por hora.

Foi inaugurada uma secção de linha ferrea de Lancashire a Ayrshire, entre Mount Florida e Carmyle.

Em Hirkhill ha um tunnel de 270 jardas cuja perfuração foi muito difficil devido á contextura das rochas.

ALLEMANHA

Foi inaugurada uma linha ferrea electrica ao longo do canal de Teltowe. As locomotivas rebocam as grandes barcaças que navegam pelo canal transportando cereaes e materias primas para a industria.

Na linha ferrea complementar do Estado, de Lauban a Marklissa, a título de experiencia, estão funcionando automoveis a vapor.

BELGICA

Na Belgica trata-se de estudar a conversão da tracção a vapor na rede ferroviaria em tracção electrica.

O engenheiro que está procedendo a esses estudos, tendo considerado o problema sob o ponto de vista economico acha muito mais vantajosa a tracção electrica do que a tracção a vapor.

AUSTRIA

Foi dada a concessão da construção d'uma linha ferrea de Troppau a Grätet, e outra da estação de Harssdorf a Mährisch Altstadt.

Terminaram as obras das linhas ferreas de Rosbach-Adorf e de Zevetil Materisberg.

No mez de novembro de 1904 foram abertas ao publico as seguintes linhas: Heinersdorf-Reichsgrense, Winkelsdorf-Peters-

dorf, Nixdorf-Nieder Einsiedel, Polna Stecken-Polna Stadt, Sankor Strzylki-Topolnica, e Kornenburg-Ernstbrunn.

Além d'estas que já estão abertas á circulação, deve notar-se que já foi assignada a convenção entre os governos germanico e austriaco para a ligação da linha Troppau-Landesgrense com a rede prussiana em Boerwitz.

RUSSIA

Na proxima primavera vão começar os trabalhos para a construção de uma linha ferrea que, partindo da fronteira allemã, irá terminar em Georgenberg.

No anno proximo a Russia tenciona augmentar o seu material circulante com setecentas e setenta e tres novas locomotivas e onze mil quatrocentos e setenta e tres vagons.

Dentro de seis mezes será aberta ao publico a linha de Oremburgo a Tashkend, a qual liga a Russia europea com o Turkestão. E' linha de grande importancia strategica e não menor sob o ponto de vista industrial.

Publicações recebidas

Eduardo Coelho e a sua obra.—Uma glorificação á vida de trabalho de Eduardo Coelho, o fundador do *Diario de Noticias*, feita pelo actual director d'aquella folha, o dr. Alfredo da Cunha.

Agradecemos o exemplar que nos enviou.

Fabrica de conservas de Espinho.—Dos proprietarios d'esta importante fabrica recebemos uma tabella de preços correntes, delicioso mimo de impressão e gravura. Agradecemos.

Almanachs e Calendarios.—Da *Union y el Fenix Español* recebemos uma bella gravura servindo de fundo a um calendario.

Dos srs. *Street & C.*, recebemos um calendario.

Da *Fabrica da Pampulha*, recebemos uma lindissima gravura reclamo, contendo um calendario.

A gravura representa D. Fillippa de Vilhena armando seus filhos cavalleiros.

A todos agradecemos.

Notas varias

O papel nas ruas.—Em algumas cidades da Russia faz-se actualmente a experiencia para utilizar o papel no calçamento das ruas. Para este effeito emprega-se blocos de papel comprimido, de grande solidez, que resistem perfeitamente ao atrito dos carros.

A unica difficuldade que impede a generalização do sistema é o preço que, por enquanto, fica muito elevado. Se a pratica e a hygiene sancionarem esta nova applicação do papel, a fabricação augmentará em proporções colossaes que acarretarão o aperfeiçoamento do producto e o seu barateamento, pois que a materia prima é barata e abundante.

Os empregados dos caminhos de ferro e as abelhas.

—A administração dos caminhos de ferro da Alsacia-Lorena tomou a iniciativa de uma medida bastante recomendavel, pelo seu grande alcance economico.

Por circular dirigida a todos os empregados da sua rede recommendam-lhes calorosamente que se entregassem á criação das abelhas, prometendo uma subvenção aos empregados que tenham cortiços, e encarregando-se de semear com plantas melíferas os taludes e terrenos vagos dependentes da linha.

Os inspectores ficam encarregados de apresentar-lhe todos os annos um relatório ácerca da extensão que haja tomado a apicultura entre os empregados.

Os chefes d'estação e empregados superiores, ficam obrigados a fazer parte de uma Sociedade d'apicultura para que possam iniciar os seus subalternos na criação das abelhas.

Conhecido como é o rendimento remunerador que produzem as abelhas, o exemplo dado pela administração

do caminho de ferro de Alsacia-Lorena, merece bem ser imitado.

O acido carbonico nos tremvias—Dia a dia se torna mais evidente a economia produzida pelos motores mechanicos nos tremvias, esforçando-se os inventores e companhias interessadas em descobrir o motor mais simples e mais barato.

Estuda-se actualmente o acido carbonico comprimido, que parece proporcionar ao problema uma solução vantajosa.

Nesta orientação se fez construir recentemente um tremvia, movido por este gaz, e cujo motor, á parte alguns pontos essenciaes, tem a mesma disposição que uma machina a vapor.

O gaz é armazenado em depositos, nos quaes se mantem no estado liquido sob uma pressão de 70 kilogrammas por centimetro quadrado. Ocioso será acrescentar que estes depositos são de aço.

O gaz introduz-se directamente nos cylindros, sem expansão nem prévia regulação. Os cylindros tem 0^m,1 de diametro e 0,15 de percurso; a admissão faz-se por orificios de pequeno diametro, de 1/4 de millimetro, fechados por valvulas que descansam sobre cauchu.

Claro é que, no momento em que o gaz comprimido se expande, se produz um resfriamento que não chega á temperatura de congelação, mas por meio da chamma de um gaz especial, aquece-se o tubo de admissão.

O machinismo adapta-se facilmente debaixo d'um carro dos tremvias communs, funciona bem e o seu manejo é dos mais simples.

Ainda que as experiencias não tenham por enquanto sido completas, dizem as revistas estrangeiras que os resultados até agora obtidos são favoraveis ao movimento.

O aparelho consome 43,53 kilogrammas de acido carbonico por cavallo em cada vinte e quatro horas; calculando-se o preço do acido carbonico a 66 réis o kilo, a despesa por cavallo, virá a ser de 300 réis approximadamente o que é, na verdade, barato.

O acido carbonico, hoje, como todos sabem, é de fabrico vulgar e tem a vantagem de poder armazenar-se sob um pequeno volume uma força consideravel.

As campainhas d'alarme nos comboios.—E' conhecida de todos a lei que determina sejam julgadas e condemnadas pelos tribunaes as pessoas que, sem motivo justificado, ponham a funcionar as campainhas d'alarme.

Um tribunal francez, o de Montreuil-sur-Mer, veio agora por uma sentença tornar effectiva a recipocra, isto é, condemnou os empregados do comboio por não terem attendido ao toque feito por um passageiro.

Nos fins de junho ultimo, num dos ultimos comboios da noite, regressavam de Bolonha numa carruagem de 2.^a classe, tres viajantes, duas senhoras e um homem. A' saída da estação d'Etaples o pavimento da carruagem abateu em parte, apparecendo um grande buraco. Os viajantes assustados treparam para cima dos bancos e fizeram resoar a campainha d'alarme. Mas em lugar de parar, o comboio cada vez avançava com maior velocidade; sómente na estação de Montreuil é que parou.

Os viajantes queixaram-se á companhia e a justiça, tomando conta do caso, entrou em investigações contra os conductores do comboio.

Na audiencia, em face das explicações embaraçadas dadas pelos empregados accusados, foram os dois conductores condemnados a cincoenta francos de multa.

E' justo. A todos os direitos correspondem deveres.

O inventor do cimento de Portland.—D'entre os muitos milhares de pessoas que empregam o cimento de Portland, poucas haverá, que saibam que é a Joseph Aspdin que se devem grande numero das obras de engenharia que hoje admiramos.

Aspdin era um modesto fabricante de tijolo em Leeds. Em 1813 teve a ideia de misturar gesso com barro tirado do leito do rio, sujeitando a mistura a elevado calor.

Em 1824 tirou privilegio da sua invenção e pouco depois abriu uma pequena fabrica de cimento em Wakefield. Annos mais tarde, seu filho William Aspdin, abriu outra fabrica de cimento em Chatan.

As vantagens d'este material em breve foram geralmente reconhecidas e empregadas pelos engenheiros,

como Brunel, um dos primeiros que o empregou, utilizando-o no tunel sob o Tamisa.

Varias pessoas, invejosas da gloria do inventor teem procurado chamá-la a si, apregoando-se como os auctores do invento, mas hoje auctoridades competentes de Inglaterra, França, Italia e Allemanha são unanimes em reconhecer que sómente a Joseph Aspdin se deve tão precioso invento.

Contra os descarrilamentos — A *Revista Minera* falla de um engenhoso invento que, se não impede por completo que os vagon sáiam dos carris pelo menos consegue reduzir ao minimo as consequencias dos descarrilamentos.

Sob os vagon dispõe-se transversalmente uma especie de barra metálica paralellamente ao eixo, de maneira que fique a menos de dois centímetros e meio dos carris.

Se as rodas descarrilam nunca podem chegar a tocar no terreno pois que as barras transversaes sustentarão a carruagem sobre os carris e o vehiculo escorregará sobre elles, formando travão o conjuncto do comboio.

As travessas estão ligadas ás carruagens por meio de molas para amortecer o choque que os passageiros possam soffrer.

A invenção é devida a um empregado dos caminhos de ferro allemães, chamado Gehrcke.

Companhia Através d'Africa

Relatorio do conselho d'administração

(Concluido do n.º 409)

Já nos nossos relatorios de 1902 e 1903 mostrámos a inutilidade d'essa redução como meio de desenvolver o consumo de aquelle genero e, portanto, a falta de resultado pratico de tal medida, conseguindo-se apenas com isso diminuir o rendimento da Companhia á custa do Estado e em beneficio simplesmente do productor, que venderia a mesma quantidade de genero ainda que tal redução não existisse.

Na borracha, onde o augmento se tinha accentuado nos dois annos anteriores, houve uma diminuição devida sem duvida ás circumstancias anormaes da provincia, que todos conhecem e que se fizeram sentir não sómente na nossa linha mas na linha de Benguella.

Pela conta desenvolvida de Lucros e Perdas vereis que, se não fossem as differenças de cambio e encargos de juro, o resultado da nossa empresa confirmava-se mais uma vez no que tem de animador.

Continúa o saldo d'essa conta a ser levado á conta de Lucros suspensos, que augmenta correlativamente com a conta de Rectificações.

Tendo nos relatorios anteriores apontado os inconvenientes, que resultam, ainda mais para o Estado do que para a Companhia, de se adiar constantemente uma solução que de per si se impõe deixaremos neste de insistir, por ter o ex.^{mo} ex-ministro da fazenda, conselheiro Teixeira de Sousa, proposto a nomeação de uma comissão parlamentar composta de membros de todos os partidos, para se procurar aquella solução, sendo essa proposta posteriormente renovada pelo seu successor na gerencia d'aquella pasta, o ex.^{mo} sr. conselheiro Rodrigo Pequito.

Não chegou a proposta a ser discutida; confiamos, porém, em que o actual governo a perfilhará, reconhecendo a necessidade de pôr termo a uma situação irregular.

Que assim seja é o nosso mais ardente desejo. Que a comissão seja nomeada e encontre uma solução! Se esta não fór por nós considerada aceitavel e não houver meio de vir a um accordo, será occasião de recorrermos á arbitragem, que pedimos em 11 de março de 1901, sem sermos até hoje attendidos, cujo direito nos é assegurado pelo contracto de concessão e esse direito não ha governo ou comissão que possa postergá-lo.

Senhores accionistas:

Se os annos anteriores foram ferteis em desgostos para nós pela perda de companheiros de trabalho, o anno que findou não o quiz ser menos, roubando-nos a morte o nosso vice-presidente do conselho de administração o ex.^{mo} sr. Alexandre Peres.

Fazer o panegyrico d'este homem, que tanto se devotou e tanto se sacrificou pela nossa empresa, seria encargo inutil perante vós que tão bem o conhecestes e apreciastes, como inutil seria dizer-vos o que elle foi, pelo seu caracter e pela sua bondade, como companheiro e como amigo. Dizendo que foi ao arrojo, á iniciativa e á tenacidade de Alexandre Peres que se deve a existencia da nossa

empresa e a construcção da unica linha ferrea da Africa occidental esta dito tudo. Nisso está o seu elogio como cidadão; e em um paiz onde se apreciem as iniciativas arrojadas que redundam em proveito e renome nacional, o nome d'este homem seria inscrito em letras d'ouro entre os dos maiores benemeritos.

Sem este homem, que atravessou a vida serena e modestamente, sacrificando á sua saúde, o seu bem-estar e os seus proprios interesses á sua ideia predominante, Angola seria hoje uma colonia morta, ou com mais certeza, uma colonia onde o predomínio portuguez seria hoje uma recordação.

Esta affirmacão pôde fazer-se afoitamente, porque são patentes os beneficios e o desenvolvimento que a nossa empresa tão injustamente apreciada, veio trazer áquella provincia; e cabe-nos á nós, auxiliares do saudoso morto, fazê-la, como justa homenagem á sua obra, da qual não colheu como todos os benemeritos senão, apreciações injustas e desgostos cruéis.

Que descanse em paz o saudosissimo amigo e companheiro de tantos annos, nessa paz que com tanto direito e com tanto trabalho conquistou!

Soffremos tambem no anno findo a perda do nosso vice-presidente do conselho fiscal o ex.^{mo} sr. Isidoro Marques Rodrigues, que nesse logar e durante tantos annos deu as mais evidentes provas de justiça e sã criterio, prestando sempre á nossa Companhia um valioso e leal concurso. O vosso conselho de administração cumpriu para com a familia dos fallecidos e nas occasiões proprias, com os deveres que lhe impunham a praxe e a saudade pelos que foram.

Terminamos agradecendo ao nosso digno conselho fiscal a sua valiosa coadjuvação e fazendo-vos notar que tendes de proceder este anno á eleição geral dos cargos da nossa Companhia.

Não devemos deixar de fazer aqui uma justa referencia ao nosso director tecnico em Loanda o ex.^{mo} sr. Antonio Guedes Infante, pelo seu sempre valioso concurso e pelos relevantes serviços que ali continua a prestar á nossa Companhia.

Porto, 31 de outubro de 1904.

Pelo conselho de administração

Carlos Lopes.

Joaquim Domingos Ferreira Cardoso.

Arrematações

Caminhos de ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

Fornecimento de chapas de ferro galvanizado

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 27 do corrente, pela uma hora da tarde, perante a direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste, e na sua sede, Largo de S. Roque, se ha de proceder a concurso publico para a adjudicação do fornecimento de 2.500 chapas onduladas de ferro galvanizado, com o peso aproximado de 52.870 kilogrammas, para coberturas.

Para ser admittido á licitação tem o concorrente de mostrar que effectuou em qualquer das thesourarias dos caminhos de ferro do Estado o deposito provisorio da quantia de 92.5600 réis.

O concorrente a quem fór feita a adjudicação terá de reforçar o seu deposito provisorio com a quantia necessaria para perfazer 5 por cento da importancia total da adjudicação; constituindo assim um deposito definitivo, que ficará á ordem da mesma Direcção, por intermédio da qual será posteriormente transferido para a Caixa Geral de Depositos.

O programma do concurso e o respectivo caderno de encargos acham-se patentes na secretaria da Direcção (Largo de S. Roque n.º 22) e na dos armazens geraes (Barreiro), onde podem ser examinados em todos os dias uteis, das onze horas da manhã até as quatro da tarde. Barreiro, 12 de janeiro de 1905.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

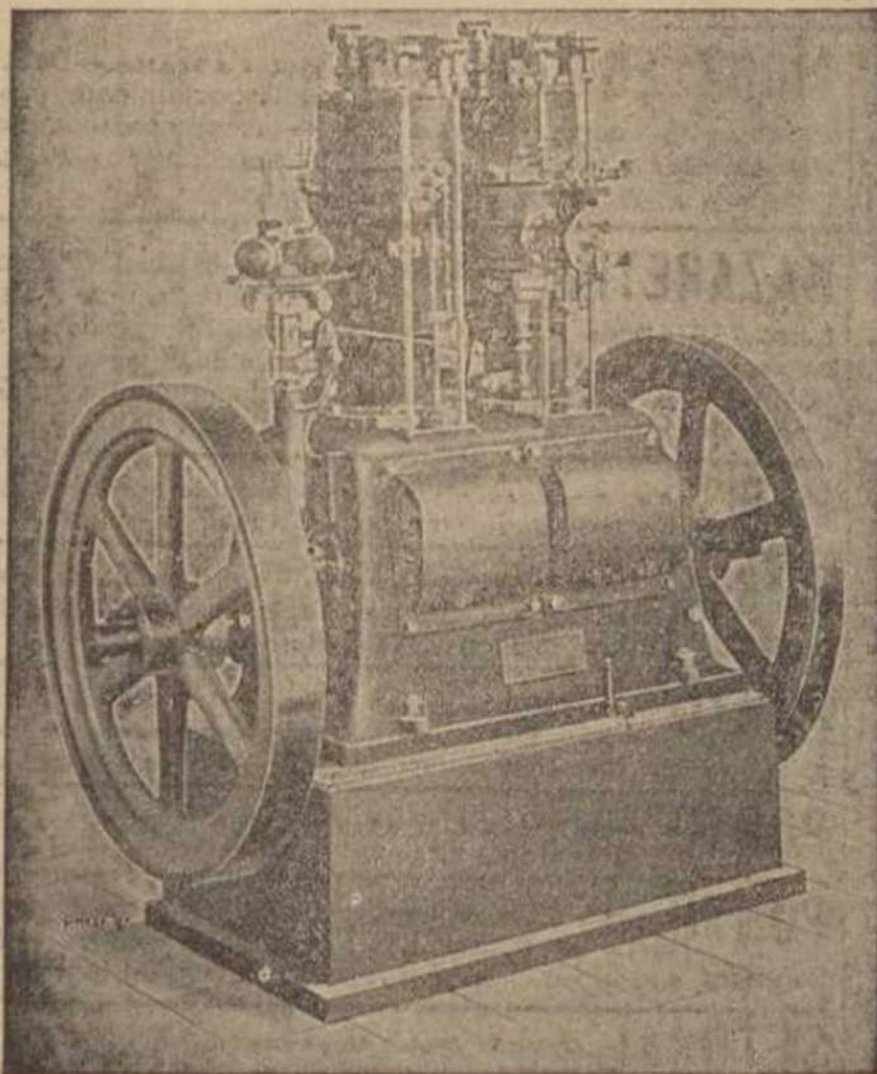
Fornecimento de drogas e tintas

No dia 23 de janeiro de 1905, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a comissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de drogas e tintas.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos Armazens (edificio da estação de Santa Apollonia) todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde.

