

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

## DE PORTUGAL E HESPAÑA

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

PROPRIETARIO DIRECTOR — L. de Mendonça e Costa

ENGENHEIRO CONSULTOR — C. Xavier Cordeiro

REDACÇÃO — Conde Barão, 18 — Lisboa

### AVISO IMPORTANTE

Com o presente n.<sup>o</sup> damos como annexo a **Tarifa internacional M. L. N.<sup>o</sup> 1 A, de pequena velocidade**, da Companhia Real, para o transporte de **mercadorias** para Hespanha.

### SUMMARIO

Caminho de ferro de colonisação, —I— por Ferreira do Amaral— Carta de Lourenço Marques, (do nosso correspondente)— Parte official—Ministerio das Obras Publicas Commercio e Industria, Portarias de 15 e 22 de julho—Necrologia—Tarifas de Transporte—Temporada de banhos e aguas thermaes em Portugal—Notas de viagem, XXV As duas linhas do Righi—Ascensores de Lisboa—A viação em Lisboa—Viagens à Suissa—Organisação e exploração d'um caminho de ferro inglez—A emissão da Companhia Real—Carteira dos accionistas—Boletim financeiro, de Paris, por Gustave Pessard—Cotações dos titulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro—Receitas dos caminhos de ferro—O Metropolitano—Eiffel—Linhas portuguezas—Da Alfandega do Porto a Leixões—Direcção fiscal—Pontes de Leste—Meridionaes—O americano da Marinha Grande—Linha de Cintra—Merces honorificas—Linhas hespanholas—Caminhos de ferro andaluzes—Linhas estrangeiras—Premios—As tarifas por zonas na Hungria—Atravéz a Ásia Menor—As acções de Jura Berne—Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes (continuação do relatorio)—Avisos de serviço—Annuncios.

### CAMINHO DE FERRO DE COLONISACÃO

I

**D**ESTINA-SE o caminho de ferro de Mossamedes a um fim politico, humanitario e patriótico.

Depois d'estas tres qualidades essenciaes, não pôde elle por fórmula alguma representar, desde logo, uma empresa industrial de primeira plana; mas quantos milhares de contos nos não tem custado fazer má política colonial?

A indole d'este jornal está longe de ser o considerar os caminhos de ferro sob o ponto de vista da política partidaria continental; mas não estamos isemptos de os considerar, sob o ponto de vista da politica geral, da economia e da solução do grande problema colonial.

Nada nos importa que o caminho de ferro de colonisação d'Africa se faça por administração do estado, por companhias, por empreitadas geraes ou parciaes: é esta uma questão perfeitamente secundaria, e absolutamente indiferente ao nosso objectivo.

O que pretendemos provar é a essencialidade do caminho, e para isso basta sabermos o que, com elle, se pretende, e dado que seja o acerto n'este particular, cumpre-nos determinar tambem qual deva ser a testa marítima d'essa via ferrea, e o seu primeiro objectivo no interior.

\* \* \*

Para o primeiro ponto da nossa these ficar definido, temos que pensar que a raça negra apta para todos os misteres de obedecer, mas inhabil para os de mandar, tem forçosamente, para ser productiva, de ser dirigida pela raça branca, e que esta tem d'acclimar se e habituar-se aos rudes trabalhos africanos e ás fadigas correlativas, mas em zonas taes do continente negro, que provadamente sejam idoneas para a sua conservação, e principalmente para a sua propagação.

Pensar que a Africa se ha-de civilisar, sob a exclusiva accção do negro, é pensar um pouco menos do que uma utopia, porque é sustentar uma insensatez; pensar que o colono, sem se ligar á terra, como base de operações, e sem constituir familia e adquirir propriedade, ha-de internar-se na civilisação dos indigenas, e não na sua exploração egoista, é não vêr e não saber, ou, o que é peior, não querer vêr, e não querer saber.

\* \* \*

Os processos colonizadores das raças saxonias, e principalmente das anglo-saxonias, consistem na absorção ou mesmo na eliminação das raças indigenas.

São-nos exemplo d'esta verdade a America, a Australia, e ser-nos-hia tambem o Indostão, se o vigor das raças superiores indianas, se os seus habitos de resistencia, se as suas condições religiosas e as grandes massas de população com tendencias diversas, e principalmente se o clima e os vicios da raça branca importada se não oppozessem á absorção que apontamos.

Os portuguezes teem o segredo das sympathias dos indigenas, e a garantia do seu prestigio está nos seus processos de tolerancia, e na assimillação das castas indigenas, que preferem ao seu aniquilamento e destruição. As raças do norte impõem os seus habitos; os portuguezes aconselham, insinuam-se.

Por vezes mesmo, quando isolados por muito tempo, e fóra do convívio da Europa, tomam os habitos dos naturaes, exagerando assim o defeito das suas qualidades.

A sua accão é mais morosa, mas é mais efficaz e mais duradoura: assim, pois, nós que não temos os grandes capitais essenciaes ás grandes empresas, mas que temos o melhor producto a acclimar em Africa, o homem branco, devemos diligenciar fazer concorrer os capitais estrangeiros, em beneficio da civilisação da

nossa Africa, dando nós n'esse concurso o que de melhor se pôde dar, o branco africano, o descendente portuguez, e principalmente a raça cruzada de boer com a portugueza, que deve ser de primeira ordem.

A região naturalmente indicada para a grande formação da colonização africana pôde indicar-se a largos traços, por a vastissima zona, que tem por limites, ao sul o Cunene, a leste as cabeceiras do Zambeze, além do Cubango, ao norte as serranias comprehendidas entre o Cubango e Caconda na sua vertente sul, e a oeste a linha de cumiadas da cordilheira, que de Caconda se estende até o Cabo frio, e que constitue o patamar do elevado degrao de Chella.

Os grandes rios Cubango, Cunene, as regiões originares do Zambeze, o Caculavar, o Chimpupunhime, o grande paiz dos Ambuellas e Ganguellas, a Camba, o Mulondo, Maboio, Quipungo, Luceque, Quihita, uma parte da serra do Sambo e Ambo e toda a região alta do Bihé, estão naturalmente indicadas, como sendo, pela fertilidade dos terrenos, menos baixa latitude, e maior altitude, os mais proprios para constituir um largo e vastissimo centro de operações de colonização, que poderá levar dezenas d'annos a constituir-se, mas que tem todas as condições essenciaes, não só á producção dos generos dos climas temperados, mas ainda á de muitos productos ricos, como o café, a cera, a borracha, e ainda o marfim e as pelles d'animaes nos primeiros annos de ocupação definitiva.