O deposito para ser admittido a licitar, deve ser feito até as 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio exterior da estação do Rocio. Lisboa, 31 de dezembro de 1904.

MOTORES *da celebre fabrica americana*



Marinette Iron Works Manufacturing Co.

Para gaz de iluminação, gaz
pobre e gasolina, com
inflammção electrica garantida

RUBEROIDE e productos P. & B. para substituir os
telhados ordinarios, para coberturas de edificios, estações,
parracas, vagons, terraços, chalets e pavilhões ornamen-
tados, para confecção de camaras frigorificas, tanques,
piscinas e depositos de agua, para tornar as habitações
confortaveis e abrigá-las contra a humidade e contra as
grandes variações de temperatura.

UNICO REPRESENTANTE EM PORTUGAL

M. HERRMANN

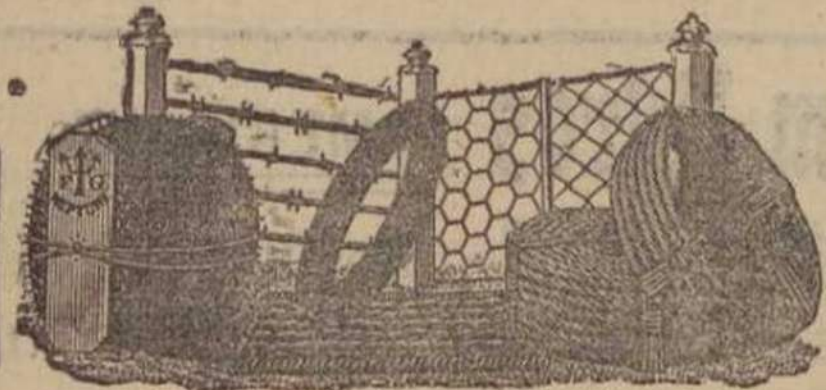
CALÇADA DO LAVRA, 6 a 10
LISBOA

FELTEN & GUILLEAUME Carlswerk

Aetien-Gesellschaft

MULHEIM NO RHEINO

Fabrica de arame de ferro, aço, cobre, bronze, cordas
metallicas e obras diversas em arame. Officinas de gal-
vanização. Fundição de cobre. Cabos de toda a especie
para telegraphos, telephones e luz electrica. Fios isola-
dos para dynamos e os destinados ao interior de edificios.



Arame de ferro e cordão para vedações. Arame d'aço e
ferro para cordame. Arame d'aço fundido para cordas
cordas d'instrumentos, etc. Molas em espiral. Arame far-
pado. Rede e capachos d'aramé. Malhas metallicas e
aviaduras completas para tenres. Cadelas d'aramé d'aço

CABOS METALLICOS EM TODOS OS GENEROS



Para minas, transmissão de força, transportes aereos,
ascensores, guindastes, usos maritimos, etc.

FIOS CONDUCTORES E CABOS

Representantes em Portugal:

Para o Sul (comprehendendo Coimbra e Beira Baixa)

F. CAST, 160, Rua da Alfandega, 2.ª - LISBOA

(Tratando-se de cabos para minas) **OREY, ANTUNES & C.ª**

Praça dos Remolares, 4 - LISBOA

Para o Norte: **F. Henrique von Hafe, R. da Paz, 32 - Porto**

J. B. FERNANDES & C.ª

SUCCESSORES DE **JOSÉ GREGÓRIO FERNANDES**
Capa fundada em 1800

19, 1.ª LARGO DE S. JULIÃO - LISBOA

Ferro e aço de todas as qualidades e perfis,
carvão para forjas, folles para ferreiro, safras, bigornas, tornos,
engenhos de furar e cimento Portland

Travessa do Carvalho, a S Paulo, 37-A

Ferragens, folha de Flandres; estanho, zinco, regulo de anti-
monio, cobre, latão; chumbo em barra, em chapa e de munição;
louça de ferro estanhada e esmaltada; garrações, garrafas e muitos
outros artigos.

Artigos para tratamento de vinhas

Arame de bicos para vedações. Arame para enfardamento de pa-
lha. Pasta brilhante AMOR, para limpar toda a qualidade de metaes
garantindo-se um brilho inextinguível.

LARGO DE S. JULIÃO, 15 A 18

La «Revue de l'ingénieur & Index Technique»



publica os resumos de
todos os artigos inser-
tos nos principaes jor-
naes technicos de todo
o mundo.

Se quereis achar arti-
gos sobre qualquer as-
sumpto, consultae-a.

Publicação mensal
NUMERO SPÉCIMEN 1,25 FR.
Assignatura annual
13,25 frs.

Association de la Presse Technique

20, RUE DE LA CHANCELLERIE
BRUXELLES

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.

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.

CINTRA **Hotel Nunes.** — Expendidos 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 cem pessoas. Preços razoaveis. — Proprietario, Romão Garcia Vinhas.

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

HAMBURGO **Walter Muths & Sautter.** — Comissões, transportes maritimos pelas mais importantes carreiras de vapores. — Serviço directo entre Hamburgo e Hespanha

LEIRIA **Antonio C. d'Azevedo Batalha.** — Agente de transportes por caminho de ferro, comissões, etc.

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

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

LISBOA **C. Mahony & Amaral.** — Comissões, 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.

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.

MONT' ESTORIL **Grand Hotel d'Italie.** — De 1.^a ordem; construido especialmente, proximo 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.

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.

PARIS **Ad. Seghera.** — Representante de grandes fabricas da Belgica, Inglaterra, etc. — Rue Joubert, 18.

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 á Batalha). Serviço de 1.^a ordem, preços moderados. Frente do correio, 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 flores artificiaes — F. Delport, Successores. — Rua Sá da Bandeira, 249 — Filial em Lisboa: Rua Arco do Bandeira, 39, 1.^o

SETUBAL **Grande Hotel Esperança.** — Avenida Todi, em frente do theatro; sitio central; bellas vistas. Bellas aposentos; Serviço primoroso; Diaria 1\$200 a 2\$500. Prop. Lourenço & Lourenço.

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

VALENCIA D'ALCANTARA **Justo M. Estellez.** — Agente internacional de aduanas e transportes.

VIENNA **Hotel Metropole** — Morzinplatz, 1 a 4 (Caes de Francisco José) — **Grandehotel de 1.^a ordem.** — Grandes e pequenos aposentos por preços modicos, incluindo serviço e luz electrica. Ascensor. Tarifa affixada em cada quarto. — Safe Deposit Caisse. L. Speiser, director.

Machina de escrever em livros AMERICANA

Executando com a maior perfeição
a conta corrente e todos os trabalhos de escrita

UNICA QUE EXISTE EM PORTUGAL

Largura da linha 25 centímetros (100 letras)

Tabolador automatico aperfeiçoado

Mesa de carvalho, elegante e solida

Apesar da importancia e aperfeiçoamento, esta machina completa não custa mais que as machinas
usuaes sem mesa nem tabolador

PREÇO DA FABRICA: 33 LIBRAS OU 175\$000 RÉIS

Póde ser examinada e encontra-se á venda nesta redacção

RUA NOVA DA TRINDADE, 48 — LISBOA

COMPANHIA REAL


	Lisboa-Rocio	Cintra	Lisboa-Rocio
	6-25 m.	7-29 m.	5-9 m.
	7-25 m.	8-30 m.	6-40 m.
	8-30 m.	9-54 m.	7-49 m.
	10-50 m.	11-54 m.	9-4 m.
a	11-35 l.	12-15 l.	11-4 l.
	2-30 l.	4-30 l.	1-7 l.
	3-3 l.	4-7 l.	3-4 l.
	5-15 l.	6-7 l.	4-32 l.
	6-21 l.	7-26 n.	a 5-39 l.
a	8-50 n.	9-46 n.	6-33 n.
a	10-50 n.	11-46 n.	9-10 n.
	12-20 n.	1-20 n.	a 10-45 n.

6-33 n.	5-1 n.	5-3 n.	11-25 n.
—	—	8-35 n.	9-5

BEIRA ALTA

SUL E SUESTE

3-42 г.	3-40 н.	3-41 н.	3-43 н.



Vendem-se SÓ AOS SRS. ASSIGNANTES, nesta Redacção



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 30 de Janeiro sairá o paquete Nile para

Teneriffe, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

Os vapores tem magnificas accommodações para passageiros. — Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto, comida a 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 Ingleses, 23, 1.^o

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Africa Oriental (via Suez), vapor allemão **Feldmarschall**.

Sairá a 16 de janeiro.

Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Antuerpia e Bremen, vap. allemão **Bonn**.

Sairá a 17 de janeiro.

Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.^o



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Petropolis**. Sairá a 27 de janeiro.

Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Barcelona, Certe e Marselha, vapor francez **Saint Bathélemy** n.^o 9. Sairá a 24 de janeiro.

Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Bolonha, Dover e Hamburgo, vapor allemão **Prinz Waldemar**. Sairá a 23 do janeiro.

Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Bordeos, vapor francez **Chili**. Sairá a 25 de janeiro.

Messageries Maritimes, Torlades & C.^a, Rua Aurea, 32, 1.^o



Cadiz, Cartagena, Valencia, Barcelona, Genova, Philippinas, India e Macau, vapor espanhol **Isla de Luzon**. Sairá a 26 ou 27 de janeiro.

Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Cette e Marselha, vapor francez **Saint Philippe** n.^o 1. Sairá a 17 de janeiro.

Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires, vapor francez **Cordillere**. Sairá a 23 de janeiro.

Messageries Maritimes, Torlades & C.^a, Rua Aurea, 32, 1.^o



Havre e Hamburgo, vapor allemão **Corrientes**. Sairá a 18 de janeiro.

Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Iquitos, vapor inglez **Ucayali**. Sairá a 21 de janeiro.

Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Liverpool (directo), vapor inglez **Tagus**. Espera-se a 18 de janeiro.

Agentes, Mascarenhas & C.^a, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.^o



Liverpool (directo), vap. ingl. **Clement**. Sairá a 20 de janeiro.

Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Liverpool (recebe carga p.^a Nova York), vap. espanhol **C. Lopez y Lopez**. Sairá a 27 ou 28 de janeiro.

Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Londres, vapor inglez **Lisbon**. Espera-se a 17 de janeiro.

Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Madeira, St.^a Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa (Praia), S. Jorge (Villas das Vellas), Caes do Pico e Fayal, vapor portuguez

Funchal. Sairá a 20 de janeiro.

Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.^o



Mormugão, vap. inglez **Muristan**. Espera-se a 17 de janeiro.

Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Jérôme**. Sairá a 17 de janeiro.

Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Obidense**. Sairá a 27 de janeiro.

Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Paranaguá, S. Francisco e Rio Grande do Sul, vap. allemão **Parthia**. Sairá a 24 de janeiro.

Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Mainz**. Sairá a 17 de janeiro.

Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.^o



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Prinz Sigismund**. Sairá a 18 de janeiro.

Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Pernambuco, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Belgrano**. Sairá a 1 de fevereiro.

Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Victoria**. Sairá a 25 de janeiro.

Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Rotterdam e Hamburgo, vap. allemão **Tijuca**. Sairá a 30 de janeiro.

Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



S. Thiago, Bissau e Bolama, vapor portuguez **Angola**. Sairá a 18 de janeiro.

Empresa Nacional de Navegação, Rua de El-Rei, 85, 1.^o



S. Thiago, Principe, S. Thomé, Cabinda, St.^a Antonio do Zaire, Ambrizette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguella, Mossamedes, Bahia dos Tigres e Porto Alexandre, vapor portuguez

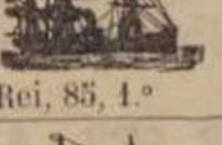
Cazengo. Sairá a 22 de janeiro.

Empresa Nacional de Navegação, Rua de El-Rei, 85, 1.^o



S. Thomé, Loanda, Lourenço Marques, Beira e Moçambique, vapor portuguez **Portugal**. Sairá a 1 de fevereiro.

Empresa Nacional de Navegação, Rua de El-Rei, 85, 1.^o



Vigo, vapor inglez **Orissa**. Sairá a 25 de janeiro.

Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Caminhos de ferro do Sul e Sueste

Serviço directo combinado

TARIFA ESPECIAL P. N.º 9 — PEQUENA VELOCIDADE

Em applicação desde 15 de Janeiro de 1905

MERCADORIAS DIVERSAS

Por expedições do pezo minimo de 500 kilogrammas ou pagando como tal

SEGUNDO A SEGUINTE

Classificação de mercadorias (Secção 10.ª)

Mercadorias (1)	Grupos para wagons completos	Series	Carga minima dos wagons completos — Toneladas	Mercadorias (1)	Grupos para wagons completos	Series	Carga minima dos wagons completos — Toneladas
Abacá (<i>canhamo de Manilha</i>) com preparo	1	2. ^a	8	Aço bronzado	4	2. ^a	—
» (<i>canhamo de Manilha</i>) em bruto	1	3. ^a	8	» esmaltado	4	2. ^a	—
» (<i>canhamo de Manilha</i>) em obra não designada	2	2. ^a	—	» galvanizado, nickelado, prateado, dourado, acobreado	4	4. ^a	—
Abanos (2)	21	3. ^a	5	» coberto com qualquer metal não designado	4	4. ^a	—
Accumuladores de electricidade ...	22	2. ^a	—	» pulido	4	2. ^a	—
Acetato de alumina	3	3. ^a	—	» torneado	4	2. ^a	—
» » cal	3	3. ^a	—	Agua distillada	3	2. ^a	—
» » chumbo (<i>assucar de Saturno</i>)	3	3. ^a	—	» raz commum	3	3. ^a	—
» de cobre	3	3. ^a	—	Alavancas	5	4. ^a	—
» » ferro	3	3. ^a	—	Albardas	25	2. ^a	—
» » potassio	3	3. ^a	—	Albardões	25	2. ^a	—
» » sodio	3	3. ^a	—	Alcali volatil (<i>carbonato de ammonia</i>)	3	3. ^a	—
Acido acetico	3	3. ^a	—	Alcaparras	41	4. ^a	—
» estearico	3	3. ^a	8	Alcatifas	6	2. ^a	—
» gordo branco de palma	3	3. ^a	8	Aldrabas	5	3. ^a	—
» oxalico	3	3. ^a	—	Alecrim	—	4. ^a	5
» palmitico	3	3. ^a	8	Alfa com preparo	1	3. ^a	8
» pyrolenhoso	3	3. ^a	—	» em bruto	1	4. ^a	8
				» em obra não designada	2	3. ^a	—
				Alfazema	—	4. ^a	5

Mercadorias (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos—Toneladas	Mercadorias (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos—Toneladas
Alforges (2)	2	2. ^a	5	Anilhas de ferro	4	2. ^a	—
Algodão em bruto	1	3. ^a	—	Anilina	3	2. ^a	—
» » rama ou em pasta (<i>excepto o medicinal</i>)	4	3. ^a	5	Aniz (<i>herva doce</i>)	11	1. ^a	—
» » em obra não designada	2	2. ^a	—	Apparelhos de desinfecção	24	2. ^a	—
» fiado	2	2. ^a	—	» inodoros (<i>water-closets</i>)	9	2. ^a	—
Alguidares de barro	7	3. ^a	8	» para gaz. não designados	9	2. ^a	—
» » folha	8	2. ^a	—	» para pesca, não designados	—	2. ^a	—
» » zinco	8	2. ^a	—	Arame de bronze	4	3. ^a	—
Alicates	5	4. ^a	—	» » chumbo	4	3. ^a	—
Alizari	3	2. ^a	—	» » cobre	4	3. ^a	—
Alizarina	3	2. ^a	—	» » latão	4	3. ^a	—
Almagre preparado ou manipulado	3	3. ^a	—	» » zinco	4	3. ^a	—
Almantrichas	25	2. ^a	—	» em obra não designada	—	1. ^a	—
Almofarizes	4	2. ^a	—	Araruta	11	1. ^a	—
Aloes (<i>pita</i>) com preparo	1	2. ^a	8	Arbustos vivos	10	1. ^a	—
» (») em bruto	1	3. ^a	8	Arcas de pinho	6	1. ^a	—
» (») » obra não designada	2	2. ^a	—	Argolas de ferro	4	2. ^a	—
Alpercatas (<i>alparcas</i>)	13	2. ^a	—	Armações de pesca	—	2. ^a	—
Alteres (<i>pezos para gymnastica</i>)	4	2. ^a	—	Arreios	25	1. ^a	—
Alumen (<i>pedra hume</i>)	3	3. ^a	—	Arrow-root (<i>araruta</i>)	11	1. ^a	—
Aluminato de baryta	3	3. ^a	—	Arseniato de potassa	3	2. ^a	—
Alvaiade	3	3. ^a	—	» » soda	3	2. ^a	—
Alviões	5	4. ^a	—	Arsenico nativo	3	3. ^a	—
Amendoa coberta (<i>confeitos de</i>)	11	1. ^a	—	Artigos de ferro esmaltado	4	2. ^a	—
» de côco	23	3. ^a	8	» » iluminação não designados	9	2. ^a	—
» » palma	23	3. ^a	8	» » malha (<i>excepto os de seda</i>)	2	2. ^a	—
» torrada	11	1. ^a	—	Arvores vivas	10	1. ^a	—
Amendoim (<i>sementes de</i>)	23	3. ^a	8	Asbesto (<i>amianto</i>) em bruto	1	3. ^a	8
Amianto (<i>asbesto</i>) em bruto	1	3. ^a	8	» (») » obra	2	2. ^a	—
» (») » obra	2	2. ^a	—	Ascensores (<i>apparelhos de elevação</i>)	20	1. ^a	—
Amido (<i>pós de gomma</i>)	11	3. ^a	8	Assucar	11	4. ^a	—
Ammonia	3	2. ^a	—	» de Saturno (<i>acetato de chumbo</i>)	3	3. ^a	—
Ammoniaco	3	2. ^a	—	» queimado	11	4. ^a	—
Anchovas em conserva	11	3. ^a	—				
Anil	3	2. ^a	—				

Mercadorias (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos-Toneladas	Mercadorias (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos-Toneladas
Atanados	18	2. ^a	6	Bacias de barro	7	3. ^a	8
Atum em conserva	11	3. ^a	-	» » cobre	4	2. ^a	-
» » salmoura	12	4. ^a	-	» » ferro	4	2. ^a	-
» salgado	12	4. ^a	-	» » folha	8	2. ^a	-
» secco	12	4. ^a	-	» » latão (<i>arame</i>)	4	2. ^a	-
Azebre (<i>verdete</i>)	3	3. ^a	-	» » louça	7	2. ^a	-
Azeitonas curtidas	11	4. ^a	7	» » zinco	8	2. ^a	-
» de conserva	11	4. ^a	-	Bagagem	13	1. ^a	-
Azinhavre (<i>azebre</i>)	3	3. ^a	-	Baguettes de madeira	6	1. ^a	5
				Bahus vazios	6	1. ^a	-
				Balanças (<i>excepto as de precisão</i>)...	-	1. ^a	-
				Baldes	8	2. ^a	-
				Balões de vidro	15	2. ^a	7
				» venezianos	16	1. ^a	-
				Bancos de carpinteiro	5	4. ^a	-
				» não designados	6	1. ^a	5
				Bandeiras (<i>signaes</i>)	-	1. ^a	-
				Banheiras (<i>tinas</i>) de cobre	6	2. ^a	-
				» (») » ferro	6	2. ^a	-
				» (») » folha de Flandres	6	2. ^a	-
				» (») » zinco	6	2. ^a	-
				Barbados	10	2. ^a	-
				Barbantes	11	4. ^a	8
				Barracas de lona	6	1. ^a	-
				Barrellas (<i>lixivias</i>)	3	4. ^a	-
				Barrilha (<i>carbonato de soda em bruto, natural</i>)	3	4. ^a	-
				Barrinhas (<i>solda</i>)	9	2. ^a	-
				Barro em obra ordinaria não designada (*)	7	3. ^a	8
				» em obra não designada	7	2. ^a	-
				Baryta caustica	3	3. ^a	-
				» em pedra (<i>sulfato de baryta nativo</i>)	3	3. ^a	-
Bacalhau	12	4. ^a	-	» » pó (<i>sulfato de baryta nativo</i>)	3	3. ^a	-
Bacellos	10	2. ^a	-				

(*) Os remetentes podem declarar nas notas d'expedição, a especie dos objectos a transportar, em vez d'esta designação.

Merendórias (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos - Toneladas	Merendórias (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos - Toneladas
Basculas	20	1. ^a	-	Branco de chumbo	3	3. ^a	-
Bicarbonato de potassio	3	3. ^a	-	» » zinco	3	3. ^a	-
» » sodio	3	3. ^a	-	» vegetal	3	3. ^a	-
Bichromato de potassio	3	2. ^a	-	Brocas	5	4. ^a	-
» » sodio	3	2. ^a	-	Brochas (<i>cravação</i>)	5	4. ^a	-
Bigornas	5	4. ^a	-	» para pintar	5	1. ^a	-
Bilhares	6	1. ^a	5	Bronze em bruto ..	4	4. ^a	-
Bilhetes de cartão em branco	16	3. ^a	-	» » obra lisa	4	3. ^a	-
» » » impressos (<i>ou marcados</i>)	16	1. ^a	-	» » sucata	4	4. ^a	-
Biscoitos	11	2. ^a	-	» laminado	4	4. ^a	-
Bisulfato de potassa	3	3. ^a	-	Bunho em obra	6	1. ^a	-
» » soda	3	3. ^a	-	Buris	5	4. ^a	-
Bisulfito de alumina	3	3. ^a	-	Burras de ferro (<i>cofres</i>)	6	1. ^a	-
» » cal	3	3. ^a	-				
» » potassa	3	3. ^a	-				
» » soda	3	3. ^a	-				
Bitas (<i>ferramentas</i>)	5	4. ^a	-				
Boiões de louça	7	2. ^a	-				
» » vidro	15	2. ^a	7				
Bolachas de embarque em barricas	11	3. ^a	-				
» não designadas	11	2. ^a	-				
Bolbos vegetaes não designados ...	10	1. ^a	-				
Bolos doces	11	1. ^a	-				
Bolotas torradas	11	2. ^a	-				
Bonets	13	1. ^a	-				
Boquilhas (<i>ferragem</i>)	5	3. ^a	-				
Borato de cal	3	3. ^a	-				
» » soda (<i>borax</i>)	3	3. ^a	-	Cabides	6	1. ^a	5
Borax (<i>borato de soda</i>)	3	3. ^a	-	Cabos de bengalas, guarda-chuvas			
Borracha em bruto	9	3. ^a	-	ou sombrinhas	-	1. ^a	-
» » obra	9	2. ^a	-	» » madeira para ferramen-			
» » » inutilisada (<i>sucata</i>)	9	3. ^a	-	tas ou utensilios	5	4. ^a	-
Borras de algodão (<i>massaroquinha</i>) ..	1	4. ^a	-	Cacau em grão	11	3. ^a	-
» » feltro	1	4. ^a	5	» moido (<i>ou pisado</i>)	11	2. ^a	-
Branco de alvaiade	3	3. ^a	-	Cachimbo (<i>ferragem</i>)	5	3. ^a	-

Mercadorias (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos - Toneladas	Mercadorias (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos - Toneladas
Cadeados	5	3. ^a	-	Canos de latão	9	3. ^a	-
Cadeiras de ferro	6	3. ^a	-	» » zinco	8	2. ^a	-
» » verga	6	1. ^a	5	Capachos (2)	6	3. ^a	5
» não designadas	6	1. ^a	5	Carbonato de ammonia (<i>alcali volátil</i>)	3	3. ^a	-
Cadernaes (<i>polcame</i>)	5	2. ^a	-	» » chumbo	3	3. ^a	-
Café artificial	11	2. ^a	-	» » potassio	3	4. ^a	-
» em bruto	11	3. ^a	-	» » de soda natural (<i>barrilha</i>)	3	4. ^a	-
» moido	11	2. ^a	-	» » sodio (<i>sal de soda</i>) ..	3	4. ^a	-
» torrado	11	2. ^a	-	Cardas para cardar	-	2. ^a	-
Cairo com preparo	1	2. ^a	8	» (<i>pregos para calçado</i>)	5	4. ^a	-
» em bruto	1	3. ^a	8	Cardo secco	-	1. ^a	-
» obra não designada (2) ..	2	2. ^a	5	Carnauba (<i>cêra vegetal</i>) em bruto ..	19	2. ^a	-
Caixotins	6	3. ^a	-	» (» ») obra não designada	19	1. ^a	-
Caixilhos para colchões	6	1. ^a	8	Carneira (<i>pelle</i>) em obra	18	1. ^a	-
Calafeto	1	3. ^a	8	Carrapato (<i>semente de</i>)	23	3. ^a	8
Calçado não designado	13	1. ^a	-	Carroá com preparo	1	2. ^a	8
Caloríferos	4	2. ^a	-	» em bruto	1	3. ^a	8
Camarões (<i>ganchos</i>)	5	3. ^a	-	» obra não designada	2	2. ^a	-
Camas de madeira	6	1. ^a	5	Cartão em folhas	16	3. ^a	-
» » metal	6	3. ^a	-	Cartuchos de papel (<i>não impressos nem ornamentados</i>)	16	3. ^a	-
Camions carregados com mobília ..	-	1. ^a	5	Carvão animal acondicionado	3	3. ^a	-
Campainhas	22	1. ^a	-	Castanhas doces (<i>confeitaria</i>)	14	1. ^a	-
Campanulas de vidro	15	2. ^a	7	» do Maranhão	14	1. ^a	-
Camurça	18	2. ^a	6	Cataventos	4	2. ^a	-
Candieiros (<i>excepto os de iluminação pública</i>)	9	2. ^a	-	Catres de madeira	6	1. ^a	5
Canellas (<i>para fio</i>)	-	2. ^a	-	Cautchuc em bruto	9	3. ^a	-
Canhamão	2	2. ^a	-	» » obra	9	2. ^a	-
Canhamo com preparo	1	2. ^a	8	» » » inutilisada (<i>sucata</i>)	9	3. ^a	-
» em bruto	1	3. ^a	8	Cavalla (<i>sarda</i>) salgada	12	4. ^a	-
» obra não designada ..	2	3. ^a	-	Cavilhas metálicas (<i>excepto as cavilhas para rails</i>)	5	4. ^a	-
» semente de	23	3. ^a	-				
Canos de chumbo	9	4. ^a	-				
» » cobre	9	2. ^a	-				
» » estanho	4	2. ^a	-				
» » folha de Flandres	8	2. ^a	-				

Mercadorias (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos—Toneladas	Mercadorias (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos—Toneladas
Cebolas de flores	10	1. ^a	—	Chloreto de manganez.....	3	3. ^a	—
Ceirões (2).....	2	2. ^a	5	» » zinco	3	3. ^a	—
Cêra em bruto	19	2. ^a	—	Chlorhydrato d'ammoniac.....	3	3. ^a	—
» » obra não designada.....	19	1. ^a	—	» » de potassa.....	3	3. ^a	—
» mineral em bruto	19	2. ^a	—	Chocalhos	4	2. ^a	—
» » » obra não designada	19	1. ^a	—	Chocas.....	4	2. ^a	—
» vegetal (carnauba) em bruto ..	19	2. ^a	—	Chocolate	11	1. ^a	—
» » (») » obra não designada.....	19	1. ^a	—	Chumaceiras (excepto as de ferro ou aço).....	4	2. ^a	—
Cevada germinada (malte)	14	2. ^a	—	Chumbo de caça.....	4	3. ^a	—
» torrada	11	2. ^a	—	» » solda	9	2. ^a	—
Cevadinha	11	1. ^a	—	» em canos (tubos)	9	4. ^a	—
Chales	2	2. ^a	—	Cigarros de tabaco.....	26	1. ^a	—
Chaminés de vidro	15	2. ^a	7	Cilhas	2	2. ^a	—
» não designadas.....	4	2. ^a	—	Cinabrio (vermelhão, sulfureto de mercurio nativo).....	3	3. ^a	—
Chapa de vidro commum (vidraça sem cor e não pulida)	15	3. ^a	—	Clarificantes para bebidas não designados	3	3. ^a	—
Chapeleiras vazias.....	6	1. ^a	—	Cobalto, azul de.....	3	3. ^a	—
Chapeus de feltro sem adornos....	13	1. ^a	—	Cobertores	2	2. ^a	—
» » palha.....	13	1. ^a	—	Cobre em bruto	4	3. ^a	—
» » sol.....	13	1. ^a	—	» laminado	4	3. ^a	—
Charutos de tabaco.....	26	1. ^a	—	» em obra não designada, excepto caldeiras	9	2. ^a	—
Chaves (de fechaduras ou cadeados) ..	5	3. ^a	—	» » sucata	4	3. ^a	—
» (ferramenta).....	5	4. ^a	—	Cobrejões	2	2. ^a	—
Cherva com preparo.....	1	2. ^a	8	Coconote (semente de).....	23	3. ^a	8
» em bruto.....	1	3. ^a	8	Côcos cheios	11	2. ^a	—
» em obra não designada....	2	2. ^a	—	» (cascas de)	—	3. ^a	—
Chicoria, raiz de, em bruto.....	—	3. ^a	—	Coelheiras (arreios).....	25	1. ^a	—
» » » moida (pisada) ..	11	2. ^a	—	» de barro	7	3. ^a	8
» » » torrada	11	2. ^a	—	Cofres de ferro.....	6	1. ^a	—
Chinellos	13	1. ^a	—	» » madeira	6	1. ^a	—
Chloreto de baryo.....	3	3. ^a	—	Cogumelos	11	1. ^a	—
» » chumbo.....	3	3. ^a	—	Coiros artificiaes.....	18	2. ^a	—
» » estanho	3	3. ^a	—	» curtidos não designados	18	2. ^a	6
» » ferro.....	3	3. ^a	—				
» » magnésio.....	3	3. ^a	—				

Mercadorias (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos—Toneladas	Mercadorias (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos—Toneladas
Cokes com base de soda.....	3	3. ^a	—	Crina vegetal em bruto	1	3. ^a	8
Colchões de arame.....	6	4. ^a	5	» » obra	—	2. ^a	—
» » molas	6	4. ^a	5	Crivos	—	2. ^a	—
» não designados	6	4. ^a	5	Crystaes de soda	3	4. ^a	—
Colheres de chumbo.....	5	2. ^a	—	Crystal (vidro fino) em obra.....	15	2. ^a	7
» » estanho	5	2. ^a	—	Cutelaria (excepto os instrumentos de			
» » ferro.....	5	2. ^a	—	cirurgia).....	5	1. ^a	—
» » metaes não designados	5	2. ^a	—				
» » pau.....	—	2. ^a	—				
» para fundição.....	4	3. ^a	—				
» » sondagem	4	3. ^a	—				
Colla	3	3. ^a	—				
Colza, semente de	23	3. ^a	8				
Conchas de ferro fundido.....	4	3. ^a	—				
Confeitaria (generos de).....	11	1. ^a	—				
Conservas alimenticias não designa-							
das	11	1. ^a	—				
Contadores de agua.....	9	2. ^a	—				
» » gaz	9	2. ^a	—				
» electricos	22	2. ^a	—				
Copiadores de cartas.....	16	1. ^a	—				
Copos de vidro.....	15	2. ^a	7				
Cordel	11	4. ^a	8				
Cordovão.....	18	2. ^a	6				
Correias de transmissão.....	18	2. ^a	—				
» » artificiaes ..	18	2. ^a	—				
Cosinhas economicas (fogareiros) ..	4	2. ^a	—				
Cravação (cravos, escapulas, parafu-							
zos e pregos) não designada.	5	4. ^a	—				
Cravos (pregaria).....	5	4. ^a	—				
Cremses (graxas para calçado ou cor-							
reame).....	14	1. ^a	—				
Cremonas (fechos para portas).....	5	3. ^a	—				
Cremor tartaro	3	3. ^a	—				
Crina em bruto.....	1	3. ^a	8				
» » obra	2	2. ^a	—				

Mercadorias (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos - Toneladas
Desecantes (<i>para pintura</i>).....	3	3. ^a	-
Desincrustantes (<i>para limpeza de geradores de vapor</i>)	3	3. ^a	-
Desperdícios de algodão (<i>massaroquinha</i>)	4	4. ^a	-
" " estopa	4	3. ^a	8
" " linho.....	4	3. ^a	8
Dextrina.....	3	3. ^a	-
Dóce.....	41	1. ^a	-
Dynamos (<i>geradores d'electricidade</i>).	22	4. ^a	-
Elevadores	20	1. ^a	-
Enxergas.....	6	4. ^a	5
Enxergões.....	6	4. ^a	5
Escapulas não designadas.....	5	3. ^a	-
Escarradores.....	7	2. ^a	-
Escovas.....	-	2. ^a	-
Esmeril	3	3. ^a	-
Espanadores	-	4. ^a	-
Espartilhos.....	43	4. ^a	-
Esparto com preparo	4	3. ^a	8
" em bruto.....	4	4. ^a	8
" obra não designada ...	2	3. ^a	5
Espelhos	6	4. ^a	5
Esquentadores para banho.....	9	2. ^a	-
Essencia de therebenthina (<i>agua-raz commun</i>)	3	3. ^a	-
Estanho de solda.....	9	2. ^a	-
" em obra não designada...	4	2. ^a	-
Estearina.....	17	3. ^a	8
Esteiras (2).....	6	2. ^a	5
Estopa com preparo.....	4	2. ^a	8
" em bruto.....	4	3. ^a	8
" obra não designada.....	2	2. ^a	-
Estoques (<i>excepto os de madeira</i>)....	6	2. ^a	-
Estribo.....	5	3. ^a	-
Estufas de desinfeção	24	2. ^a	-
Extracto de campêche	3	3. ^a	-
" carne	41	4. ^a	-
" quebracho	3	3. ^a	-
Extractos para tinturaria não designados.....	3	2. ^a	-
Facas	5	4. ^a	-
Farinha de arroz em pacotes ou quaesquer taras, excepto barricas ou saccaria ordinaria.....	41	4. ^a	-
" centeio em pacotes ou quaesquer taras, excepto barricas ou saccaria ordinaria.....	44	4. ^a	-

Mercadorias (1)				Mercadorias (1)			
		Grupos para wagons completos	Series	Carga minima dos wagons completos - Toneladas			Carga minima dos wagons completos - Toneladas
Farinha de cevada em pacotes ou quaesquer taras, excepto barricas ou saccaria ordinaria	44	1. ^a	—	Ferro esmaltado	4	2. ^a	—
» » favae em pacotes ou quaesquer taras, excepto barricas ou saccaria ordinaria	44	1. ^a	—	» galvanizado, acobreado, prateado, nickelado, dourado...	4	1. ^a	—
» » linhaça	—	2. ^a	—	» pulido	4	2. ^a	—
» » milho em pacotes ou quaesquer taras, excepto barricas ou saccaria ordinaria	44	1. ^a	—	» torneado	4	2. ^a	—
» » mostarda	—	2. ^a	—	Ferros de engommar	5	2. ^a	—
» » pau (mandioca)	44	1. ^a	—	Fibras (filamentos) textis não designadas com preparo	1	2. ^a	8
» » trigo em pacotes ou quaesquer taras, excepto barricas ou saccaria ordinaria	44	1. ^a	—	» (filamentos) textis não designadas em bruto	1	3. ^a	8
Farinhas não designadas	44	1. ^a	—	» (filamentos) textis não designadas em obra não designada	2	2. ^a	—
Faroas (lanternas)	9	2. ^a	—	Filaça	1	3. ^a	8
Fato	43	1. ^a	—	Filtros	6	1. ^a	—
Fava torrada	44	2. ^a	—	Fios não designados	2	2. ^a	—
Fazendas não designadas	2	2. ^a	—	Fitas para medir	—	1. ^a	—
Fechaduras	5	3. ^a	—	» de papel	16	3. ^a	—
Fechos	5	3. ^a	—	» não designadas (excepto as de seda e de magnésio)	2	2. ^a	—
Feltros (excepto os betumados, alcatroados ou asphaltados)	2	2. ^a	—	Flores de alfazema	—	1. ^a	5
Fermento (levadura)	44	1. ^a	—	Fluo-silicato de magnésio	3	3. ^a	—
Ferraduras	5	3. ^a	—	» » » potassa	3	3. ^a	—
Ferragens não designadas	5	3. ^a	—	» » » soda	3	3. ^a	—
Ferramentas, excepto os instrumentos agricolas	5	4. ^a	—	Fogareiros de barro	7	3. ^a	8
Ferro bronzeado	4	2. ^a	—	» » ferro	4	2. ^a	—
» coberto com qualquer metal não designado	4	1. ^a	—	Fogões	4	2. ^a	—
				Folha de Flandres em bruto	4	3. ^a	—
				» » » preparada para caixas	4	3. ^a	—
				» » » em obra não designada	8	2. ^a	—
				Folhas de serra	5	3. ^a	—
				Folles	5	2. ^a	—
				Forjas	4	2. ^a	—
				Frascos de vidro	45	2. ^a	7