Em grande parte d'estes territorios, senão na sua totalidade, o clima favorece extraordinariamente a conservação e reprodução das raças meridionaes da Europa, o que facilmente se verifica pelos augmentos dos colonos portuguezes, que como ensaio se teem estabelecido no planalto da Chella.

Além das colônias portuguezas de Lubango, Chibia, e Caconda, existe, na Humpata, a colônia S. Januario que apesar das fadigas d'uma longa travessia de 5 annos pela Africa central, e de ter chegado á Humpata, quasi aniquilada e perdida, se recomponz com a belleza do clima, com a magnifica agua, o bello ceu azul, e a fresquissima temperatura do alto da serra, e como complemento com a franca, generosa e liberal hospitalidade da honrada bandeira portugueza.

D'entre o matto, até então desaproveitado e inutil, o braço forte da raça privilegiada dos boers fez surgir, como por encanto, e em poucos mezes, uma villa aceitada e limpa, com ruas largas e alinhadas, agua correndo por todas as ruas, pura e limpida; hortas e cearas, emfim tudo quanto pôde representar a commodidade, o conforto, e o bem estar da vida campesina da Europa.

Ao lado das caras retintas dos indigenas fazem contraste pittoresco as cabeças louras, e a tez alvissima de centenares de creancas fortes, robustas, ageis, e com as phisionomias coradas dos quadros flamengos.

A simplicidade primitiva e quasi patriarchal das familias, que constituem a colônia S. Januario, espalha em volta da Humpata uma atmosphera de trabalho, e de virtude, que commove mais do que quanto se possa dizer, ou escrever. Ali mais do que em qualquer outra parte do mundo, o precheur d'exemple tem o seu molde mais perfeito, a sua accão mais definida.

Tem porém um defeito essa colônia.

E' difficilmente conciliavel com o gentio limitrophe.

A intransigencia religiosa, a rudesia primitiva dos costumes, a aristocracia da raça excluem o contacto, a benevolencia, a assimillação das castas indigenas; e a tal ponto isto se tem incutido no espirito dos naturaes que os temem, mas não estimam, que na sua classificação pittoresca, os alcunham de gentios brancos!

Apezar porem d'estes defeitos apparentes, esta colo-

nia representa no planalto da Chella, uma força que se chama a virtude; um elemento que se chama a vitalidade e a autonomia de raça, que é, na escala da colonização, o que a cepa resistente é para a cultura da vinha phyloxerada.

A suavidade dos costumes portuguezes, em contacto com a dureza d'aco d'aquelleas caracteres, de rigissima tempora, e de fortissima vontade, é rasão mais que suficiente para a formação d'uma raça futura, que reuna em si os elementos de benevolencia, de vontade, de efficacia d'accão, e de energia de trabalho, que sejam a base d'uma grande civilisação, por ventura o prologo d'uma grande nacionalidade, radicada aos interesses portuguezes pela origem, pela terra, e pela tradição.

(Continua.)

Ferreira do Amaral.

### CARTA DE LOURENÇO MARQUES

(Do nosso correspondente)

Lourenço Marques, 17 de junho de 1890.

O trasiego do caminho de ferro vae augmentando e por conseguinte o rendimento.

A semana de 21 e 27 — rendeu :

em passageiros .....	295#900
recovagens e mercadorias.....	980#710
Total.....	1:276#610

No ultimo paquete chegaram bastantes colonos e foram admitidos alguns ao serviço do caminho de ferro.

A companhia Neerlandesa que está construindo o caminho de ferro, da nossa fronteira para Pretoria desenvolve a maior actividade.

Tem muito material, incluindo machinas e wagons.

No porto estão fundeados 8 vapores de grande lotação com material para a compagnia.

Lourenço Marques está tendo uma vida commercial que em pouco tempo se deve transformar.

Têm chegado muitos operarios hollandezes, em numero superior a mil, emfim a administração tem-se visto obrigada a fazer comboios supplementares, para satisfazer o transporte de mercadorias.

A nossa estação de fronteira, está quasi prompta. O local é lindissimo; passa proximo o rio Incomaté, formando cascatas de um efecto surprehendente.

A vegetação é prodigiosa; lembra-me Cintra.

Está-se construindo um hotel; ao pé da estação e em terreno hollandez, ha já um que funciona regularmente.

Isto anima, e só pela má fama que tem a Africa é que se explica a falta de concorrência dos nossos patrícios.

Pois se a corrente se dirigisse para a província de Moçambique em vez do Brazil, não se haviam de arrependar — Aqui o que falta é braços. Não quero tomar-lhe mais o tempo e creia-me seu afectuoso

C.

### PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

2.<sup>a</sup> Repartição—Caminhos de Ferro

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 26 de junho findo da junta consultiva de obras publicas e minas:

Ha por bem aprovar a planta cadastral modificada, datada de 19 de fevereiro ultimo, de parte do 2.<sup>o</sup> lanço da 1.<sup>a</sup> secção do ramal do caminho de ferro de Coimbra a Arganil, comprehendida

entre os kilometros 10 e 10,300, apresentada pela companhia do caminho de ferro do Mondego.

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

Paço, em 15 de julho de 1890. — *Frederico de Gusmão Corrêa Arcuca.*

Para o director da fiscalisação da construcção do ramal do caminho de ferro de Coimbra a Arganil.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 14 do corrente mez, da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem aprovar o projecto datado de 12 de maio ultimo, de uma passagem de nível da estrada da torre de Belém na secção de Belém a Cascaes do ramal de caminho de ferro do Caes dos Soldados a Cascaes, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes.

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

Paço, em 22 de julho de 1890. — *Frederico de Gusmão Corrêa Arouca.*

Para o director da fiscalisação dos caminhos de ferro de leste e norte e Beira Alta e ramal de Vizeu.

### NECROLOGIA

Falleceu no dia 23 o sr. Jacintho Heliodoro da Veiga, coronel de engenharia e director da fiscalisação do governo junto das linhas de leste, norte e Beira Alta.

A sua falta foi muito sentida por todos com quem tinha relações, pelo bondoso carácter que o distinguiu. Damos os sentimentos a sua familia.