Mercadorias (4)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos—Toneladas	Mercadorias (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos—Toneladas
Frascos <u>não designados</u>	—	2. ^a	—	Grampos (<i>ferragem</i>)	5	3. ^a	—
Fructas em conserva <i>não designadas</i>	11	1. ^a	—	» (<i>ferramenta</i>)	5	4. ^a	—
» frescas colonias	11	2. ^a	8	Graxa	11	1. ^a	—
Fuzos	—	2. ^a	—	Grelhas <i>não designadas</i>	4	2. ^a	—
.....	.....	.....	.....	Grossaria em peças	2	2. ^a	—
.....	.....	.....	.....	Grude	3	3. ^a	—
.....	.....	.....	.....	Guarda-chuvas	13	1. ^a	—
.....	.....	.....	.....	Guta-percha em bruto	9	3. ^a	—
.....	.....	.....	.....	» » obra	9	2. ^a	—
.....	.....	.....	.....	» » inutilisada (<i>sucata</i>)	9	2. ^a	—
.....
.....
Gaiolas para passaros	—	1. ^a	—	.....	.....	.....	.....
Galochas	13	1. ^a	—	.....	.....	.....	.....
Galões <i>não designados</i> sem ouro ou prata	2	2. ^a	—	Herva doce	11	1. ^a	—
Ganchos <i>não designados</i>	5	3. ^a	—	Hortalças <i>não designadas</i> em con- serva	11	1. ^a	—
Garfos (<i>talheres</i>)	5	2. ^a	—	Hypochlorito de cal	3	3. ^a	—
Garrafas de crystal	15	2. ^a	7	» » potassa	3	3. ^a	—
» » vidro (<i>excepto as ordi- narias, taras</i>)	15	2. ^a	7	» » soda	3	3. ^a	—
Gelatina	3	3. ^a	—	Hyposulfito de cal	3	3. ^a	—
Gergelim, sementes de	23	3. ^a	8	» » potassa	3	3. ^a	—
Ginguba, sementes de	23	3. ^a	8	» » soda	3	3. ^a	—
Glycerina	3	2. ^a	—	.....	.....	.....	.....
Glycose (<i>gluten</i>)	3	3. ^a	—	.....	.....	.....	.....
Gomma (<i>amido</i>)	11	3. ^a	8	Impressos <i>não designados</i>	16	1. ^a	—
» arabica	3	3. ^a	—	.....	.....	.....	.....
» copal	3	3. ^a	—	.....	.....	.....	.....
» de peixe	3	3. ^a	—	Joeiras	—	2. ^a	—
» lacca	3	3. ^a	—	Junça em bruto	—	3. ^a	—
Gonzos para portas	5	3. ^a	—	» » obra	—	2. ^a	—
Gordura mineral	17	4. ^a	—	Junco para atar	—	2. ^a	—
Gorduras <u>não designadas</u>	17	4. ^a	—	» (<i>varas de</i>) em bruto	—	3. ^a	—

Mercadorias (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos - Toneladas	Mercadorias (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos - Toneladas
Junco (<i>varas de</i>) em obra.....	—	2. ^a	—	Linhas (<i>excepto as de seda</i>)	2	2. ^a	—
Juta com preparo	1	2. ^a	8	Linho com preparo	1	2. ^a	8
» em bruto	1	3. ^a	8	» em bruto	1	3. ^a	8
» obra não designada	2	2. ^a	—	» obra não designada	2	2. ^a	—
				Linoleum (<i>oleados</i>)	6	2. ^a	—
				Livros	16	1. ^a	—
				Lixa de areia	3	3. ^a	—
Lã em fio (<i>fio de lã</i>)	2	2. ^a	—	» esmeril	3	3. ^a	—
» tecida	2	2. ^a	—	» peixe	3	3. ^a	—
Laccas não designadas	3	3. ^a	—	» vidro	3	3. ^a	—
Ladrilhos de vidro	15	3. ^a	—	Lixívias não designadas	3	4. ^a	—
Lages de vidro	15	3. ^a	—	Lona em peça	2	2. ^a	—
Lampadas	9	2. ^a	—	Louça de barro ordinaria	7	3. ^a	8
» para soldar (<i>ferramenta</i>).	5	2. ^a	—	» não designada	7	2. ^a	—
Lamparinas	—	1. ^a	—	» cobre	4	2. ^a	—
Lançadeiras	—	2. ^a	—	» estanho	4	2. ^a	—
Lanternas	9	2. ^a	—	» ferro coberto com metaes	4	1. ^a	—
Latão em bruto	4	4. ^a	—	» esmaltada	4	2. ^a	—
» obra não designada	9	3. ^a	—	» não designada	4	2. ^a	—
» sucata	4	4. ^a	—	» grés	7	2. ^a	—
» laminado	4	4. ^a	—	» pó de pedra (<i>faiança</i>) ...	7	2. ^a	—
Lavatorios	6	1. ^a	5	» porcelana	7	1. ^a	—
Legumes em conserva	11	1. ^a	—	» não designada	7	1. ^a	—
Leite conservado, concentrado, condensado, esterilizado	11	1. ^a	—	Lupulo	14	2. ^a	—
Leitos de madeira	6	1. ^a	5	Lustres	9	2. ^a	—
» metal	6	3. ^a	—	Luvas de cairo	—	2. ^a	5
Lenços (<i>excepto os de seda</i>)	2	2. ^a	—	» crina	—	2. ^a	5
Letras de imprensa (<i>typo</i>)	—	3. ^a	—	Lythographias (<i>impressos</i>)	16	1. ^a	—
Levadura (<i>fermento</i>)	11	1. ^a	—				
Lichens para tinturaria	3	3. ^a	—				
Ligas para soldar (<i>solda</i>) não designadas	9	2. ^a	—				
Limas (<i>ferramenta</i>)	5	4. ^a	—				
Linhaça, semente de	23	3. ^a	8				
Linhagem em peça	2	2. ^a	—				

Mercadorias (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos - Toneladas	Mercadorias (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos - Toneladas
Macacos (<i>apparelhos para elevação</i>)	5	2. ^a	—	Metaes <u>não designados</u> , em obra lisa	4	2. ^a	—
Machados	5	4. ^a	—	» <u>não designados</u> , laminados ..	4	3. ^a	—
Machas-femeas (<i>ferragem</i>)	5	3. ^a	—	Mexilhão em conserva	11	3. ^a	—
Machinas de costura	6	1. ^a	—	Minio de chumbo (<i>zarcão</i>)	3	3. ^a	—
Maços de ferro	5	4. ^a	—	» » ferro	3	3. ^a	—
» » madeira	5	4. ^a	—	Mobilia de ferro	6	3. ^a	—
Madeira de tinturaria	3	3. ^a	—	» <i>não designada</i>	6	1. ^a	5
Malaguetas em conserva	11	1. ^a	—	Moinhos portateis	5	2. ^a	—
Malas vazias	6	1. ^a	—	Molduras	6	1. ^a	5
Malte (<i>cevada germinada</i>) sem preparo	14	2. ^a	—	Mós de afiar, montadas	5	3. ^a	—
» preparado	11	2. ^a	—	» » amolar, montadas	5	3. ^a	—
Mandioca (<i>farinha de pau</i>)	11	1.	—	Mostarda em grão	11	2. ^a	—
Mangueiras	9	2. ^a	—	» preparada	11	1. ^a	—
Mantas (<i>cobertores</i>)	2	2. ^a	—	Moveis de ferro <i>não designados</i> ...	6	3. ^a	—
Manteiga de vacca	11	2. ^a	—	» <i>não designados</i>	6	1. ^a	5
Manuscriptos	16	1. ^a	—	Muriato de ammoniaco	3	3. ^a	—
Margarina	17	2. ^a	—	» » potassa	3	3. ^a	—
Mariscos em conserva	11	3. ^a	—	Musgo commum	3	4. ^a	—
Marretas	5	4. ^a	—	Musgos para tinturaria	3	3. ^a	—
Martellos	5	4. ^a	—				
Massa de tomates	11	3. ^a	8				
» » vidraceiro	3	3. ^a	—				
» isoladora	3	3. ^a	—				
» para rolos typographicos ...	3	3. ^a	—				
Massas alimenticias <i>não designadas</i> .	11	1. ^a	—				
Mas-aroquinha (<i>desperdícios de algodão</i>)	1	4. ^a	—				
Materias corantes (<i>para estamparia ou tinturaria</i>) <u>não designadas</u> ..	3	2. ^a	—				
Medidas <u>não designadas</u>	4	2. ^a	—				
Mel	11	1. ^a	—	Naphtalina	3	3. ^a	—
Melaço	3	3. ^a	—	Nastro (<i>excepto o de seda</i>)	2	2.	—
Merlim	11	4.	8	Navalhas	5	1. ^a	—
Mezas de bilhar	6	1. ^a	5	Negro animal acondicionado	3	3. ^a	—
Metaes <u>não designados</u> , em bruto..	4	3. ^a	—	» de fumo	3	3.	—

ARQUIVO
CP
HISTÓRICO

Mercadorias (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos-Toneladas	Mercadorias (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos-Toneladas
Pára-raios	4	2. ^a	—	Piassaba em bruto	21	4. ^a	—
Pás d'aço	5	4. ^a	—	» » obra (2)	21	3. ^a	5
» de ferro	5	4. ^a	—	Picarelas	5	4. ^a	—
Pasta para limpar metaes	11	3. ^a	—	Pilhas electricas	22	1. ^a	—
Pastelaria (<i>generos de</i>)	11	1. ^a	—	Pimenta	11	1. ^a	—
Pastilhas doces (<i>confeitaria</i>)	11	1. ^a	—	Pimentão em pó	11	1. ^a	—
Pau de campeche	3	3. ^a	—	Pimentos em conserva	11	1. ^a	—
Pau-sabão	3	3. ^a	—	Pinceis (<i>e artefactos similares para pintura</i>)	5	1. ^a	—
Paus para obra de bengaleiro	—	1. ^a	—	Pita com preparo	4	2. ^a	8
» » tinturaria	3	3. ^a	—	» em bruto	4	3. ^a	8
Peças de machinas de costura	6	1. ^a	—	» » obra não designada	2	2. ^a	—
Pederneiras montadas	5	1. ^a	—	Placas de chumbo para accumuladores electricos	22	4. ^a	—
Pedra de afiar, montada	5	3. ^a	—	Plantas tintoreas (<i>para tinturaria</i>) ..	3	3. ^a	—
» » amolar, montada	5	3. ^a	—	» vivas não designadas	10	1. ^a	—
» hume (<i>alumen</i>)	3	3. ^a	—	Pós de sapatos (<i>negro de fumo</i>) ...	3	3. ^a	—
» pomes	3	3. ^a	—	» » vidro	3	3. ^a	—
Peixe de conserva	11	3. ^a	—	» » gomma (<i>amido</i>)	11	3. ^a	8
» defumado	11	2. ^a	—	Poleame	5	2. ^a	—
» prensado	12	4. ^a	—	Pontas de metal (<i>cravos</i>)	5	4. ^a	—
» salgado não designado	12	4. ^a	—	Porcas de parafusos	5	4. ^a	—
» salpicado não designado	12	4. ^a	—	Porcelana (<i>louça de</i>)	7	1. ^a	—
» secco não designado	12	4. ^a	—	Potassa (<i>carbonato de potassio</i>) do commercio	3	4. ^a	—
Pelles curtidas não designadas	18	2. ^a	6	» carbonatada	3	4. ^a	—
Pellica	18	2. ^a	6	» caustica ..	3	4. ^a	—
Peneiras (<i>ou peneiros</i>)	21	1. ^a	—	» refinada	3	4. ^a	—
Perlissa (<i>potassa em bruto da America</i>)	3	3. ^a	—	Potes de barro	6	3. ^a	8
Peroxido de ferro	3	3. ^a	—	Pratos de cartão (<i>papel</i>)	16	3. ^a	—
Pesos de metal	4	2. ^a	—	» para balanças	4	2. ^a	—
Pharoes (<i>lanternas</i>)	9	2. ^a	—	» não designa los	7	1. ^a	—
Phormio com preparo	1	2. ^a	8	Pregaria não designada	5	4. ^a	—
» em bruto	1	3. ^a	8	Pregos	5	4. ^a	—
» » obra não designada ..	2	2. ^a	—	Prelos	10	1. ^a	—
Phosphato de potassa	3	3. ^a	—	Prensas de copiar	20	1. ^a	—
» » soda	3	3. ^a	—				
Pias (<i>bacias</i>) de louça	7	2. ^a	—				

Mercadorias (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos - Toneladas	Mercadorias (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos - Toneladas
Prensas lytographicas.....	20	1. ^a	-	Ramia (<i>ortiga branca</i>) em bruto ...	1	3. ^a	8
» typographicas	20	1. ^a	-	» (» ») em obra não			
Punhaes	5	1. ^a	-	designada	2	2. ^a	-
Purgueira, semente de.....	23	3. ^a	8	Rapé	26	1. ^a	-
Puxadores	5	3. ^a	-	Raphia	-	2. ^a	-
Pyrolenhites	3	3. ^a	-	Ratoeiras	-	1. ^a	-
				Rebolos montados	5	3. ^a	-
				Rede de arame de cobre	4	3. ^a	-
				» » » » latão	4	3. ^a	-
				Redes de corda	-	2. ^a	8
				Reguas de madeira para molduras			
				(<i>baguettes</i>)	6	1. ^a	5
				Retortas de aço	4	2. ^a	-
				» » barro	7	3. ^a	8
				» » cobre	4	2. ^a	-
				» » ferro	4	2. ^a	-
				» » grés	7	3. ^a	8
				» » vidro	15	2. ^a	7
				Retretes inodoras (<i>water-closets</i>) ...	9	2. ^a	-
				Ricino, semente de	23	3. ^a	8
				Rodelas de cautchuc	9	2. ^a	-
				Roldanas (<i>poleame</i>)	5	2. ^a	-
				Rolos de imprensa	3	3. ^a	-
				Rosmaninho	-	1. ^a	5
				Rotim com preparo	21	2. ^a	-
				» em bruto	21	3. ^a	-
				» » obra não designada	21	1. ^a	-
Quebracho	3	3. ^a	-	Roupa	13	1. ^a	-
Queijos	11	1. ^a	-	Ruiva dos tintureiros	3	3. ^a	-
Raiz de chicoria em bruto.....	-	3. ^a	-				
» » » moida	11	2. ^a	-				
» » » torrada	11	2. ^a	-				
Raizes de tinturaria não designadas.	3	3. ^a	-				
Ralos não designados	4	2. ^a	-				
Ramia (<i>ortiga branca</i>) com preparo.	1	2. ^a	8				

Mercadorias (1)			Mercadorias (1)		
	Grupos para wagons completos	Séries		Grupos para wagons completos	Séries
Sabonetes	11	1. ^a	Serapilheira (<i>grossaria, linhagem</i>) em		
Saccos de café	11	2. ^a	peças	2	2. ^a
» » papel (<i>não impressos ou ornamentados</i>)	16	3. ^a	Serpentinhas de papel (<i>fitas</i>)	16	3. ^a
Saes d'anilina	3	2. ^a	Silex (<i>pederneira</i>) montada	5	1. ^a
Sagü	11	1. ^a	Silicato de potassa	3	4. ^a
Sal ammoniaco	3	3. ^a	» » soda	3	4. ^a
» cominum (<i>marinho ou gemma</i>)			Syphões de louça	7	2. ^a
» empacotado	11	1. ^a	» » vidro	15	2. ^a
» d'azedas (<i>oxalato de potassa</i>) ..	3	2. ^a	Sobrescriptos (<i>enveloppes</i>)	16	2. ^a
» de estanho (<i>chloreto de estanho</i>) ..	3	3. ^a	Soda caustica	3	4. ^a
» » potassa (<i>carbonato de potassio refinado</i>)	3	3. ^a	» cristallisada	3	4. ^a
» » Saturno (<i>acetato de chumbo</i>) ..	3	3. ^a	» do commercio	3	4. ^a
» » soda (<i>carbonato de soda refinado</i>)	3	3. ^a	» refinada	3	4. ^a
Salepo	11	1. ^a	Soldas (<i>ligas para soldar</i>)	9	2. ^a
Sandalias	13	2. ^a	Sola	18	2. ^a
Saponaria	3	3. ^a	Sombrinhas	13	1. ^a
Sardas salgadas	12	4. ^a	Sopas em conserva	11	1. ^a
Sardinhas em latas encaixotadas ..	11	3. ^a	Sorveteiras	6	1. ^a
Sardinhas prensadas	12	4. ^a	Sulfato de alumina	3	3. ^a
» salgadas	12	4. ^a	» » baryta	3	3. ^a
» salpicadas	12	4. ^a	» » chumbo	3	3. ^a
Sarro de vinho	3	3. ^a	» » nickel	3	2. ^a
Sebo em bruto	17	4. ^a	» » peroxido de ferro	3	3. ^a
» » velas	11	2. ^a	Sulfito de alumina	3	3. ^a
» refinado	17	2. ^a	» » cal	3	3. ^a
Seccantes para pintura	3	3. ^a	» » soda	3	3. ^a
Seiva de pinheiro sem preparo	3	3. ^a	Sulfo-carbonato de potassa	3	3. ^a
Selas	25	1. ^a	» » » soda	3	3. ^a
Selins	25	1. ^a	Sulfureto de arsenico	3	3. ^a
Sementes oleoginosas <i>não designadas</i>	23	3. ^a	» » mercurio nativo (<i>vermelhão, cinabrio</i>) ..	3	3. ^a
Semola em pacotes ou quaesquer latas, excepto barricas ou saccos.	11	1. ^a	» » sodio	3	3. ^a
			Sumagre em preparações	3	3. ^a
			» sem preparo	3	4. ^a
			Sumauma prensada	6	1. ^a

Mercadorias (1)	Grupos para wagons completos	Série	Carga mínima dos wagons completos - Toneladas	Mercadorias (1)	Grupos para wagons completos	Série	Carga mínima dos wagons completos - Toneladas
				Telhões de vidro	15	2. ^a	-
				Terras manipuladas	3	3. ^a	-
				» preparadas	3	3. ^a	-
				Tesoiras	5	4. ^a	-
				Therebentina commun (agua-raz).	3	3. ^a	-
				Tijollos de vidro	15	3. ^a	-
				Tinas de banho, de cobre	6	2. ^a	-
				» » » ferro	6	2. ^a	-
				» » » folha de Flan-			
				dres	6	2. ^a	-
Tabaco em rama	26	1. ^a	8	» » » zinco	6	2. ^a	-
» fabricado	26	1. ^a	-	Tintas não designadas (excepto a tinta			
Tabua em obra (2)	6	1. ^a	5	de escrever, as tintas de oleo em			
Tachas (pregos)	5	4. ^a	-	frascos ou bisnagas, de aquarella			
Tamancos	13	1. ^a	-	e de autographia)	3	3. ^a	-
Tamaras	11	1. ^a	-	Tochas	19	1. ^a	-
Tanino	3	3. ^a	-	Toldos	6	1. ^a	-
Tapeçaria (excepto a de seda)	6	2. ^a	-	Tomates salgados	11	3.	8
Tapetes não designados	6	2. ^a	-	Torcidas	2	1. ^a	-
Tapioca	11	1. ^a	-	Torneiras	9	3. ^a	-
Tartaro (sarro de vinho)	3	3. ^a	-	Tornos de apertar	5	4. ^a	-
Teares	20	1. ^a	-	» » torneiar	20	1. ^a	-
Tecidos metallicos	4	3. ^a	-	Torradores de café	4	2. ^a	-
» não designados (excepto os				Trapo lava lo	-	3. ^a	-
de seda)	2	2. ^a	-	Trituradores (machinas)	20	1. ^a	-
Tecum (linho da Bahia) com prepa-				Tubos de chumbo	9	4. ^a	-
ro	1	2. ^a	8	» » cobre	9	2. ^a	-
» (» » ») em bruto.	1	3. ^a	8	» » folha	8	2. ^a	-
» (» » ») em obra				» » latão	9	3. ^a	-
não designada	2	2. ^a	-	» » zinco	8	2. ^a	-
Tela-couro	18	2. ^a	-	Turbinas	20	1. ^a	-
Telas metallicas	4	3. ^a	-	Typo de impressão	-	3. ^a	-
» preparadas para pintura	-	4. ^a	-				
Telha de barro vidrada	7	3. ^a	-				
» » vidro	15	2. ^a	-				
Telhões de barro vidrados	7	3. ^a	-				

Mercadorias (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos - Toneladas	Mercadorias (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos - Toneladas
				Vestuario.....	13	1. ^a	—
				Vides vivas ..	10	2. ^a	—
				Vidraça sem côr (<i>não pulida, commun</i>)	15	3. ^a	—
				Vidraria fina	15	2. ^a	7
				» <u>não designada</u>	15	2. ^a	7
				Vidro moldado para construcções			
Urzella	3	3. ^a	—	(<i>quadrados, ladrilhos, telhas</i>			
Utensilios de cosinha <i>não designados</i>	4	2. ^a	—	<i>ou lages</i>)	15	3. ^a	—
				» <u>em obra não designada</u>	15	2. ^a	7
				Vime em obra	21	4. ^a	—
				Visco	3	3. ^a	—
Vasos ordinarios de barro, <i>para</i>				Vitrines	6	4. ^a	5
<i>plantas</i>	7	3. ^a	8				
» de barro <i>não designados</i> ...	7	2. ^a	—				
Velame	—	2. ^a	—				
Velas de cera	19	4. ^a	—				
» » lona	—	2. ^a	—				
» » parafina	11	4. ^a	—				
» » sebo	11	2. ^a	—	Water-closets (<i>retretes</i>)	9	2. ^a	—
» » stearina	11	4. ^a	—	Wolfram (<i>minerio</i>)	—	3. ^a	—
Ventiladores (<i>excepto os de barro ou</i>							
<i>grés</i>)	4	2. ^a	—				
Ventoinhas	20	4. ^a	—				
Verdete (<i>azebre</i>)	3	3. ^a	—	Zarcão (<i>oxido de chumbo</i>)	3	3. ^a	—
Verga em obra	21	4. ^a	—	Zinco em obra <i>não designada</i>	8	2. ^a	—
Vermelhão (<i>cinabrio, sulfureto de</i>				» para accumuladores (<i>ou pilhas</i>			
<i>mercurio nativo</i>)	3	3. ^a	—	<i>electricas</i>)	22	4. ^a	—
Vernizes <i>não designados (excepto os</i>							
<i>vernizes em frascos</i>)	3	3. ^a	—				
Verrumas	5	3. ^a	—				

(1) — Os dizeres *em grifho* não devem ser reproduzidos nas notas de expedição. Se o forem, não deixará, contudo, de ser applicado o preço correspondente a designação principal quando seja fielmente reproduzida. As palavras sublinhadas devem ser substituidas pela designação propria do artigo ou das taras que o contenham, conforme os casos.

(2) — Para as expedições, por wagon completo, das mercadorias marcadas com esta chamada e que, procedentes de Silves a Portimão ou de Loulé a Olhão, se destinem a Aveiro, Gaia ou Porto (Campanhã) ou vice-versa, vidê tarifa P. n.º 11 de pequena velocidade, que é mais vantajosa que a presente.

Preços por tonelada (réis)

Das estações abaixo ás da frente ou vice-versa	Setubal				Evora				Estremoz			
	1. ^a serie	2. ^a serie	3. ^a serie	4. ^a serie	1. ^a serie	2. ^a serie	3. ^a serie	4. ^a serie	1. ^a serie	2. ^a serie	3. ^a serie	4. ^a serie
Coimbra ou Coimbra B.	6.920	6.050	4.900	4.040	7.040	6.160	4.990	4.110	8.280	7.250	5.870	4.830
Aveiro	8.490	7.470	5.800	4.780	8.310	7.270	5.890	4.850	9.560	8.360	6.770	5.580
Gaia ou Porto-Campanhã	9.700	8.490	6.870	5.660	9.820	8.590	6.960	5.730	11.070	9.690	7.840	6.460
Marinha Grande ou Leiria	8.420	7.100	5.750	4.740	8.240	7.210	5.840	4.810	9.480	8.300	6.720	5.530
Figueira da Foz	6.960	6.090	4.930	4.060	7.080	6.200	5.020	4.130	8.330	7.290	5.900	4.860
Castello Branco	7.430	6.240	5.050	4.160	7.250	6.350	5.140	4.240	8.500	7.440	6.020	4.960
Fundão a Covilhã	8.860	7.750	6.280	5.170	8.980	7.860	6.360	5.240	10.230	8.950	7.250	5.970
Belmonte a Guarda	9.990	8.740	7.080	5.830	10.110	8.850	7.160	5.900	11.360	9.940	8.050	6.630
Participes do Sul e Sueste	1.320	1.155	935	770	1.440	1.260	1.020	840	2.690	2.355	1.905	1.570
Procedencias ou destinos	Cuba				Beja				Serpa a Moura			
	1. ^a serie	2. ^a serie	3. ^a serie	4. ^a serie	1. ^a serie	2. ^a serie	3. ^a serie	4. ^a serie	1. ^a serie	2. ^a serie	3. ^a serie	4. ^a serie
Coimbra ou Coimbra B.	7.540	6.600	5.340	4.400	7.950	6.960	5.630	4.640	9.340	8.170	6.620	5.450
Aveiro	8.810	7.710	6.240	5.140	9.220	8.070	6.530	5.380	10.610	9.290	7.520	6.190
Gaia ou Porto-Campanhã	10.320	9.030	7.310	6.020	10.730	9.390	7.600	6.260	12.130	10.610	8.590	7.080
Marinha Grande ou Leiria	8.740	7.650	6.190	5.100	9.150	8.010	6.480	5.340	10.540	9.220	7.470	6.150
Figueira da Foz	7.590	6.640	5.380	4.430	8.000	7.000	5.670	4.670	9.390	8.220	6.650	5.480
Castello Branco	7.760	6.790	5.500	4.530	8.160	7.140	5.780	4.760	9.560	8.360	6.770	5.580
Fundão a Covilhã	9.480	8.300	6.720	5.530	9.890	8.660	7.010	5.770	11.290	9.870	8.000	6.590
Belmonte a Guarda	10.610	9.290	7.520	6.190	11.020	9.640	7.840	6.430	12.410	10.860	8.800	7.240
Participes do Sul e Sueste	1.945	1.705	1.380	1.135	2.355	2.060	1.670	1.375	3.745	3.275	2.655	2.185
Procedencias ou destinos	Carregueiro				Silves a Portimão				Loulé a Olhão			
	1. ^a serie	2. ^a serie	3. ^a serie	4. ^a serie	1. ^a serie	2. ^a serie	3. ^a serie	4. ^a serie	1. ^a serie	2. ^a serie	3. ^a serie	4. ^a serie
Coimbra ou Coimbra B.	8.840	7.730	6.260	5.160	11.110	9.600	7.580	6.060	11.600	10.020	7.910	6.330
Aveiro	10.440	8.850	7.160	5.900	12.280	10.610	8.370	6.700	12.760	11.020	8.700	6.960
Gaia ou Porto-Campanhã	11.620	10.170	8.230	6.780	13.670	11.800	9.320	7.460	14.150	12.220	9.650	7.720
Marinha Grande ou Leiria	10.040	8.780	7.110	5.860	12.210	10.550	8.330	6.660	12.700	10.970	8.660	6.930
Figueira da Foz	8.880	7.770	6.290	5.180	11.160	9.640	7.610	6.090	11.640	10.060	7.940	6.350
Castello Branco	9.050	7.920	6.410	5.280	11.310	9.770	7.710	6.170	11.800	10.190	8.040	6.440
Fundão a Covilhã	10.780	9.430	7.640	6.290	12.900	11.140	8.790	7.040	13.380	11.560	9.120	7.300
Belmonte a Guarda	11.910	10.420	8.440	6.950	13.930	12.030	9.500	7.600	14.410	12.450	9.830	7.860
Participes do Sul e Sueste	3.240	2.835	2.295	1.890	5.985	5.170	4.080	3.265	6.470	5.590	4.410	3.530

Condições

1.^a Aos preços d'esta tarifa accresce o custo das despesas accessorias, applicadas ao pezo taxado, segundo as competentes tarifas em vigor na data da expedição.

2.^a Os preços serão applicados por fracções indivisiveis de 10 kilogrammas, excepto para os carregamentos de wagon completo, aos quaes essa applicação será feita por fracções indivisiveis de 100 kilogrammas.

3.^a Se o expedidor requisitar e lhe fôr fornecido material de capacidade de carga superior a 10 toneladas, serão os minimos de carregamento, estipulados na presente tarifa para os wagons completos, elevados em tantas fracções de um decimo ($\frac{1}{10}$) quantas forem as toneladas de carga normal de cada vehiculo, excedentes a 10.

4.^a Quando, na mesma Nota de expedição, forem relacionadas mercadorias classificadas em differentes series da presente tarifa, será o pezo total da remessa taxado pelo preço correspondente á serie mais cara.

Se entre as mercadorias relacionadas na mesma **Nota de expedição**, alguma ou algumas houver a que caiba a applicação da Tarifa Geral, por esta unicamente, e pelas classes que competirem a cada mercadoria, será taxada toda a remessa.

5.ª O carregamento dos **wagons completos** tanto pode ser constituído por uma só mercadoria pertencente á mesma remessa, como pelas mercadorias que, na respectiva columna de classificação da presente tarifa, figuram com o mesmo numero de inscripção, contando que façam parte de uma só e mesma remessa.

N'este caso serão applicados a toda a expedição o preço e o minimo do pezo do carregamento mais elevados entre os correspondentes ás mercadorias agrupadas.

6.ª Os prazos regulamentares do transporte poderão ser ampliados em 2 dias.

7.ª Esta tarifa será applicada de officio a quaesquer remessas que estiverem nas condições por ella exigidas, se dos seus preços resultar vantagem para o publico e se o remetente não pedir a applicação d'outra, por escripto, na **Nota de expedição**.

8.ª Em tudo que não seja contrario ao que a presente dispõe, ficam em vigor as condições das Tarifas Geraes.

Lisboa, 31 de Dezembro de 1904.

Pelo Director Gera' da Companhia
O Engenheiro Sub-Director
Augusto Luciano S. de Carvalho

Exp. 683

Condições



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Companhias dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta, de Salamanca á Fronteira Portugueza, Salamanca a Medina del Campo, Norte de Hespanha, Meio dia da França e Orleans

Serviço directo combinado

TARIFA ESPECIAL P. H. F. N.º 1 - -GRANDE VELOCIDADE

(N.º 201 § 3.º de grande velocidade das linhas francezas)

Bilhetes SIMPLES (uma só viagem) para passageiros e bagagens

De PARIS (Quai d'Orsay), BORDEUS (S. Jean) e BAYONNA para GUARDA, PAMPILHOSA
ENTRONCAMENTO e LISBOA (Rocio) ou vice-versa

Em applicação desde 1 de Janeiro de 1905

Percursos	Distancias kilom. ^{as}	Preços						Itinerario	
		BILHETES INTEIROS			MEIOS BILHETES				
		1. ^a clas.	2. ^a clas.	3. ^a clas.	1. ^a clas.	2. ^a clas.	3. ^a clas.		
Percurso Francez			Francos						Irun, Hendaya, Medina, Salamanca, Fuentes d'Oñoro e Villar Formoso
Das estações em frente a Irun ou de	Paris (Quai d'Orsay)	823	92,15	62,20	40,60	46,10	31,15	20,30	
Hendaya ás da frente	Bordeus (S. Jean)	235	26,30	17,75	11,60	13,15	8,90	5,80	
	Bayonna	37	4,15	2,80	1,80	2,05	1,40	0,90	
Percurso Hespanhol (*)			Pesetas						
De Irun a Villar Formoso ou de Fuentes d'Oñoro a Hendaya		635	76,20	57,15	34,30	38,10	28,60	17,15	
Percurso Portuguez (*)			Réis						
De Fuentes d'Oñoro, Villar For-	Guarda	46	950	740	520	490	370	270	
moso ás estações da frente ou vi-	Pampilhosa	202	4.040	3.140	2.240	2.040	1.580	1.130	
ce-versa.	Entroncamento	327	6.530	5.070	3.620	3.290	2.550	1.820	
	Lisboa (Rocio)	441	8.790	6.830	4.880	4.420	3.430	2.450	

(*) N'estes preços estão comprehendidos todos os impostos para os governos portuguez e hespanhol.

(*) N'estes preços estão comprehendidos todos os impostos para os governos portuguez e hespanhol.

Condições

1.ª— **BILHETES.**— Estes bilhetes são pessoasas e intransmissiveis. Não são validos sem o carimbo da estação de partida. Devem ser apresentados aos empregados das Companhias sempre que estes os peçam.

§ unico.— A capa dos bilhetes sem os coupons que deve conter e estes sem aquella, não teem valor algum.

Recommenda-se, portanto, aos passageiros, todo o cuidado em verificar que os empregados das Companhias não retirem mais que os correspondentes a trajectos já percorridos.

2.ª— **CREANÇAS.**— As creanças menores de 3 annos nada pagam indo ao collo das pessoas que as conduzam. De 3 a 7 annos pagam meio preço e teem direito á occupação de um logar. Duas d'estas creanças, porém, não teem direito a occupar, no mesmo compartimento, mais que o espaço correspondente a um passageiro.

As creanças de mais de 7 annos pagam bilhete inteiro.

3.ª— **BAGAGENS.**— Registam-se directamente para os percursos indicados n'esta tarifa.

Todo o passageiro cuja bagagem não pesar mais de 30 kilogrammas, não terá que pagar pelo transporte d'ella, nenhum supplemento,

alem do custo do seu bilhete, salvo os gastos de transito nas alfandegas hespanholas (condição 7.^a) os direitos de registo e o imposto do sello. A franquia não tem applicação ás creanças transportadas gratuitamente, e é reduzida a 20 kilogrammas para as que viagem com meio bilhete.

O peso excedente será taxado pelos preços da tabella abaixo.

Quando o passageiro quizer aproveitar a concessão de paragem prevista na condição 6.^a poderá despachar a sua bagagem successivamente para a estação de paragem escolhida, quando esta pertença ao paiz em que se encontra o passageiro. Se o ponto de paragem pertence a outro paiz terá que despachar a bagagem para a estação fronteiriça e ali pedir a reexpedição. N'estes casos os excedentes de bagagem serão taxados pelas tarifas internas de cada Companhia.

4.^a — **COMBOIOS.** — Os bilhetes são validos para todos os comboios que conduzam carruagens da classe n'elles indicada. São-lhes, comtudo, applicaveis quaesquer restricções especiaes, publicamente annunciadas em cartazes-horarios ou outros avisos. (Veja-se a 1.^a Observação importante, no fim da tarifa).

5.^a — **MUDANÇA DE CLASSE.** — O passageiro que passar para classe superior á designada no seu bilhete pagará, pelo trajecto percorrido na classe superior, a differença entre os preços das duas classes, segundo as Tarifas Geraes das linhas interessadas.

6.^a — **PARAGENS.** — Os passageiros teem a faculdade de deter-se em *França*: 24 horas em Bordeus e 24 horas em Bayonna; em *Hespanha*: 24 horas em Salamanca, e em *Portugal*: 24 horas em Pampilhosa.

7.^a — **ALFANDEGA.** — As operações para a passagem das bagagens nas fronteiras de Hendaya e Villar Formoso serão feitas gratuitamente pelas agencias das Companhias.

§ unico — Cobrar-se-ha uma peseta pelo transito em Fuentes d'Oñoro, das bagagens que vão de Portugal para França, e igual taxa pelo transito em Irun das bagagens transportadas de França para Portugal.

Convidam-se os passageiros a assistir á verificação das suas bagagens pela alfandega, tanto nas estações fronteiriças como em outros quaesquer pontos onde tal caso se dêr, pois que pelo que possa occorrer n'essas operações, declinam as Companhias toda a responsabilidade.

8.^a — **DISPOSIÇÃO GERAL.** — Ficam em vigor as condições das Tarifas Geraes das linhas combinadas, em tudo que não seja contrario ás disposições da presente.

Tabella de preços para os excedentes de bagagem

Percursos	De 0 a 5 kilo-grammas	Alem de										
		5 até 10 kilog. ^a	10 até 20 kilog. ^a	20 até 30 kilog. ^a	30 até 40 kilog. ^a	40 até 50 kilog. ^a	50 até 60 kilog. ^a	60 até 70 kilog. ^a	70 até 80 kilog. ^a	80 até 90 kilog. ^a	90 até 100 kilog. ^a	100 kg, cada 10 a mais (**)
Percurso Francez												
Das estações abaixo a Irun, ou de Hendaya ás abaixo:		Francos										
Paris (Quai d'Orsay)	2,05	4,15	8,25	12,35	16,45	16,65	19,95	23,25	26,60	29,90	33,20	3,32
Bordeus (S. Jean)	0,60	1,20	2,35	3,55	4,70	4,80	5,75	6,70	7,65	8,60	9,55	0,95
Bayonna	0,40	0,40	0,40	0,55	0,75	0,80	0,95	1,15	1,30	1,45	1,65	0,16
Percurso Hespanhol (*)												
De Irun a Villar Formoso ou de Fuentes d'Oñoro a Hendaya		Pesetas										
	8,35	8,35	16,70	25,00	33,35	41,70	44,30	50,40	57,60	64,80	72,00	7,19
Percurso Portuguez (*)												
De Fuentes d'Oñoro, Villar Formoso ás estações abaixo ou vice-versa:		Réis										
Guarda	130	130	130	190	240	260	300	340	370	410	440	40
Pampilhosa	250	250	480	700	930	1.080	1.220	1.370	1.510	1.660	1.800	140
Entroncamento	400	400	770	1.130	1.500	1.740	1.970	2.210	2.440	2.680	2.910	230
Lisboa (Rocio)	520	520	1.020	1.500	2.000	2.320	2.630	2.950	3.260	3.580	3.890	310

(*) N'estes preços estão comprehendidos todos os impostos para os governos portuguez e hespanhol.

(**) Para os excessos de bagagem superiores a 100 kilogrammas applica-se para os primeiros 100 os preços da penultima columna e para cada 10 kilogrammas a mais os preços da ultima columna.

Nos preços acima indicados estão incluídas todas e quaesquer despesas de carga, descarga, evoluções, manobras e transmissão entre as diversas linhas do trajecto e as de trasbordo nas fronteiras.