### TARIFAS DE TRANSPORTE

M. L. n.º 1 — Mercadorias — Combinada com M. C. P. — Desde muito que era reclamada uma tarifa directa entre as estações da rede da Companhia Real e as da Sociedade de Madrid a Cáceres e a Portugal, desde Valencia de Alcântara até Torrijos.

A que, para preencher esta lacuna, acaba de publicar-se, é a que hoje damos como annexo d'este numero.

Os seus preços estão fixados em frente de cada mercadoria, pelo que se torna desnecessária qualquer explicação.

Unicamente devemos advertir que para as estações de Valencia de Alcântara a Minas regulam os preços como para Cáceres; para as de Casar a Mirabel os de Plasencia; para Malpartida a Casatejada os de Naval-moral; para as de La Calzada a Calera os de Talavera; e para as de Monte-Aragon até Santa Olalla os de Torrijos.

**Bilhetes de ida e volta para Bordeus e Paris.** — Começa hoje a vigorar a nova tarifa da linha da Beira Alta, combinada com as linhas hespanholas e francesas para bilhetes de ida e volta da Figueira para aquelles dois destinos, e vice-versa.

Os seus preços e condições são perfeitamente iguais aos da tarifa de igual classe, desde Lisboa, que distrimos com o nosso n.º 28, de 1 maio de 1889.

**Bilhetes por preços reduzidos.** — Publicamos adiante a tarifa de bilhetes chamados de *temporada de banhos de mar*, que são vendidos nas estações portuguezas para as das linhas de Madrid Cáceres.

Estes bilhetes são *simples e não de ida e volta*, e destinados ao regresso dos passageiros que d'aquellas linhas vêm tomar banhos ás nossas praias; mas como a venda de lá para cá subsiste ahi 15 de Setembro, segue-se que quem quizer seguir em sentido contrario pode utilisal'os fazendo a viagem de Lisboa a Madrid, por exemplo, e regresso por 14.400 réis em 1.ª classe; 7.200 em 2.ª ou 5.400 em 3.ª

### TEMPORADA DE BANHOS E ÁGUAS THERMAES EM PORTUGAL

*Tarifa temporaria para bilhetes simples por preços muito reduzidos*

Das estações da fronte ás abaito iniciadas ou vice-versa	Classes	Lisboa	Amadora, Figueira e Aveiro a Porto	Braga, Barcelos e Povoa de Varzim	Viana ou Caldas d'Alvarenga	Angra, Graciosa, Vila Franca, Moledo ou Regoa	Gandra	Caldas da Rainha	S. Martinho	Vallado
Madrid a Villaluenga .....	1.ª	7.200	7.200	7.200	7.740	9.300	9.540	9.900	9.900	9.900
	2.ª	3.600	4.500	3.240	5.000	5.400	5.580	5.760	5.760	5.760
	3.ª	2.700			2.880	3.960	4.140	4.320	4.320	4.320
Toledo .....	1.ª	6.660	7.560	4.860	7.200	8.820	9.000	9.360	9.360	9.360
	2.ª	3.960			4.320	5.760	5.940	6.120	6.120	6.120
	3.ª	2.970	3.510		3.150	4.230	4.410	4.590	4.590	4.590
Cabañas a Rielves .....	1.ª	5.300	7.200		6.840	8.460	8.640	9.000	9.000	9.000
	2.ª	3.600	4.500	3.240	3.960	5.400	5.580	5.760	5.760	5.760
	3.ª	2.700			2.880	3.960	4.140	4.320	4.320	4.320
Torrijos a La Calzada .....	1.ª	5.400	7.200	8.100	8.640	9.540	7.500	7.740	8.100	8.100
	2.ª	3.600	4.500	3.240	5.040	5.400	5.580	5.760	5.760	5.760
	3.ª	2.700			3.600	4.140	4.320	4.590	4.590	4.590
Navalmoral a Casar .....	1.ª	4.500	6.300	7.200	7.380	7.740	5.040	6.600	6.840	7.200
	2.ª	2.880	3.960	2.700	4.500	4.860	5.040	5.600	5.860	5.940
	3.ª	2.340			3.060	3.420	3.600	3.880	3.880	3.960
Cáceres a Herreruela .....	1.ª	3.600	4.500	5.400	5.580	5.940	4.140	5.760	5.940	6.300
	2.ª	2.160	3.420	2.160	3.960	4.320	4.500	5.060	5.240	5.320
	3.ª	1.620		2.520	2.880	3.240	3.420	3.880	3.880	3.960
S. Vicente a Valencia d'Alcântara	1.ª	2.700	4.140	5.040	5.220	5.580	3.240	4.860	5.040	5.400
	2.ª	1.980	3.240	2.340	3.780	4.140	4.320	4.780	4.780	5.160
	3.ª	1.440		2.340	3.060	3.240	3.420	3.700	3.700	3.880

### CONDIÇÕES

1.º Estes bilhetes serão vendidos no sentido ascendente, isto é de Portugal para Hespanha desde 31 de julho até 15 de outubro, e no sentido descendente, de Hespanha para Portugal, desde 1 de julho até 15 de setembro.

2.º Não se concede meios bilhetes.

3.º Os passageiros no sentido Hespanha-Portugal tem direito a ficar n'uma estação anterior á designada nos seus bilhetes, como destino, mas sempre situada além do Entroncamento, podendo retirar a sua bagagem onde se apearem, quando a tenham registrado para esse ponto.

N'estas circunstancias poderão os passageiros demorar-se aé 5 dias na estação onde tenham saído, seguindo depois a viagem conforme as condições anteriores.

No mencionado prazo de cinco dias incluem se o de chegada e partida.

4.º Se este prazo de cinco dias for ultrapassado, tornar-se-há nullo o bilhete, perdendo o passageiro o direito ao trajecto não efectuado.

5.º Estes bilhetes serão unicamente validos para os comboios que estabeleçam comunicação directa entre os pontos de procedencia e de destino dos passageiros e na composição dos quais haja carruagens da classe que nos bilhetes for designada.

6.º Ao passageiro que durante a viagem, ocupar classe supe-

rior á designada no seu bilhete, será feita a cobrança suplementar em conformidade com as Tarifas Geraes de cada linha e não segundo os preços especiaes d'esta tarifa temporaria.

7.º Os portadores de bilhetes de 1.ª classe d'esta tarifa, gosam de regalias eguaes ás que disfructam os passageiros ordinarios da mesma classe, quando quizerem utilizar logares de luxo ou comboios Sud Express, pagando os respectivos supplementos.