Não estão, porém, comprehendidos:

- 1.º Os direitos de registo nas procedencias das estações francezas
- 2.º Os direitos de registo nas procedencias das estações portuguezas
- 3.º As despesas de transito em Irun pelas procedencias de França
- 4.º As despesas de transito em Fuentes d'Oñoro pelas procedencias de Portugal

As bagagens sem peso excedente pagam além dos direitos de registo em França e Portugal e das despesas de transito acima indicadas, o imposto do sello para o governo portuguez

Por expedição

Francos	Pesetas	Réis
0,10	—	—
—	—	20
—	1,00	—
—	1,00	—
—	—	20

Os passageiros que deixem o Continente em Lisboa, e cujos excedentes de bagagem attingam o peso minimo de 100 kilogrammas ou paguem por esse minimo podem mediante requisição na estação de Lisboa (Rocio) obter 40 % de redução sobre os preços fixados n'esta tarifa para os referidos excedentes, tendo-se em conta os cambios.

Da mesma vantagem poderão gosar os passageiros que cheguem por mar a Lisboa.

No primeiro caso o passageiro avisará a estação de Lisboa (Rocio) antes de retirar a sua bagagem, de que deseja pedir a redução e a importancia d'esta ser-lhe-ha paga contra a apresentação do bilhete de passagem por mar e do boletim que lhe terá sido entregue por esta estação.

No segundo caso, o preço reduzido será applicado immediatamente em presença de um certificado de qualquer Companhia de navegação, comprovando que o passageiro acaba de chegar a Lisboa por mar.

Observações importantes

1.^a — Os bilhetes de 1.^a classe são validos para o Sud-Express sem qualquer sobretaxa alem da que corresponde á Companhia Internacional dos Wagons-Lits.

2.^a — Muito embora esta tarifa indique separadamente por causa das differenças de cambio, os preços correspondentes aos paizes em que se effectua o trajecto, o preço total, é indivisivel e será satisfeito na moeda do paiz em que o pagamento se fizer.

O pagamento far-se-ha ao cambio corrente, indicado por um aviso periodico affixado nas estações, e que será revisto com intervallo nunca superior a 15 dias.

A presente annulla e substitue para todos os effeitos a tarifa especial P. H. F. n.º 1 de grande velocidade, de 7 de junho de 1900, bem como os avisos ao publico B 1044, 1072 e 1159, de 6 de junho e 17 de outubro de 1900 e de 25 de janeiro de 1902.

Lisboa, 26 de Dezembro de 1904.

O Director Geral da Companhia

Chapuy

Exp.^{te} 674

Condições



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Companhias dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta, de Salamanca á Fronteira Portugueza, Salamanca a Medina del Campo, Norte de Hespanha, Meio dia da França e Orleans

Serviço directo combinado

TARIFA ESPECIAL P. H. F. N.º 2 -- GRANDE VELOCIDADE

(N.º 202 § 3.º de grande velocidade das linhas francezas)

Bilhetes de Ida e Volta para passageiros e bagagens

De PARIS (Quai d'Orsay), BORDEUS (S. Jean) e BAYONNA para GUARDA, PAMPILHOSA
ENTRONCAMENTO e LISBOA (Rocio) ou vice-versa

Em applicação desde 1 de Janeiro de 1905

Percursos	Distancias kilom. ^{as}	Preços						Praso de va- lidade	Itinerario	
		BILHETES INTEIROS			MEIOS BILHETES					
		1. ^a clas.	2. ^a clas.	3. ^a clas.	1. ^a clas.	2. ^a clas.	3. ^a clas.			
Percurso Francez			Francos						30 dias	Irun, Hendaya, Medina, Salamanca, Fuentes d'Oñoro e Villar Formoso
Das estações em frente a Irun ou de	Paris (Quai d'Orsay)	823	156,65	93,35	60,90	78,35	46,75	30,45		
Hendaya ás da frente	Bordeus (S. Jean)	235	44,70	26,65	17,40	22,35	13,35	8,70		
	Bayonna	37	7,05	4,20	2,70	3,50	2,10	1,35		
Percurso Hespanhol (*)			Pesetas							
De Irun a Villar Formoso ou de Fuentes d'Oñoro a Hendaya		635	129,55	78,60	47,15	64,80	39,30	23,60		
Percurso Portuguez (*)			Réis							
De Fuentes d'Oñoro, Villar For- moso ás estações da frente ou vi- ce-versa.	Guarda	46	1.630	1.100	790	850	580	410		
	Pampilhosa	202	6.880	4.720	3.370	3.480	2.380	1.700		
	Entroncamento	327	11.120	7.620	5.440	5.610	3.840	2.740		
	Lisboa (Rocio)	441	14.960	10.260	7.330	7.530	5.840	3.680		
(*) N'estes preços estão comprehendidos todos os impostos para os governos portuguez e hespanhol.										

(*) N'estes preços estão comprehendidos todos os impostos para os governos portuguez e hespanhol.

Condições

1.ª — Bilhetes — Estes bilhetes são pessoaes, intransmissiveis, nominativos e deverão ser assignados pelos portadores. Não são válidos sem o carimbo da estação de partida. Devem ser apresentados aos empregados das Companhias sempre que estes os peçam. Os passageiros são obrigados a provar a sua identidade por meio de assignatura, quando os ditos empregados o julguem necessario.

A capa dos bilhetes sem os coupons que deve conter e estes sem aquella, não teem valor algum. Recomenda-se, portanto, aos passageiros todo o cuidado em verificar que os empregados das Companhias não recolham mais que os coupons correspondentes a trajectos já percorridos.

O coupon de ida só é válido á partida para os comboios do proprio dia em que o bilhete tenha sido adquirido. O coupon de volta é válido durante o praso de validade do bilhete e o da sua prorrogação, quando tal se dê e ainda para qualquer comboio que chegue a destino depois de expirado este praso, comtanto que a partida do ponto de regresso, ou da ultima estação de paragem da viagem de volta, tenha lugar dentro do referido praso.

Validade — O praso de validade d'estes bilhetes pode ser prorogado em **trinta dias**, mediante pagamento da sobretaxa de 10 % dos preços d'esta tarifa.

O pedido de prorrogação deve ser feito, e a sobretaxa paga, antes de expirar o praso para o qual a prorrogação é pedida, e o pedido pode realisar-se tanto na estação de procedencia como nas principaes estações do trajecto.

Passado o praso de **trinta dias** da data da terminação da validade primitiva, nenhuma prorrogação pode ser concedida, e os bilhetes não utilizados ficam nulos e sem valor.

2.ª — Creanças — A creanças menores de 3 annos nada pagam indo ao collo das pessoas que as conduzam. De 3 a 7 annos pagam meio preço e teem direito á occupação de um lugar. Duas d'estas creanças, comtudo, não teem direito a occupar n'um só compartimento, mais que o lugar destinado a um passageiro. As creanças de mais de 7 annos pagam bilhete inteiro.

3.^a — **Bagagens** -- Registam se directamente para os percursos indicados n'esta tarifa.

Todo o passageiro, cuja bagagem não pezar mais de 30 kilos, nada terá que pagar pelo transporte d'ella alem dos gastos de transito nas Alfandegas hespanholas (condição 7.^a), dos direitos de registo e do imposto do sello. A franquia não aproveita ás creanças transportadas gratuitamente e é reduzida a 20 kilogrammas para as que viagem com meios bilhetes.

O pezo excedente será taxado pelos preços da tabella abaixo.

Quando o passageiro quizer aproveitar a concessão de paragem prevista na condição 6.^a, poderá despachar a sua bagagem successivamente para a estação de paragem escolhida, quando esta pertença ao paiz em que se encontra o passageiro. Se o ponto de paragem pertence a outro paiz terá que despachar a bagagem para a estação fronteiriça e ali pedir a reexpedição. Neste caso os excedentes de bagagem serão taxados pelas tarifas internas de cada Companhia.

4.^a — **Comboios** -- Estes bilhetes são válidos para todos os comboios que conduzam carruagens da classe n'elles indicada. São-lhes, contudo, applicaveis quaesquer restricções especiaes publicamente annunciadas em cartazes horarios ou outros avisos. (Veja-se a 1.^a observação importante no fim da tarifa).

5.^a — **Mudança de classe** -- O passageiro que passar para classe superior á designada no seu bilhete, pagará pelo trajecto percorrido na classe superior a diferença entre os preços das duas classes, segundo as Tarifas Geraes das linhas interessadas.

6.^a — **Paragens** -- Os passageiros teem a faculdade de deter-se em todas as estações do percurso realizado na rede das linhas de Orleans e nas de **Bayonna, Burgos, Salamanca, Luso (Bussaco), Pampilhosa, Coimbra B., Alfarellos, Pombal e Payalvo (Thomar)**, comtanto que façam carimbar os seus bilhetes á chegada e á partida em cada estação em que se detenham.

Os passageiros que não effectuarem directamente a sua viagem, poderão retirar as suas bagagens nas estações em que se detiverem sempre que para essas estações as tenham feito despachar.

7.^a — **Alfandega** -- As operações aduaneiras para a passagem das bagagens nas fronteiras de Hendaya e Villar Formoso serão feitas gratuitamente pelas agencias das Companhias. Cobrar-se-ha 1 peseta pelo transito em Fuentes de Oñoro das bagagens que vão de Portugal para França, e igual taxa pelo transito em Irun das bagagens transportadas de França para Portugal.

Convidam-se os passageiros a assistir á verificação das suas bagagens pela alfandega, tanto nas estações fronteiriças como em outros quaesquer pontos em que tal caso se dêr, pois que pelo que possa ocorrer n'essas operações declinam as Companhias toda a responsabilidade.

8.^a — **Disposição geral** -- Ficam em vigor as condições das Tarifas Geraes de cada Companhia em tudo que não seja contrario ás disposições da presente.

Tabella de preços para os excedentes de bagagem

Percursos	De 0 a 5 kilo-grammas	Alem de											
		5 até 10 kilog. ^s	10 até 20 kilog. ^s	20 até 30 kilog. ^s	30 até 40 kilog. ^s	40 até 50 kilog. ^s	50 até 60 kilog. ^s	60 até 70 kilog. ^s	70 até 80 kilog. ^s	80 até 90 kilog. ^s	90 até 100 kilog. ^s	100 kg, cada 10 a mais (**)	
Percurso Francez		Francos											
Das estações abaixo a Irun, ou de Hendaya ás abaixo:													
Paris (Quai d'Orsay)	2,05	4,15	8,25	12,35	16,45	16,65	19,95	23,25	26,60	29,90	33,20	3,32	
Bordeus (S. Jean)	0,60	1,20	2,35	3,55	4,70	4,80	5,75	6,70	7,65	8,60	9,55	0,95	
Bayonna	0,40	0,40	0,40	0,55	0,75	0,80	0,95	1,15	1,30	1,45	1,65	0,16	
Percurso Hespanhol (*)		Pesetas											
De Irun a Villar Formoso ou de Fuentes d'Oñoro a Hendaya		8,35	8,35	16,70	25,00	33,35	41,70	44,30	50,40	57,60	64,80	72,00	7,19
Percurso Portuguez (*)		Réis											
De Fuentes d'Oñoro, Villar Formoso ás estações abaixo ou vice-versa:													
Guarda	130	130	130	190	240	260	300	340	370	410	440	40	
Pampilhosa	250	250	480	700	930	1.080	1.220	1.370	1.510	1.660	1.800	140	
Entroncamento	400	400	770	1.130	1.500	1.740	1.970	2.210	2.440	2.680	2.910	230	
Lisboa (Rocio)	520	520	1.020	1.500	2.000	2.320	2.630	2.950	3.260	3.580	3.890	310	

(*) N'estes preços estão comprehendidos todos os impostos para os governos portuguez e hespanhol.

(**) Para os excessos de bagagem superiores a 100 kilogrammas applica-se aos 100 primeiros os preços da penultima columna e a cada 10 kilogrammas a mais os preços da ultima columna.

Nos preços acima indicados estão incluídas todas e quaesquer despesas de carga, descarga, evoluções, manobras e transmissão entre as diversas linhas do trajecto e as de trasbordo nas fronteiras.

Não estão, porém, comprehendidos:

- 1.º Os direitos de registo nas procedencias das estações francezas
- 2.º Os direitos de registo nas procedencias das estações portuguezas
- 3.º As despesas de transito em Irun pelas procedencias de França
- 4.º As despesas de transito em Fuentes d'Oñoro pelas procedencias de Portugal

As bagagens sem peso excedente pagam além dos direitos de registo em França e Portugal e das despesas de transito acima indicadas, o imposto do sello para o governo portuguez

Por expedição

Francos	Pesetas	Réis
0,10	—	—
—	—	20
—	1,00	—
—	1,00	—
—	—	20

Os passageiros que deixem o Continente em Lisboa, e cujos excedentes de bagagem pezem 100 kilogrammas ou paguem por este minimo, podem mediante requisição na estação de Lisboa (Rocio) obter 40 % de redução sobre os preços fixados n'esta tarifa para os referidos excedentes, tendo-se em conta os cambios.

Da mesma vantagem poderão gosar os passageiros que cheguem por mar a Lisboa.

No primeiro caso o passageiro avisará a estação de Lisboa (Rocio) antes de retirar a sua bagagem, de que deseja pedir a redução e a importancia d'esta ser-lhe-ha paga contra a apresentação do bilhete de passagem por mar e do boletim que lhe terá sido entregue por esta estação.

No segundo caso, o preço reduzido será applicado immediatamente em presença de um certificado de qualquer Companhia de navegação, comprovando que o passageiro acaba de chegar a Lisboa por mar.

Observações importantes

1.^a — Os bilhetes de 1.^a classe são válidos para o Sud-Express sem qualquer sobretaxa além da que corresponde à Companhia Internacional dos Wagons-Lits.

2.^a — Muito embora esta tarifa indique separadamente por causa das diferenças de cambio, os preços correspondentes aos paizes em que se effectua o trajecto, o preço total é indivisivel e será satisfeito na moeda do paiz em que o pagamento se fizer.

O pagamento far-se-ha ao cambio corrente, indicado por um aviso periodico affixado nas estações, e que será revisto com intervallo nunca superior a 15 dias.

Fica pela presente, annullada e substituida a tarifa especial P. H. F. n.º 2 de grande velocidade de 6 de Junho de 1900, bem como os Avisos ao Publico B. 1044, 1072 e 1160 de 6 de Junho e 17 de Outubro de 1900 e de 23 de Janeiro de 1902.

Lisboa, 26 de Dezembro de 1904.

O Director Geral da Companhia
Chapuy.

Exp.^{te} 675

De Paris a quaesquer estações da Companhia Reim e da Sefra Alta
(comprehendendo Figueira da Foz e Guardal) e vice-versa



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Companhias dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta, de Salamanca á Fronteira Portugueza, Salamanca a Medina del Campo, Norte de Hespanha, Meio dia da França e Orleans

Serviço directo combinado

TARIFA ESPECIAL P. H. F. N.º 3—GRANDE VELOCIDADE

(N.º 214 de grande velocidade das linhas francezas)

TRANSPORTE DE RECOVAGENS E GENEROS FRESCOS ⁽¹⁾

De Paris ou Bordenus (S. Jean) para quaesquer estações da Comp.^a Real dos Cam.^{os} de Ferro Portuguezes ou da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta ou vice-versa

Em applicação desde 1 de Janeiro de 1905

Percursos	Distancias kilometricas	Preços						
		Recovagens e generos frescos (1)				Recovagens	Generos frescos (1)	
		De 0 a 5 kilog. ^s	Mais de 5 até 10 kilog. ^s	Mais de 10 até 20 kilog. ^s	Mais de 20 até 30 kilog. ^s (2)			
Por expedições do peso minimo de 50 kilog. ^s ou pagando como tal. Por 1000 kilog. ^s								
De Paris a quaesquer estações da Companhia Real e da Beira Alta (comprehendidas Figueira da Foz e Guarda) ou vice-versa								
Percurso Francez		Kilom. ^s	Francos					
De Paris a Irun ou de Hendaya a Paris.	820	1,25	2,50	5,00	7,00	173,00	123,50	
Percurso Hespanhol			Pesetas					
De Irun a Villar Formoso ou de Fuentes d'Oñoro a Hendaya	635	1,50	3,00	6,00	8,00	200,50	143,50	
Percurso Portuguez			Réis					
De Fuentes d'Oñoro, Villar Formoso ás estações da frente ou vice-versa	Todas as estações da Beira Alta	202	100	200	400	500	12.000	8.650
	Lisboa e todas as outras estações da Companhia Real	401	200	400	800	1.000	24.000	17.150

Percurso	Distancias kilometricas	Preços						
		Recovagens e generos frescos (1)				Recovagens	Generos frescos (1)	
		De 0 a 5 kilog. ^s	Mais de 5 até 10 kilog. ^s	Mais de 10 até 20 kilog. ^s	Mais de 20 até 30 kilog. ^s (2)			
Por expedições do peso minimo de 50 kilog. ^s ou pagando como tal. Por 1000 kilog. ^s								
De Bordeus (S. Jean) a quaesquer estações da Companhia Real e da Beira Alta (comprehendidas Figueira da Foz e Guarda) ou vice-versa								
Percurso Francez		Kilom. ^s	Francos					
De Bordeus (S. Jean) a Irun ou d'Hendaya a Bordeus (S. Jean)	236	0,40	0,75	1,50	2,25	52,50	37,00	
Percurso Hespanhol			Pesetas					
De Irun a Villar Formoso ou de Fuentes d'Oñoro a Hendaya	635	1,50	3,00	6,00	9,00	212,00	150,00	
Percurso Portuguez			Réis					
De Fuentes d'Oñoro, Villar Formoso ás estações da frente ou vice-versa	Todas as estações da Beira Alta ..	202	100	200	400	5 0	12.800	9.050
	Lisboa e todas as outras estações da Companhia Real	401	200	400	800	1.050	25.400	18.000
Observação importante								
Muito embora esta tarifa indique separadamente, por causa das diferenças de cambio, os preços correspondentes aos paizes em que se effectua o trajecto, o preço total é indivisivel e deverá ser satisfeito na moeda do paiz em que o pagamento se fizer.								
O pagamento effectuar-se-ha ao cambio corrente, indicado por um aviso periodico affixado nas estações, e que será revisto com intervallo nunca superior a 15 dias.								
(1) Os preços indicados para os generos frescos são exclusivamente applicaveis aos seguintes: Animaes vivos em gaiolas ou cestos (Cabritos, Codornizes, Cordeiros, Coelhos, Creação, Leitões de peso não superior a 30 kilos incluída a tara, Pombos), Arenquês, Arroz, Bolacha de embarque, Caça-morta, Café torrado, Garacoes, Carnes, Cereaes, Cerveja, Choucrute, Cidra, Cogumelos (Champignons), Confeitaria, Conservas alimenticias, Creação morta, Farinha, Feculas, Mel, Mostarda preparada, Semola e Tapioca. Crustaceos, (Camarões, Caranguejos, Lagostas, Lagostins), Fermentos. Fructas (Azeitonas, Laranjas, Limões, Morangos, Uvas, etc.), Fructas em conserva, Gelò, Gorduras (Banha ou Unto, Margarina, Sebo fresco), Legumes, Leite, Leite concentrado, Leite condensado, Louro, Manteiga, Mariscos frescos, Massas alimenticias, Melões, Nata, Ostras, Ovos, Pão, Pão de especie, Pão ralado, Pastellaria, Peixe, Pepinos (Cornichons), Pernas de rans, Plantas comestiveis, Queijos, Salchicharia, Tartarugas vivas, Tomilho, Tripa salgada, Uvas em dornas, Vinagres, Vinhos.								
(2) Estes preços não se applicam aos generos frescos por isso que para expedições de mais de 20 kilos pagando como 50 kilos, são mais reduzidos os preços da ultima columna do quadro antecedente.								

Condições	
1.ª—Nos preços da presente tarifa estão incluidas todas e quaesquer despesas de carga, descarga, evoluções e manobras, de transmissão entre os diversos caminhos a seguir e de trasbordo na fronteira, bem como os gastos de agencia correspondentes a operações ou formalidades aduaneiras na alfandega franceza e o imposto de 5% para o governo portuguez.	
Não estão, porém, incluídos:	
A) — Os direitos aduaneiros;	
B) — Os direitos de registo e imposto de sello, abaixo indicados, que accrescem ás taxas correspondentes a cada paiz interessado:	
Taxas francezas, por expedição	
Imposto do sello.	
Direitos de registo á partida das estações francezas	
Taxas portuguezas, por expedição	
Imposto do sello:	
Remessas de um só volume até 10 kilos.	
Outras quaesquer remessas.	
Direitos de guia e registo á partida das estações portuguezas.	
C) — Os gastos por operações e formalidades aduaneiras nas alfandegas hespanhola e portugueza. As Compnias hespanholas e portuguezas encarregam-se d'estas operações e formalidades, tanto para o transito em	

Irun, Fuentes de Oñoro e Villar Formoso, como para o despacho em qualquer das alfandegas de Villar Formoso, Lisboa ou Figueira da Foz, mediante as taxas seguintes:

I--Expedições de França para Portugal

a) Passagem em transitio :

Fronteira de Irun 2,75 pesetas por expedição

Fronteira de Villar Formoso (para as expedições a despachar no destino):

Até 100 kilog. ^s	Alem de																	
	100 até 200	200 até 300	300 até 400	400 até 500	500 até 600	600 até 700	700 até 800	800 até 900	900 até 1000	1000 até 2000	2000 até 3000	3000 até 4000	4000 até 5000	5000 até 6000	6000 até 7000	7000 até 8000	8000 até 9000	9000 até 10000
	Réis 220	Réis 250	Réis 280	Réis 310	Réis 330	Réis 360	Réis 390	Réis 410	Réis 440	Réis 460	Réis 670	Réis 880	Réis 1.090	Réis 1.300	Réis 1.510	Réis 1.720	Réis 1.930	Réis 2.040	Réis 2.350

b) Despachos em Villar Formoso, Lisboa ou Figueira da Foz :

Expedição até 5 kilos... .. 100 réis
,, de 6 a 10 kilos. .. 200 ,,
,, ,, 11 ,, 100 ,, . . 5 ,, por kilogramma com o minimo de 200 réis
,, ,, 101 ,, 500 ,, . . 2 ,, ,, ,, ,, ,, 500 ,,
,, ,, mais de 500 kilos .. 1 real ,, ,, ,, ,, ,, 1.000 ,,
,, por wagons completos, mercadorias a granel 2.000 ,, por wagon
,, ,, ,, ,, de mercadorias acondicionadas.. .. 5.000 ,, ,, ,,

Estas taxas (as da alinea b) não comprehendem nem o preço dos documentos da alfandega nem o sello que a alfandega portugueza inclue, com os direitos, n'um mesmo documento, e que devem ser cobrados dos destinatarios.

II--Expedições de Portugal para França

Passagem em transitio :

Fronteira de Fuentes de Oñoro :

Até 100 kilog. ^s	Alem de																	
	100 até 200	200 até 300	300 até 400	400 até 500	500 até 600	600 até 700	700 até 800	800 até 900	900 até 1000	1000 até 2000	2000 até 3000	3000 até 4000	4000 até 5000	5000 até 6000	6000 até 7000	7000 até 8000	8000 até 9000	9000 até 10000
	Pesetas	Ptas.	Ptas.	Ptas.	Ptas.	Ptas.	Ptas.	Ptas.	Ptas.	Ptas.	Ptas.	Ptas.	Ptas.	Ptas.	Ptas.	Ptas.	Ptas.	Ptas.
4,05	4,20	4,30	4,55	4,65	4,80	4,95	5,15	5,20	5,30	6,50	7,65	8,80	9,95	11,15	12,30	13,50	14,65	15,80

- 2.^a — Nas procedencias de França os preços da presente tarifa só serão applicados quando o remetente o peça na nota de expedição. Este pedido pode ser feito indistinctamente por qualquer das tres formas seguintes: — **tarifa especial, tarifa reduzida, tarifa mais reduzida** — que se consideram equivalentes e importam, da parte do expedidor, acceitação das condições d'esta tarifa. Na falta de qualquer das tres indicações precedentes, a expedição ficará sujeita aos preços e condições das Tarifas Geraes ou especiaes applicaveis de cada Companhia.
- Nas procedencias de Portugal será esta tarifa applicada **de officio** quando o remetente não pedir por escripto na **nota de expedição**, a applicação d'outra.
- As remessas de recovagens ou de generos frescos, expedidas ao abrigo da presente tarifa, serão transportadas tão sómente pelos comboios normalmente affectos a este serviço nos diversos paizes que percorram. Em especial se declara que não serão transportadas no comboio **Sud-Express**.
- 3.^a — As Companhias não respondem pelas quebras naturaes e avarias em transitio.
- 4.^a — As expedições a que respeita esta tarifa, e que não attingam o minimo de 200 kilogrammas por metro cubico, não soffrem augmento de taxa.
- 5.^a — As remessas procedentes de ou destinadas a uma estação não designada do percurso francez indicado na presente tarifa, serão por ella taxadas, pelos preços de Paris ou Bordeus (S. Jean), se o preço assim calculado fôr mais barato que o resultante das Tarifas Geraes ou especiaes applicaveis de cada Companhia.
- D'esta vantagem só gosarão as estações comprehendidas no itinerario mais curto.
- 6.^a — Em Portugal a entrega das remessas, expedidas ao abrigo da presente tarifa, será feita por via de

regra em troca do récépissé, que o remetente obtem do caminho de ferro e do Aviso de chegada assignado pelo consignatario.

Comtudo, sendo frequente a falta dos récépissés da origem, as Companhias portuguezas prestar-se-hão, não havendo inconveniente ou impedimento especial, a facilitar a entrega simplesmente em troca do Aviso de chegada, assignado pelo consignatario no lugar competente, reconhecida essa assignatura por tabellião ou por firma e carimbo de casa commercial acreditada.

O Aviso de chegada entregue ao caminho de ferro n'estas condições, será considerado para todos os effeitos como documento de prova, unico verdadeiro e authenticico de boa entrega da remessa a quem de direito.

7.^a — Ficam em vigor as condições das Tarifas Geraes de cada Companhia, em tudo que não seja contrario ás disposições da presente.

Disposições relativas aos despachos e formalidades aduaneiras

Os despachos e mais formalidades das alfandegas ficam a cargo dos caminhos de ferro, sendo as declarações feitas pelas Companhias á alfandega em presença dos elementos fornecidos pelo expedidor em uma declaração especial, ou pelo consignatario.

Estes esclarecimentos devem indicar com exactidão e precisamente a natureza e proveniencia da mercadoria, o peso bruto de cada volume, o seu peso liquido e o valor de cada especie de mercadoria que elle contenha.

Comtudo, os expedidores que assim o desejem, podem tomar a seu cargo os despachos ou operações aduaneiras nas fronteiras e encarregar d'ellas qualquer agente ou representante da sua escolha, notando-se que por isso não soffrem redução alguma os preços d'esta tarifa no que respeita ás operações e formalidades na alfandega franceza.

(a) Despachos e formalidades aduaneiras feitas pelo caminho de ferro

As declarações dos expedidores para a alfandega e as cartas de porte devem trazer bem visivelmente uma das indicações seguintes :

Importação -- Entrepasto -- Exportação -- Transito -- Admissão temporaria ou Mercadorias devolvidas

As Companhias declinam toda e qualquer responsabilidade pelas despesas, multas, apprehensões, etc., que possam resultar de indicações irregulares ou incompletas dos expedidores ou consignatarios.

Egualmente declinam a responsabilidade por quaesquer recusas por parte das alfandegas, de wagons pertencentes a Companhias extranhas ou a particulares, que contenham mercadorias em transito internacional e que não sejam fechados ou cobertos nas condições exigidas pela alfandega para a sellagem. As Companhias não se encarregam de depositos nas alfandegas para admissões temporarias, sem que a importancia correspondente aos direitos lhes seja previamente entregue como caução, para pôr a salvo a sua responsabilidade em casos de duvida ou de reclamação por qualquer motivo.

Os prazos a observar e os direitos a receber pela armazenagem de mercadorias, tanto á partida como á chegada ou em transito, são os fixados pelo artigo 27.^o das condições d'applicação das Tarifas Geraes das Companhias francezas e pelas tarifas de despesas accessorias em Portugal.

O tempo gasto com a verificação na alfandega não será contado, nos prazos de armazenagem, salvo se houver demora por culpa do expedidor ou do consignatario.

As despesas com a sellagem das remessas ou wagons e com os sellos nos documentos necessarios para o seguimento das remessas despachadas pelos agentes do caminho de ferro, são fixadas em francos, 0,25 ou 8/4 réis por expedição, com o minimo de cobrança de 4,75 francos ou 583 réis por wagon para o primeiro wagon e de 1 franco ou 333 réis por cada wagon, alem do primeiro, que faça parte de uma mesma e só expedição.

(b) Despachos e formalidades da alfandega nas fronteiras, a cargo dos expedidores

As remessas devem ser acompanhadas de cinco exemplares da declaração para a alfandega, para cumprimento das formalidades aduaneiras, em conformidade com as leis em vigor.

Os expedidores e os consignatarios são responsaveis pelos erros ou omissões resultantes das inexactidões ou faltas nas declarações para a alfandega e seus duplicados.

As Companhias declinam toda a responsabilidade pelas demoras, despesas, multas, etc., que possam occorrer nas alfandegas portugueza, hespanhola ou franceza, em consequencia de indicações incompletas ou irregulares, contidas nos documentos que devem servir para o cumprimento das operações aduaneiras.

Em Irun-Hendaya

No sentido de França para Portugal, a nota de expedição entregue na estação de partida deve conter a indicação seguinte :

Operações aduaneiras a cargo do Sr. (nome do correspondente escolhido) residente em

O representante indicado pelo expedidor deve executar e cumprir, onde forem necessarias e por sua conta e risco, todas as operações e formalidades da alfandega e da Régie, se fôr preciso, e pagar a respectiva despesa, não podendo as mercadorias sahir das estações antes da entrega definitiva, e não sendo as Companhias res-

ponsaveis pelas faltas ou avarias não verificadas na occasião em que a mercadoria fôr entregue ao referido representante. Este, quando se tratar da entrada em França, é obrigado a satisfazer ás formalidades aduaneiras e da Régie, logo que a mercadoria seja posta á sua disposição na estação fronteira de Hendaya e a remetter no prazo maximo de 24 horas (não comprehendendo domingos e dias feriados) contado do momento em que lhe fôr entregue a mercadoria, todos os documentos (cartas de porte, documentos da alfandega ou da Régie, nota das despesas a fazer seguir em reembolso ou desembolso, etc.) necesarios para a continuação immediata do transporte até ultimo destino.

Não tendo a pessoa designada pelo expedidor cumprido as formalidades da alfandega e da Régie no prazo acima indicado, a Companhia do Meio dia cobrará as despesas de armazenagem auctorizadas pelas disposições legais em vigor, pelo tempo que decorrer desde a expiração do dito prazo, até que a mercadoria lhe seja entregue, e fará **de officio** todas as operações aduaneiras e da Régie.

Se na estação fronteira houver accumulção de mercadorias, a Companhia do Meio dia terá a faculdade de fazer **de officio** o despacho de todas ou parte das mercadorias d'elle captivas, sob a unica reserva de dar, com 24 horas de antecedencia, a devida participação ao commissario d'inspecção administrativa, justificando-a com um relatorio explicativo, e de a annunciar aos interessados por um aviso affixado na gare.

A volta á situação normal será annunciada e notificada egualmente com 24 horas de antecedencia.

Em Fuentes de Onoro e Villar Formoso

O agente aduaneiro das Companhias dos Caminhos de Ferro da Beira Alta e de Salamanca á Fronteira executará as formalidades e operações relativas á passagem das mercadorias nas alfandegas de Fuentes de Onoro e Villar Formoso; entretanto os expedidores, se assim o desejarem, podem encarregar-se das operações e formalidades aduaneiras na fronteira e mandal-as effectuar por um agente de sua escolha. N'este caso deverão mencionar na nota de expedição e nas declarações para a alfandega:

Todas as formalidades e operações aduaneiras na fronteira portugueza ou hespanhola serão feitas por minha conta e risco pelo Sr. residente em

O agente indicado pelo expedidor effectuará todas as operações aduaneiras e pagará todas as despesas e direitos exigidos, não podendo a mercadoria sahir da estação fronteira, em que se effectuam as referidas operações, sem que estas estejam terminadas.

As Companhias dos caminhos de ferro declinam toda a responsabilidade pelas demoras, apprehensões, faltas, avarias, etc., não verificadas na occasião da entrega da mercadoria á alfandega.

Em Lisboa

Mercadorias chegadas a Lisboa pela via ferrea e destinadas a reexpedição por via Tejo ou vice-versa

A Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes tem em Lisboa uma agencia aduaneira, que se encarrega do despacho de mercadorias, tanto de importação como de exportação ou em transito, em conformidade com os preços e condições da competente tarifa.

Os expedidores que desejarem que as operações aduaneiras sejam executadas pela referida agencia, deverão consignar as suas remessas e enviar os documentos e as instrucções necessarias para este fim ao Sr. Agente Aduaneiro da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, estação do Caes dos Soldados, Lisboa — Serviço do Trafego.

A referida agencia fará seguir em desembolsos, pelo caminho de ferro com as mercadorias, as despesas com as operações, formalidades e pagamento dos direitos aduaneiros, a não ser que os expedidores prefiram pagar de prompto estas despesas.

(a) e (b) Certificados d'origem

Quando fôr necessario apresentar estes documentos nas alfandegas da fronteira para gosar das vantagens concedidas pelos tratados de commercio, existentes entre Portugal, Hespanha e as outras nações, o expedidor deve endereçal-os directamente ou ás Companhias de caminhos de ferro ou ao agente aduaneiro, que em conformidade com as condições precedentes estiver encarregado dos despachos.

As Companhias declinam toda a responsabilidade pelos atrasos e prejuizos de qualquer especie, resultantes da falta do certificado de que se trata, ou de qualquer irregularidade n'elle contida.

Fica pela presente annullada e substituida a tarifa especial P. H. F. n.º 3 de grande velocidade de 22 de Setembro de 1900, bem como os Avisos ao Publico B. 1072 e 1092 de 17 de Outubro de 1900 e 22 de Fevereiro de 1901.

Lisboa, 26 de Dezembro de 1904.

O Director Geral da Companhia

Chapuy



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Companhias dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta, de Salamanca á Fronteira Portuguesa
Salamanca á Medina del Campo, Norte de Hespanha, Meio dia da França e Orleans

Serviço directo combinado

TARIFA ESPECIAL P. H. F. N.º 4 — PEQUENA VELOCIDADE

(Anexo á tarifa especial commum n.º 200 pequena velocidade das linhas francezas)

TRANSPORTE DE MERCADORIAS DE TODAS AS QUALIDADES

Segundo a classificação das TARIFAS GERAES francezas, com exclusão dos generos especificados
nos artigos 8.º e 11.º (1.ª e 2.ª cathegorias) das condições de applicação

DE

PORTUGAL para FRANÇA ou vice-versa, em transito por HESPANHA

Em applicação desde 1 de Janeiro de 1905

Preços por 1.000 kilogrammas

Percursos	Distancias kilom.as	Series da Tarifa Geral Franceza				
		1. ^a	2. ^a	3. ^a	4. ^a	5. ^a e 6. ^a
De Paris (Ivry) a todas as estações da Beira Alta (comprehendidas Figueira da Foz e Guarda) a Lisboa e a todas as outras estações da Companhia Real, ou vice-versa						
Percorso Francez	Kilom. ^s	Francos				
De Paris (Ivry) a Irun ou de Hendaya a Paris (Ivry):						
Por expedições de 50 kilos ou pagando por esse peso minimo	818	39,50	35,50	31,50	27,50	24,00
» carregamento de 5000 kilos ou pagando por esse peso minimo (1)		27,50	27,50	27,50	24,00	20,00
» » » 10000 » » » » » » » » » (1)		24,00	24,00	24,00	20,00	18,00
Percorso Hespanhol		Pesetas				
De Irun a Villar Formoso ou de Fuentes d'Oñoro a Hendaya:						
Por expedições de 50 kilos ou pagando por esse peso minimo	635	46,00	41,50	37,00	32,00	27,50
» carregamento de 5000 kilos ou pagando por esse peso minimo (1)		32,00	32,00	32,00	27,50	23,00
» » » 10000 » » » » » » » » » (1)		27,50	27,50	27,50	23,00	20,50
Percorso Portuguez		Réis				
De Fuentes d'Oñoro, Villar Formoso a todas as estações da Beira Alta ou vice-versa:						
Por expedições de 50 kilos ou pagando por esse peso minimo	202	2.800	2.500	2.200	1.950	1.650
» carregamento de 5000 kilos ou pagando por esse peso minimo (1)		1.950	1.950	1.950	1.650	1.400
» » » 10000 » » » » » » » » » (1)		1.650	1.650	1.650	1.400	1.250
De Fuentes d'Oñoro, Villar Formoso a Lisboa e a todas as outras estações da Companhia Real ou vice-versa:						
Por expedições de 50 kilos ou pagando por esse peso minimo	394	5.450	4.900	4.350	3.800	3.250
» carregamento de 5000 kilos ou pagando por esse peso minimo (1)		3.800	3.800	3.800	3.250	2.700
» » » 10000 » » » » » » » » » (1)		3.250	3.250	3.250	2.700	2.450

(1) Veja-se na pagina seguinte a explicação da chamada.