8.º Concede-se o transporte gratuito de 50 kilogrammas de bagagem, taxando-se os excedentes d'este peso pelas tarifas vigentes de cada linha e respectivas despezas accessorias.

9.º As operaçoes aduaneiras a effectuar para a passagem das bagagens na fronteira, ficam inteiramente a cargo do passageiro.

As Companhias combinadas não tomam portanto responsabilidade alguma por quaesquer atrazos, detenções, avarias, faltas, etc.; que se deem nas alfandegas, durante as operaçoes de entrada ou saída dos volumes de bagagens, quando por qualquer motivo ou pretexto, os agentes do fisco entendam sustar o seguimento dos volumes, abrili-los ou praticar quaesquer actos que reputem necessarios.

## NOTAS DE VIAGEM

### XXV

#### As duas linhas do Righi

Partindo de Arth-Goldau o comboio, impellido pela locomotiva de cremalheira, atravessa a estrada sobre um grande viaducto. Desde este ponto, onde começa a ascensão da montanha, principia para o viajante o interesse da viagem.

A esquerda eleva-se orgulhoso o Righi-Kulm, aos seus pés o lago de Zug e o valle d'Arth, em frente o Rossberg, grandes blocos de pedra que ha 90 annos estavam a 1:050 metros de altura, e que, pela sua enor midade, bem dão a idéa da catastrophe que produziram na sua queda de tal altura.

A direita avistam-se dois picos do Mytheu, dos quaes um tem 1:815 e outro 1:903 metros de altura.

Aconselhamos o leitor a que busque sentar-se ao lado direito do comboio e de frente para a machina, porque é a melhor posição para apreciar as lindas vistas que se disfructam durante a viagem.

As que admiramos da estação de Kräbel são verdadeiramente maravilhosas, mas as que se gosam partindo d'esta estação excedem o mais surprehendente que temos visto.

Caminhamos, n'uma rampa de 20% para o Kröbelwand, que é uma das maiores dificuldades que a scien cia teve a vencer para a construcção da linha.

Este rochedo calcareo de 530 metros de extensão teve que ser aberto para formar a trincheira, mas em tão difíceis condições que os trabalhadores tinham que trabalhar dependurados em cordas, vindas do alto do monte. Na nossa linha de Foz Tua a Mirandella, no sitio das Fragas Más, temos tambem um exemplo de construcção identica.

Passado este respeitavel troço de linha, entramos no tunnel de 63 metros do Rothenfluh, no alto da garganta do Aat, que se precipita da altura de 150 metros, por entre a floresta, que o nosso pequeno comboio vae atravessando.

Mais além, uma ponte faz-nos passar o ribeiro d'aquele nome, que n'este sitio forma uma bonita cascata.

Em seguida entramos as agulhas do Fruttli, a 1:153 metros de altitude, onde cruzamos com o trem descendente.

A montanha, menos inclinada n'este ponto, apresenta-se-nos coberta de carneiros pastando, e os guardadores fazem vibrar os echos com as suas melopéas caracte rísticas.

Atravessada a ponte de 33 metros sobre o Dossenbach, o tunnel de Pfedernwald, de 41 metros, e a ponte do Schildbach, tambem de 33 metros, sahimos da floresta e vamo-nos approximando da linha ferrea que se

gue a Righi Scheidegg. A direita vemos Staffel e na frente o alto da montanha a que nos dirigimos.

Estamos no ponto mais interessante da ascensão.

O viajante vê admirado desenrolar-se deante dos seus olhos o mais magnificente panorama; em baixo, n'um abyssmo quasi perpendicular, o lago dos Quatro Cantões; além Lucerna, mais á esquerda o Pilatus, muito ao longe o Jura, por toda a parte um mixto de montanhas, de villas e cidades, de lagos, de fundos despenhadeiros, de ribeiros, de cascatas que se precipitam, de florestas que se fecham e de brancos caminhos que se estendem a convidar a deliciosos passeios.

Rapidamente uma nuvem tudo nos oculta correndo pressurosa, para de novo nos deixar ver aquella encantadora miragem.

D'este ponto em deante a linha corre parallela á de Vitznau que em seguida descreveremos, até attingir a ultima estação commum ás duas rôdes. Estamos a 1:751 metros, tendo percorrido 8:659 metros em caminho de ferro de montanha.

Subiremos a pé ao Signal, 49 metros mais, e entre tanto, fixemos alguns esclarecimentos sobre a linha que vimos de percorrer.

A sua construcção deve-se a uma companhia d'Arth.

A diferença de nível entre as duas estações extremas é de 1:330 metros, vencida por meio de rampas de 6,5% até 20%, maxima, sendo a média 14,3%.

As mais apertadas curvas são do raio de 140 metros.

Além das pontes que citámos, ha 4 mais pequenas, de 12 metros, além dos 3 tunneis e de muitas obras de arte importantissimas.

A linha é assente em travessas metalicas, de 2<sup>m</sup>,40 á distancia de 0<sup>m</sup>,75. A largura da via é a vulgar da Suíssa, 1<sup>m</sup>,435, tendo ao centro a cremalheira, composta de um carril laminado pelas duas faces, no qual são fixados os dentes de ferro forjado, tendo esta o peso de 56 kilos por metro corrente.

A mudança de via é pelo mesmo sistema que já descrevemos no Pilatus, deslocando-se uma parte da via a um ou outro lado, segundo a direccão que se deve dar ao comboio.

As locomotivas têm a caldeira inclinada 10%, são munidas de tres apparelhos de segurança, sendo um freio movido pelo machinista, actuando directamente sobre o eixo que dirige os embolos, outro, manobrado pelo fogueiro, actuando sobre o eixo dianteiro, e o terceiro de ar comprimido, que trabalha na roda dentada. A força da machina é de 160 toneladas, o seu peso 12 toneladas, sendo provida de 1:700 litros de agua na caldeira e 550 kilos de carvão. A superficie de aquecimento é de 45<sup>m</sup><sup>2</sup> e a pressão 10 atmospheres.

A velocidade empregada é de 8 kilometros.

A força motriz é exercida pela engrenagem da roda dentada na cremalheira; aquella tem 1,055<sup>m</sup> de diâmetro, 3,3<sup>m</sup> de circumferencia e 33 dentes. Estes são, portanto, de 0,1<sup>m</sup>, o que faz que haja em todo o percurso 97:770, na cremalheira.