Percursos	Distancias Kilom. ^{as}	Series da Tarifa Geral Franceza				
		1. ^a	2. ^a	3. ^a	4. ^a	5. ^a e 6. ^a
De Bordeus (S. Jean) a todas as estações da Beira Alta (comprehendidas Figueira da Foz e Guarda) a Lisboa e a todas as outras estações da Companhia Real, ou vice-versa						
Percurso Francez		Francos				
De Bordeus (S. Jean) a Irun ou de Hendaya a Bordeus (S. Jean):						
Por expedições de 50 kilos ou pagando por esse peso minimo	236	12,00	10,50	9,50	8,50	7,50
» carregamento de 5000 kilos ou pagando por esse peso minimo (1)		8,50	8,50	8,50	7,50	6,50
» » 10000 » » » » » » » » (1)		7,50	7,50	7,50	6,50	5,50
Percurso Hespanhol		Pesetas				
De Irun a Villar Formoso ou de Fuentes d'Oñor a Hendaya:						
Por expedições de 50 kilos ou pagando por esse peso minimo	635	49,00	43,50	38,00	34,00	29,50
» carregamento de 5000 kilos ou pagando por esse peso minimo (1)		34,00	34,00	34,00	29,50	25,00
» » 10000 » » » » » » » » (1)		29,50	29,50	29,50	25,00	22,00
Percurso Portuguez		Réis				
De Fuentes d'Oñoro, Villar Formoso a todas as estações da Beira Alta ou vice-versa:						
Por expedições de 50 kilos ou pagando por esse peso minimo	202	2.950	2.600	2.300	2.000	1.750
» carregamento de 5000 kilos ou pagando por esse peso minimo (1)		2.000	2.000	2.000	1.750	1.500
» » 10000 » » » » » » » » (1)		1.750	1.750	1.750	1.500	1.350
De Fuentes d'Oñoro, Villar Formoso a Lisboa e a todas as outras estações da Companhia Real ou vice-versa:						
Por expedições de 50 kilos ou pagando por esse peso minimo	394	5.750	5.150	4.500	4.000	3.450
» carregamento de 5000 kilos ou pagando por esse peso minimo (1)		4.000	4.000	4.000	3.450	2.950
» » 10000 » » » » » » » » (1)		3.450	3.450	3.450	2.950	2.600

Observação importante

Muito embora esta tarifa indique separadamente, por causa das diferenças de cambios, os preços correspondentes a cada um dos paizes em que se effectua o trajecto, o preço total é indivisivel e deverá ser satisfeito na moeda do paiz em que o pagamento se fizer. O pagamento far-se-ha ao cambio corrente, indicado por um aviso periodico affixado nas estações e que será revisto com intervallo nunca superior a 15 dias.

(1). Os carregamentos de 5.000 ou 10.000 kilos podem constar de mercadorias de diferentes series. N'este caso, a taxa applicavel ao preço total é a da mercadoria classificada na serie mais elevada.

Nota — Para os transportes effectuados por expedições de 50 kilos ou pagando por este peso, estão incluídas nos preços dos quadros anteriores as despesas de carga, descarga, evoluções e manobras, de transmissão e trasbordo na fronteira assim como as de agencia, correspondentes a operações e formalidades aduaneiras na alfandega franceza. Para os transportes effectuados por carregamento de 5.000 ou 10.000 kilos ou pagando como tal, os preços indicados só incluem as despesas de evoluções e manobras, transmissão e trasbordo na fronteira, bem como as despesas de agencia com as operações e formalidades aduaneiras na alfandega franceza, devendo a carga e a descarga serem feitas por conta e risco dos expedidores e consignatarios.

Condições

1.º — Nos preços d'esta tarifa está incluído o imposto de 5 % para o governo portuguez. Não está, porém, comprehendidos o seguinte:

- A) — Os direitos de alfandega;
- B) — Os direitos de registo e imposto de sello, abaixo indicados, que accrescem ás taxas correspondentes a cada paiz interessado:

		Francos	
Taxas francezas, por expedição	Imposto do sello		0,70
	Direitos de registo á partida das estações francezas		0,10
		Réis	
Taxas portuguezas, por expedição	Imposto do sello		60
	Direitos de guia e registo á partida das estações portuguezas		20

C) — Os gastos por operações e formalidades aduaneiras nas alfandegas hespanholas e portuguezas. As Compagnias hespanholas e portuguezas encarregam-se d'estas operações e formalidades, tanto para o transito em

Irun, Fuentes de Oñoro e Villar Formoso, como para o despacho em qualquer das alfandegas de Villar Formoso, Lisboa ou Figueira da Foz, mediante as taxas seguintes:

I--Expedições de França para Portugal

a) Passagem em transitio:

Fronteira de Irun 2,75 pesetas por expedição

Fronteira de Villar Formoso (para as expedições a despachar no destino):

Até 100 kilog. ^a	Alem de																	
	100 até 200	200 até 300	300 até 400	400 até 500	500 até 600	600 até 700	700 até 800	800 até 900	900 até 1000	1000 até 2000	2000 até 3000	3000 até 4000	4000 até 5000	5000 até 6000	6000 até 7000	7000 até 8000	8000 até 9000	9000 até 10000
	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
220	250	280	310	330	360	390	410	440	460	670	880	1.090	1.300	1.510	1.720	1.930	2.040	2.350

b) Despachos em Villar Formoso, Lisboa ou Figueira da Foz:

Expedição até 5 kilos. 100 réis
 „ de 6 a 10 kilos. 200 „
 „ „ 11 „ 100 „ „ 5 „ por kilogramma com o minimo de 200 réis
 „ „ 101 „ 500 „ „ 2 „ „ „ „ „ 500 „
 „ „ mais de 500 kilos .. 1 real „ „ „ „ „ 1.000 „
 „ por wagons completos, mercadorias a granel .. 2.000 „ por wagon
 „ „ „ „ de mercadorias acondicionadas .. 5.000 „ „ „

Estas taxas (as da alinea b) não comprehendem nem o preço dos documentos da alfandega nem o sello que a alfandega portugueza inclue com os direitos d'alfandega propriamente ditos n'um só e unico documento; e que devem ser cobrados dos destinatários.

II--Expedições de Portugal para França

Passagem em transitio:

Fronteira de Fuentes de Oñoro:

Até 100 kilog. ^a	Alem de																		
	100 até 200	200 até 300	300 até 400	400 até 500	500 até 600	600 até 700	700 até 800	800 até 900	900 até 1000	1000 até 2000	2000 até 3000	3000 até 4000	4000 até 5000	5000 até 6000	6000 até 7000	7000 até 8000	8000 até 9000	9000 até 10000	
	Pesetas	Ptas.	Ptas.	Ptas.	Ptas.	Ptas.	Ptas.	Ptas.	Ptas.	Ptas.	Ptas.	Ptas.	Ptas.	Ptas.	Ptas.	Ptas.	Ptas.	Ptas.	
	4,05	4,20	4,30	4,55	4,65	4,80	4,95	5,15	5,20	5,30	6,50	7,65	8,80	9,95	11,15	12,30	13,50	14,65	15,80

D)—As despesas de condução pelas vias do porto de Lisboa, do uso de guindastes e de embarque ou desembarque, carga e descarga de mercadorias a reexpedir de Lisboa, via Tejo, ou que por essa via entrem para serem reexpedidas para França, despesas que serão estabelecidas segundo as respectivas tarifas.

2.^a—A partida de França os preços da presente tarifa só serão applicados quando o remetente o peça na nota de expedição. Este pedido pode ser feito indistinctamente por qualquer das tres formas seguintes: —**tarifa especial, tarifa reduzida, tarifa mais reduzida**— que se consideram equivalentes e importam, da parte do expedidor, acceitação das condições da presente tarifa. Na falta de qualquer das tres indicações precedentes, a expedição ficará sujeita aos preços e condições das Tarifas Geraes ou especiaes applicaveis de cada Companhia.

A partida de Portugal serão os preços da presente tarifa applicados **de officio** sempre que o remetente não reclame a applicação d'outros, por escripto na respectiva nota de expedição.

3.^a—As Companhias não respondem pelas quebras naturaes ou avarias em transitio.

4.^a—As expedições a que é destinada a presente tarifa e que sob o volume de um metro cubico pezem menos de 200 kilos, gosarão da sua applicação sem sobrelaxa ou recargo algum.

5.^a—As Companhias reservam-se o direito de ampliar os prazos legais do transporte das mercadorias taxadas pela presente tarifa, até um dia mais por fracção indivisivel de 200 kilometros.

6.^a—No sentido de França para Portugal, esta tarifa só é applicavel ás mercadorias destinadas a este ultimo paiz. No sentido de Portugal para França, os preços totaes calculados em ouro, tendo em conta os cambios hespanhol e portuguez, não poderão ser inferiores ás taxas resultantes da applicação das tarifas francezas, desde a fronteira de Hendaya até Bordenus, ou Paris (Ivry), respectivamente.

Quando, por este motivo, se derem alterações nos preços da presente tarifa, será d'ellas avisado o publico conjunctamente com a situação dos cambios, segundo o que percebeu a **Observação importante.**

Sob reserva do que estabelece a presente condição, as mercadorias procedentes ou destinadas a uma estação não designada do percurso francez indicado na presente tarifa, poderão beneficiar d'esta tarifa pagando pelos preços de Paris (Ivry) ou Bordenus (S. Jean), se a taxa assim calculada fôr mais vantajosa que a resultante da applicação das Tarifas Geraes ou especiaes de cada linha.

7.^a — A entrega das remessas expedidas ao abrigo da presente tarifa será feita por via de regra, em troca do récépissé que o remettente obtem do caminho de ferro e do Aviso de chegada assignado pelo consignatario.

Comtudo, sendo frequente a falta dos récépissés da origem, as Companhias portuguezas prestar-se-hão, não havendo inconveniente ou impedimento especial, a facilitar a entrega simplesmente em troca do Aviso de chegada, assignado pelo consignatario no lugar competente, reconhecida essa assignatura por tabellião ou por firma e carimbo de casa commercial acreditada.

O Aviso de chegada entregue ao caminho de ferro n'estas condições, será considerado para todos os effeitos como documento de prova, unico verdadeiro e authenticico de boa entrega da remessa a quem de direito.

8.^a — Ficam em vigor as condições das Tarifas Geraes de cada Companhia, em tudo que não seja contrario ás disposições da presente.

Disposições relativas aos despachos e formalidades aduaneiras

Os despachos e mais formalidades das alfandegas ficam a cargo dos caminhos de ferro, sendo as declarações feitas pelas Companhias á alfandega em presença dos elementos fornecidos pelo expedidor em uma declaração especial, ou pelo consignatario.

Estes esclarecimentos devem indicar com exactidão e precisamente a natureza e proveniencia da mercadoria, o peso bruto de cada volume, o seu peso liquido e o valor de cada especie de mercadoria que elle contenha.

Comtudo, os expedidores que assim o desejem, podem tomar a seu cargo os despachos ou operações aduaneiras nas fronteiras e encarregar d'ellas qualquer agente ou representante da sua escolha, notando-se que por isso não soffrem redução alguma os preços d'esta tarifa no que respeita ás operações e formalidades na alfandega franceza.

(a) Despachos e formalidades aduaneiras feitas pelo caminho de ferro

As declarações dos expedidores para a alfandega e as cartas de porte devem trazer bem visivelmente uma das indicações seguintes:

Importação -- Entrepasto -- Exportação -- Transito -- Admissão temporaria ou Mercadorias devolvidas

As Companhias declinam toda e qualquer responsabilidade pelas despesas, multas, apprehensões, etc., que possam resultar de indicações irregulares ou incompletas dos expedidores ou consignatarios.

Egualmente declinam a responsabilidade por quaesquer recusas por parte das alfandegas, de wagons pertencentes a Companhias extranhas ou a particulares, que contenham mercadorias em transito internacional e que não sejam fechados ou cobertos nas condições exigidas pela alfandega para a sellagem. As Companhias não se encarregam de depositos nas alfandegas para admissões temporarias, sem que a importancia correspondente aos direitos lhes seja previamente entregue como caução, para pôr a salvo a sua responsabilidade em casos de duvida ou de reclamação por qualquer motivo.

Os prazos a observar e os direitos a receber pela armazenagem de mercadorias e estacionamento de wagons, tanto á partida como á chegada ou em transito, são os fixados pelos artigos 37.^o, 38.^o e 39.^o das condições d'applicação das Tarifas Geraes das Companhias francezas e pelas tarifas de despesas accessorias em Portugal.

O tempo gasto com a verificação na alfandega não será contado, nos prazos de armazenagem, salvo se houver demora por culpa do expedidor ou do consignatario.

As despesas com a sellagem das remessas ou wagons e com os sellos nos documentos necessarios para o seguimento das remessas despachadas pelos agentes do caminho de ferro, são fixadas em francos, 0,25 ou 84 réis por expedição, com o minimo de cobrança de 1,75 francos ou 583 réis por wagon para o primeiro wagon e de 1 franco ou 333 réis por cada wagon, alem do primeiro, que faça parte de uma mesma e só expedição.

(b) Despachos e formalidades da alfandega nas fronteiras, a cargo dos expedidores

As remessas devem ser acompanhadas de cinco exemplares da declaração para a alfandega, para cumprimento das respectivas formalidades, em conformidade com as leis em vigor.

Os expedidores e os consignatarios são responsaveis pelos erros ou omissões resultantes das inexactidões ou faltas nas declarações para a alfandega e seus duplicados.

As Companhias declinam toda a responsabilidade pelas demoras, despesas, multas, etc., que possam ocorrer nas alfandegas portugueza, hespanhola ou franceza, em consequencia de indicações incompletas ou irregulares, contidas nos documentos que devem servir para o cumprimento das operações aduaneiras.

Em Irun-Hendaya

No sentido de França para Portugal, a nota de expedição, entregue na estação de partida, deve conter a indicação seguinte:

Operações aduaneiras a cargo do Sr. (nome do correspondente escolhido) residente em

O representante indicado pelo expedidor deve executar e cumprir, onde forem necessárias e por sua conta e risco, todas as operações e formalidades da alfandega e da Régie, se fôr preciso, e pagar a respectiva despesa, não podendo as mercadorias sahir das estações antes da entrega definitiva, e não sendo as Companhias responsáveis pelas faltas ou avarias não verificadas na ocasião em que a mercadoria fôr entregue ao referido representante. Este, quando se tratar da entrada em França, é obrigado a satisfazer ás formalidades aduaneiras e da Régie, logo que a mercadoria seja posta á sua disposição na estação fronteira de Hendaya e a remetter no prazo maximo de 24 horas (não comprehendendo domingos e dias feriados) contado do momento em que lhe fôr entregue a mercadoria, todos os documentos (cartas de porte, documentos da alfandega ou da Régie, nota das despesas a fazer seguir em reembolso ou desembolso, etc.) necesarios para a continuação immediata do transporte até ultimo destino.

Não tendo a pessoa designada pelo expedidor cumprido as formalidades da alfandega e da Régie no prazo acima indicado, a Companhia do Meio dia cobrará as despesas de armazenagem auctorizadas pelas disposições legais em vigor, pelo tempo que decorrer desde a expiração do dito prazo, até que a mercadoria lhe seja entregue, e fará **de officio** todas as operações aduaneiras e da Régie.

Se na estação fronteira houver accumulção de mercadorias, a Companhia do Meio dia terá a faculdade de fazer **de officio** o despacho de todas ou parte das mercadorias d'elle captivas, sob a unica reserva de dar, com 24 horas de antecedencia, a devida participação ao commissario d'inspecção administrativa, justificando-a com um relatorio explicativo, e de a annunciar aos interessados por um aviso affixado na gare.

A volta á situação normal será annunciada e notificada egualmente com 24 horas de antecedencia.

Em Fuentes de Onoro e Villar Formoso

O agente aduaneiro das Companhias dos Caminhos de Ferro da Beira Alta e de Salamanca á Fronteira executará as formalidades e operações relativas á passagem das mercadorias nas alfandegas de Fuentes de Onoro e Villar Formoso; entretanto os expedidores, se assim o desejarem, podem encarregar-se das operações e formalidades aduaneiras na fronteira e mandal-as effectuar por um agente de sua escolha. N'este caso deverão mencionar na nota de expedição e nas declarações para a alfandega:

Todas as formalidades e operações aduaneiras na fronteira portugueza ou hespanhola serão feitas por minha conta e risco pelo Sr. residente em

O agente indicado pelo expedidor effectuará todas as operações aduaneiras e pagará todas as despesas e direitos exigidos, não podendo a mercadoria sahir da estação fronteira, em que se effectuam as referidas operações, sem que estas estejam terminadas.

As Companhias dos caminhos de ferro declinam toda a responsabilidade pelas demoras, apprehensões, faltas, avarias, etc., não verificadas na ocasião da entrega da mercadoria á alfandega.

Em Lisboa

**Mercadorias chegadas a Lisboa pela via ferrea e destinadas a reexpedição
por via Tejo ou chegadas a Lisboa pelo Tejo para serem reexpedidas para França
pelo caminho de ferro**

A Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes tem em Lisboa uma agencia aduaneira, que se encarrega do despacho de mercadorias, tanto de importação como de exportação ou em transito, em conformidade com os preços e condições da competente tarifa.

Os expedidores que desejarem que as operações aduaneiras sejam executadas pela referida agencia, deverão consignar as suas remessas e enviar os documentos e as instrucções necessarias para os despachos ao Sr. Agente Aduaneiro da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, estação do Caes dos Soldados, Lisboa — Serviço do Trafego.

A referida agencia fará seguir em desembolsos, pelo caminho de ferro com as mercadorias, as despesas com as operações, formalidades e pagamento dos direitos aduaneiros, quando os expedidores não preferam pagar-as de prompto.

(a) e (b) Certificados d'origem

Quando fôr necessario apresentar estes documentos nas alfandegas da fronteira para gosar das vantagens concedidas pelos tratados de commercio, existentes entre Portugal, Hespanha e as outras nações, o expedidor deve endereçal-os directamente ou ás Companhias de caminhos de ferro ou ao agente aduaneiro, que em conformidade com as condições precedentes estiver encarregado dos despachos.

As Companhias declinam toda a responsabilidade pelos atrasos e prejuizos de qualquer especie, resultantes da falta do certificado de que se trata, ou de qualquer irregularidade n'elle contida.

Operações administrativas a cargo do Sr. ... (nome do correspondente escolhido) residente em ...

A presente tarifa annulla e substitue para todos os effeitos a tarifa especial P. H. F. n.º 4 de pequena velocidade de 22 de setembro de 1900, bem como o Aviso ao Publico B 1092 de 22 de fevereiro de 1901.

Lisboa, 26 de Dezembro de 1904.

O Director Geral da Companhia

Chapuy.

Exp.º 677

Em Fuentes de Oñoro e Villar Formoso

Em Lisboa

Mercadorias chegadas a Lisboa pela via terrestre e destinadas a reexpedição

por via férrea ou chegadas a Lisboa pelo Tejo para serem reexpedidas para França

pelo caminho de ferro

(a) e (b) Certificados d'origem