As carroagens são abertas dos dois lados e envidradas nas cabeceiras, tendo, as grandes, 10 bancos a 6 lugares, e as pequenas 5, havendo, nos dois extremos, espacos para as bagagens.

Carroagens e machina funcionam soltas, a fim de que, no caso de descarrilamento da machina não sejam arrastadas as carroagens.

Estas tem para isso um freio independente, movido por um empregado, d'uma guarita, na parte superior.

Escusado é dizer que tanto á subida como á descida a locomotiva anda sempre do lado inferior e com a caldeira para o lado dos wagons.

O panorama do Righi só visto.

Temos empregado tantas vezes a adjectivação que

nos inspiram os diferentes pontos de vista que se disfrutam d'estas montanhas, que fallar d'esta, seria repetir aquelles vocabulos, sem encontrar comtudo um que bem definisse a nossa admiração.

Basta-nos dizer que se eleva a 500 kilometros a circumferencia que a vista abraça da esplanada do hotel.

Este é um enorme edificio que não tem menos de 400 quartos, e todas as accommodações e melhoramentos das principaes cidades.

Nos oito hoteis do Righi ha alojamento para 2:000 pessoas!

Tomemos agora o trem descendente da linha de Vitznau que nos levará ao lago dos Quatro Cantões, de onde seguiremos a nossa viagem.

Esta linha, na extensão de 7 kilometros, 58 metros, é de construccion igual á que vimos de descrever, subindo um desnivel de 1:369 metros, em rampas que variam entre 6,8 e 25 %, com a média de 20,4 %.

Todas as curvas são do raio de 160.

A via é da largura de 1:439 metros.

A cremalheira é igual á do de Arth. As travessas em madeira de carvalho a 60 centimetros, sendo seguras nos topos por tira-fundos e ferros em \_\_\_\_\_ collocados na face exterior dos carris.

As locomotivas são 10, de caldeira vertical, tendo na frente, isto é, na parte que fica sempre do lado superior, o deposito das bagagens. A sua força é de 130 cavallos, o peso 14:500 kilos com o fornecimento normal de carvão e agua, e a velocidade 4,8 kilometros por hora.

A' subida, os pistons dos cylindros são accionados pelo vapor; à descida o comboio é movido pelo proprio peso, servindo de freio o ar aspirado e comprimido pelos cylindros.

As carruagens são abertas de todos os lados para que os viajantes possam gosar livremente as vistas panoramicas; levam 54 passageiros e pesam 4 toneladas. Cada comboio, composto de machina, carruagem com passageiros e bagagens, regula por 24 toneladas.

A viagem por esta linha é interessantissima. Aconselhamos o leitor a que procure a direita do carro no sentido da descida.

Partindo do alto do Righi, vemos em uma rampa de 15 % a estação de Staffel, situada a 1:604 metros, variando depois para a rampa de 5,5 % até Staffelhöhe, segunda estação, a 1:551 metros.

Segue então uma grande curva que nos oculta o bellissimo panorama dos Alpes, até a estação de Kalbad, a 1:433 metros, onde se faz o entroncamento para a linha de Scheideck, que não é um ascensor, mas uma via de sistema ordinario, construida pelos altos das montanhas, e, portanto, á maior altura de todas as da Europa.

O trem segue um campo aberto, para nos deixar contemplar deliciosas vistas sobre o lago que admiramos como que à vol d'oiseau.

A 1:186 metros nova estação, Romili; a pouca distancia, n'un verdadeiro precipicio, sentimos marulhar sob a linha a queda da agua da cascata de Eichenbach.

A pendente é de 20 a 25 %; a vista magnifiea.

Segue-se a 1:016 metros a estação de Freibergon, e a esta um tunnel de 75 metros, depois de uma arrojada ponte.

O efecto do lago, visto de dentro do tunnel, oferece a maior novidade. Este tunnel e a sua ponte são as mais notaveis obras de arte da linha.

A pendente é mais forte, produzindo o efecto de que arvores, pedras e chalets crescem em volta de nós.

A um lado apparece-nos n'un grande pedregulho uma inscrição em caracteres immensos. É um réclame ao chocolate Suchard, um annuncio eterno, gravado na ro-

cha, em letras douradas, atestando o excesso a que chega a inventiva do annuncio.

Depois d'este ponto, temos apenas um pequeno tunnel, uma gruta interessante, feita nos rochedos, e eis-nos na estação inferior, Vitznau, á beira do lago, onde nos espera o espacoso vapor que nos levará, n'uma deliciosa excursão, até a linha do Gothard, que descreveremos no proximo numero.

### ASCENSORES DE LISBOA

Assistimos no domingo, 20, a uma das experiencias do ascensor Camões-Estrella, cuja inauguração tem sido addiada por diversas circumstancias, mas que finalmente se espera que se realize nos meios d'este mez.

A linha foi percorrida por completo por dois comboios, sendo cada um de um carro rebocador, de 8 passageiros, e outro, fechado, para 24, seguindo apenas distanciados de alguns metros, para se verificar se ainda com o desequilibrio de peso que resultava de não haver carros em sentido descendente, quando aquelles subiam as fortes rampas da Estrella e Paulistas o cabo funcionava regularmente.

Experimentaram-se tambem as plataformas dos largos de Camões e Estrella, que deram bom serviço.

O resultado geral foi absolutamente satisfactorio, não se dando a menor interrupção, nem afrouxamento do movimento do cabo, que conservou sempre uma velocidade uniforme. A viagem de um a outro extremo faze-se em 14 minutos.

Os carros paravam com rapidez e retomavam a sua marcha com facilidade, salvo uma pequena dificuldade nos apparelhos de compressão do cabo, pelos tenazes dos carros, os quaes vão ser modificados, substituindo-se as manivellas por alavancas muito mais potentes do que aquellas.

A marcha é suave, as curvas passam-se com toda a facilidade e a segurança é completa.

N'esta experiecia foi o publico admittido gratuitamente, enchendo-se os carros a mais da lotação, porque todos acolhiam com entusiasmo este grande melhoramento que, entre outras vantagens, tem a de tornar facil o accesso a um bairro dos melhores de Lisboa, que, por falta de commodidade, rapidez e frequencia nos transportes, é ainda hoje tão pouco frequentado.

### A VIAÇÃO EM LISBOA

Terminou a effervescencia da cerebrina questão entre a camara, a policia e os carros de transporte, e terminou porque — salvo perfeitas excepções — tudo ficou como d'antes.

E' assim que a proverbial brandura dos nossos costumes dá sempre uma meia execução ás leis, como que, logo de principio, estabelecendo a transição que suavemente deve conduzir ao total esquecimento dos seus perceitos, ao *statu quo ante* que é, afinal de historias o que nos prova que fazer regulamentos e melhorar serviços publicos o mesmo é que clamar no deserto.

A viação americana continua entorpecida pelos carros que andando livremente fóra dos carris, nunca devia ser consentido que parassem dentro d'elles.

E' não é isto, — repetiremos o que já tantas vezes temos dito, — porque entendamos que esses carros devem ser prohibidos de fazer concorrencia aos americanos, nem mesmo de andar no mesmo terreno em que a companhia assentou o seu material, mas justamente porque lhes reconhecemos este pleno direito, tambem

não lhes perdoamos o dever de se afastar sempre que por sua conveniencia tem que parar, a fim de não entorpecerem o direito dos demais que pretendem seguir o seu caminho.

Vamos mesmo mais longe, entendendo que a camara devia obrigar todos os carros de transporte a umas determinadas regras de construcção, que só podessem aparecer nas ruas depois de bem pintados, com os distintivos dos donos, puchados por animaes bem alimentados e conduzidos por cocheiros e conductores sujeitos a um uniforme, aceiados, decentes.

Consentir nas ruas da nossa capitai o que ali estamos vendo todos os dias é uma vergonha, e um espectaculo repugnante, a que, em nome da civilisação e da decencia, a camara nos devia poupar.

Mas por sua parte, se a camara em beneficio do publico, regulamenta o serviço de viação em Lisboa, como a companhia carris tambem lucra com essas medidas, não deve a camara esquecer-se de lhe impôr deveres de compensação e de vantagem geral.

Primeiro que tudo é mister que por sua parte a companhia não entorpeça tambem o transito, como o faz em varios sitios.

Em Santo Amaro, por exemplo, as mudas são feitas com uma morosidade pasmosa, occasões havendo em que a rua está durante muito tempo impedida com a aglomeração de carros.

Outra falta que muito concorre para as frequentes e demoradas paragens d'estes carros é a dos letreiros lateraes indicando os destinos.

Em toda a parte se practica d'esta forma, menos em Lisboa, onde as pessoas que procuram carro, teem que o deixar passar para saber para onde se destina, chmando-o então quando elle já se afasta e portanto demorando-se muito mais a entrada.

Equalmente não pôde admittir-se que a chamada tarifa de experiencia se vá tornando definitiva.

Se a companhia tem conveniencia em aproveitar os logares vagos que ha nos carros á sua passagem no Conde Barão ou Santos para os extremos, tambem o publico deve ser attendido na vantagem de ir de qualquer d'estes pontos ao Conde Barão pela mesma tarifa.

Nada mais disparatado do que um passageiro, que do Terreiro Paço á Avenida pagou 20 réis, ser obrigado a pagar 50 réis pelo percurso inverso, só porque o carro não é *extraordinario*, qualidade que, aliaz, ninguem pôde perceber, porque não ha d'isso a menor indicação.

E já que fallámos no Conde Barão, não deixaremos de acompanhar os nossos collegas nas suas justificadas queixas pela suppressão das carreiras da circulação, o que faz que defronte da nossa janella tenhamos visto grupos numerosos de pessoas que esperam horas sem terem carro para se transportar, não obstante terem tomado bilhete de correspondencia, e pago portanto o direito de serem sem demora conduzidos ao seu destino.

Resumindo: — sejam a camara e a policia rigorosas no cumprimento da postura que estabelece o livre transito para os vehiculos da companhia carris, trate aquela com um pouco de gosto de stetica e de aceio dos carros avulsos, mas obrigue tambem a companhia carris a servir melhor o publico como o pôde e como tem restricto dever de o fazer.

### VIAGENS \* Á SUISSA

Continuamos a dar hoje os itinerarios das excursões que, segundo o *Echo des Touristes*, a agencia Lubin de Pariz, prepara para o mez de agosto á Suissa e outros paizes.

— Dia 7 — comboio de recreio até Lucerne, partindo

de Paris (gare d'Este) á meia noite e seguindo a Bale, Rigi, Lago dos IV Cantões, Linha de Saint-Gothard, Goschenen, Ponte do Diabo, Lucerna, Le Brünig, Lago de Brienz, Interlaken, Grindelwald, Lago de Thoune, Berne, Fribourg, Bale, Paris.

Regresso a Paris em 16 de agosto.

Preço 255 francos em 2.<sup>a</sup> classe.

— Dia 12 — Exeursion a Saboia e Suissa, por 650 francos em 1.<sup>a</sup> e 605 em 2.<sup>a</sup> classe, partindo o comboio de recreio, de Paris, (gare de P. L. M.) ás 9 horas da noite, indo a Chambery, Grande Chartreuse, Aix-les-Bains, Gorges du Fier, Annecy, Génève, Lausanne pelo lago de Chamonix, Montanvert, Mar de Gelo, Martigny, Gorges do Trient, Cascata de Pislevache, Brigue, Simplon, Domo Dossola, Stresa (Lago Maior), Isola Bella, Luino, Lugano, Travessia do St-Gothard, Fluelen, Lucerna, Rigi-Kulm, Vitznau (Lago dos IV Cantões, Alpnach, Le Brünig, Brienz, Cascatas de Giessbach, Interlaken, Grindelwald, Lauterbrunnen, Lago de Thoune, Berne, Fribourg, Pontarlier, Paris.

Regresso a Paris em 29 de agosto.

— Dia 21 — Excursion á Suissa e lagos italianos, partindo em comboio de recreio de Paris (gare d'Este) á meia noite, e seguindo a Lucerna, Lugano, Bellagio, Colico, Chiavenna, Le Splügen, La via Mala, Thusis, Coire, Ragatz, Zurich, Schaffhouse, Neuhausen, Quedas do Rheno, Bâle, Paris.

Regresso a Paris em 30 de agosto.

— Dia 30 — Excursion aos Vosques e Suissa, partindo o comboio de recreio de Paris (gare de Este) ás 9 horas e 35 minutos da noite, e seguindo a Nancy, Epinal, Gérardmer, La Schlucht, St-Maurice, Le Ballon d'Alsace-Giromagny, Belfort, Bâle, Neuhausen (Quedas do Rheno), Zurich, Lucerna, Le Rigi, St Gothard, Goschenen, Andermatt, La Furka, Geleiras do Rhôdano, Brigue, Martigny, Chamonix pela Cabeça Negra, Montanvert, Mar de Gelo, Génève, Paris.

Preços 1.<sup>a</sup> classe 650 francos; 2.<sup>a</sup> 540.

Regresso a Paris em 16 de setembro.

No proximo numero publicaremos os itinerarios das excursões em projecto para setembro nos dias 3, 4 e 10.

### ORGANISACÃO E EXPLORAÇÃO D'UM CAMINHO DE FERRO INGLEZ (Continuação)

#### Instituições de previdencia

O 3º capitulo é consagrado ás diferentes caixas de aposentação ou de soccorros, estabelecidas pela Companhia. Enviamos aquelles a quem isto pôde interessar para o livro de M. Findlay, onde acharão, sobre este assunto tão interessante, grande numero de informações que seria longo desenvolver aqui. Basta-nos dizer que um agente, pago semanalmente, e que attingiu a edade de 65 ou 60 annos, segundo a caixa, se já não está valido, tem direito, conforme a sua classe, a uma pensão hebdomadaria, variando entre fr. 8,80 a fr. 32,30; a somma paga mensalmente por cada agente varia de fr. 1,25 a fr. 5,40, e a somma complementar paga pela Companhia, varia annualmente entre 62:000 francos a 100:000 francos, desde 1883, anno da fundação da caixa de aposentação na Companhia de L. e N. W.

Juntemos, finalmente, que as caixas de aposentação e soccorros dos machinistas, são de todo separadas, das caixas semelhantes, estabelecidas para os outros serviços da Companhia.

#### Via e conservação

O capitulo 4º é consagrado á via. O auctor descreve os diferentes tipos de via que teem estado sucessivamente em uso no L. e N. W. Começa pela via que ao

principio foi collocada no caminho de ferro de Liverpool a Manchester, com *rails* de ferro, do pezo de kg. 17,0 por metro, de simples *champignon*, tendo a parte inferior, em forma parabolica, e descansando, por intermédio de coxins, em parallelipepedos; acaba pela via actualmente em uso, passando pelo typo *Vignole*, hoje completamente abandonado pelas Companhias inglesas, nas linhas de grande circulação, e pela via Brunel que apenas se usa nas linhas de via larga que ainda existem no Great-Western.

Foi em 1837 que o primeiro *rail* de ferro de duplo *champignon* foi colocado por M. Joseph Locke, no caminho de ferro de Grand-Junction, hoje incorporado na rede do L. e N. W.; e em 1858 foi que a *éclissagem* foi pela primeira vez empregada na mesma rede, posto que este sistema tivesse já sido applicado por M. Bridge Adams, em 1837.

A extensão, o pezo e a secção dos *rails* teem sido successivamente augmentadas, e foi em 1862 que começou o emprego dos *rails* em aço na rede. O facto da corrupção ser mais rapida no *rail* de aço nos tunneis e nos districtos manufactureiros, onde a atmosphera está mais carregada de gaz sulfuroso ou de acidos, verificou-se no L. e N. W.

A via actual compõe-se de *rails* em aço, de forma *bull headed*, com o pezo de kg. 44,5 por metro e 9<sup>m</sup>.15 de comprimento; supportados por coxins de ferro d<sup>a</sup> kg. 20,3 e fixos por meio de dois tirafundos e dois grampos de ferro a travessas de pinheiro do Baltico, perfeitamente esquadriadas, de 2<sup>m</sup>.75 de comprimento por 0<sup>m</sup>.25 de largura e 0<sup>m</sup>.125 de espessura. Estas travessas, em numero de dez, receberam um banho de 17 litros de creosote; cunhas de carvalho creosotado estão interpostas no exterior da via entre o coxin e o *rail*. A *éclissagem* é feita por meio de *éclisses* de 0<sup>m</sup>.51 de comprimento e 4 parafusos do pezo de kg. 24,3 cada par; estas *éclisses* são prolongadas debaixo dos *rails*, de forma a augmentar a resistencia da junta.

Teem-se feito algumas experiencias de travessas metalicas, mas nunca teem durado o tempo preciso para permittirem que d'ellas se possa tirar uma conclusão definitiva.

Na rede de London e Nord Westhern, a elevação do *rail* exterior nas curvas regula-se pela velocidade dos comboios expressos de passageiros.

Accrescentamos, finalmente, que os engenheiros ingleses tomam as maiores precauções para obter uma drenagem completa de plataforma.

O auctor dá, no fim do capitulo, a organisação de serviço de conservação da via, organisacão que não difere sensivelmente da das Companhias francesas.

#### Signaes

O capitulo 5.<sup>o</sup> trata dos signaes e do *enclenchement*. O primeiro emprego dos discos giratorios, illuminados á noite por uma lampada, e destinados a proteger a circulação dos comboios de L. e N. W., data de 1837; estes discos, collocados n'un mastro de 1<sup>m</sup>.60 de altura, eram postos nos caes das estações ou junto á cabine das agulhas para os ramaes.

Estes signaes foram substituidos em 1842 por mas tres semaphoricos que serviram de typo aos que actualmente estão em uso em todas as rôdes inglesas.

Foi em 1846 que appareceu pela primeira vez o sinal a distancia.

Em quanto aos primeiros ensaios de *enclenchement*, das agulhas com os signaes, ou d'estes entre si, datam de 1856, época em que Saxby montou o seu primeiro apparelho na estação de Bricklayer's Arms, em Londres.

A primeira experiecia foi feita no L. e N. W., por

M. Austin Chambers, no anno de 1859, em Willesden.

Desde essa época o systema de *enclenchement* desenvolveu se em todas as rôdes inglesas, e notavelmente no L. e N. W.; a Companhia do London-Brighton foi tambem uma das primeiras a generalisal-o.

Até 1873 haviam-se applicado diferentes systemas de *enclenchements*, na rôde do L. e do N. W.; um grande numero d'apparelhos tinham sido fornecidos pela casa Saxby que se encarregou da sua conservação, e alguns constructores offereceram egualmente outros; faltava pois a unidade. Foi então que a companhia se encarregou por si propria da fabricação de todos os apparelhos de signaes e *enclenchements*, assim como da sua conservação. Creou sob a direcção de M. Webb um systema unico d'*enclenchement*, cuja applicação se generalisou por toda a rôde e deu excellentes resultados.

A construcção e a conservação de todos estes apparelhos fez advir a necessidade d'uma importante officina que ficou annexa ás grandes officinas de Crewe. Esta installação tem 86 metros de comprimento e 36 de largura é dividida em duas partes: na primeira construem-se todos os signaes e apparelhos accessoriros, e na segunda todos os apparelhos d'*enclenchements* e as peças d'elles dependentes. Um motor a gaz de 42 cavallos põe em movimento todas as machinas.

Os signaes são manobrados por fios, mas a manobra das agulhas faz-se por meio de hastes metallicas em .

As agulhas, tomadas em saída, são manobradas a uma distancia maxima de 300 metros, e as agulhas tomadas de ponta, não podem, segundo as prescripções do *Board of Trade*, ser manobradas a uma distancia superior a 163 metros.

A' noite, as lanternas são illuminadas a gaz, quando os signaes estão proximo das cidades em que o gaz se pôde obter em boas condições; fóra d'isso são alimentadas a petroleo.

O numero de cabines no L. e N. W. é de 1:400, contendo 30:000 alavancas, e dirigindo 16.000 signaes. Para facilitar a conservação d'estes numerosos apparelhos, cujo bom funcionamento é da maior importancia, pois que d'elle depende a segurança do serviço e da marcha dos comboios, dividiu-se a rôde em dez secções, á testa de cada uma uma das quaes se acha um inspector, que tem sob as suas ordens os agentes necessarios para fazerem as reparações e conservar os apparelhos. A direcção do serviço é em Crewe, e está confiado a M. Thomson.

#### Apparelhos telegraphicos

No capitulo 6.<sup>o</sup>, o auctor passa em revista os diferentes systemas d'apparelhos telegraphicos, empregados na rôde, seja para o *block-système*, seja para os apparelhos de communicação, ou para todos os outros serviços.

Foi em 1853 que, pela primeira vez, o systema de *block* absoluto foi estabelecido por M. Edwin Clark. Não nos alongaremos na descripção dos diferentes apparelhos telegraphicos, que não são mais do que os do systema Tyer mais ou menos modificados; diremos sómente que é o systema de *block* absoluto que está em uso no L. e N. W., assim como em todas as rôdes inglesas, e que a regra d'exploração se funda em que a via estará fechada, em estado normal.

Empregam-se no L. e N. W. os apparelhos Tyer de trez fios, ou este mesmo apparelho modificado por M. Fletcher, engenheiro do serviço telegraphicico da Companhia, funcionando com um só fio. Citaremos igualmente o Telltent (regulador), que permite a introducção, em uma só secção, de muitos comboios successi-

vos, e que se usa nas grandes gares em que devem entrar muitos trens continuamente.

#### Telegraphia

A extensão dos fios telegraphicos empregados pelo L. e N. W. para seu serviço particular é de 17.000 kilómetros e o numero de elementos de pilhas de 100.323. Os fios são em ferro galvanizado de  $4^m/m^34$  de diâmetro e de 84 kg. de resistencia por millimetro quadrado: a duração d'estes fios, que é em média, de dez annos, reduz-se a tres annos, em certas regiões manufactureiras onde a atmosphera é carregada de gaz corrosivo, e de trinta e cinco annos, contrariamente, na ilha d'Anglesey, onde o ar é d'uma perfeita pureza. As pilhas em função são compostas, ou de elementos Daniel, ou de elementos Léclanché, ou emfim, de elementos de bichromato de potassa de Fulner; os primeiros são os que mais geralmente se empregam.

A direcção geral de serviço telegraphicico é em Manchester e a rede de L. e N. W. é dividida em nove secções, á frente de cada uma das quais se acha um inspector, tendo este sob as suas ordens 3 sub-inspectores e 48 guardas de vigilancia.

#### Material circulante

Os tres capítulos que seguem são consagrados ao material circulante: locomotivas, carruagens e wagons.

#### LOCOMOTIVAS

No capitulo 7.º o auctor depois de indicar d'uma maneira muito interessante, os diferentes progressos da machina locomotiva, desde a sua introducção em 1829, na linha de Liverpool a Manchester, em seguida ao concurso do Rainhill, descreve successivamente os oito tipos de locomotivas empregadas na rede do L. e N. W.

(*Rerue générale des chemins de fer*).

(Continua).

#### A EMISSÃO DA COMPANHIA REAL

No dia 23 d'este mes fez-se em Paris, Lyon e outras praças a emissão de 100.000 obrigações de 500 fr. da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes ao juro de 3 %, cujo producto é destinado ao acabamento das suas construções e á conversão das suas obrigações ao juro de 4  $\frac{1}{2}$  %. A emissão foi contractada com o Crédit Lyonnais, que ofereceu as obrigações ao publico ao preço de 355 fr., por 4 entradas, ou a 352,50 fr., liberadas. Vencendo estas obrigações um dividendo de 15 fr., sae o juro a 4 e 26 %, sem contar com o lucro da amortiseração de 500 fr. por obrigação no prazo de 92 annos.

Os principaes jornaes de Paris, como o *Temps* e o *Figaro*, fizeram o melhor acolhimento á emissão, aconselhando os seus assignantes a concorrer á subscrição e asseverando-lhes que não podiam melhor collocar os seus capitais; isto não obstou, porém, a que os jornaes de *chantage* publicassem artigos mercenarios, procurando deprimir o credito da companhia. Esta guerra surda movida a tudo o que constitue a finança portuguesa, facil é descobrir d'onc vem dirigida; da sua proveniencia se teve uma prova irrecusável por occasião da emissão do emprestimo portuguez de 9 000 contos, contra o qual se fez um réclame sem precedentes na trica financeira.

Pois, apesar d'esta guerra interesseira e desleal, a emissão alcançou relativamente um sucesso de primeira ordem, porque o subscriptor consciente já mal se deixa levar por calumniosas invencões e prefere colher as suas informações nos valiosos e intrinsecos relatorios da companhia.

Existe a ideia da Companhia Real perseguir judicial-

mente os seus detractores, mas não sabemos o que ha resolvido a tal respeito; entendemos, porém, que ella andaria perfeitamente promovendo a causa, e que deveria contar com o completo e absoluto apoio do governo portuguez, que não só viria em auxilio da legitima reputação de uma das primeiras empresas nacionaes, mas aproveitaria a occasião para castigar aquelles que prejudicaram por um momento o seu credito, sem que o governo, pela sua posição excepcional, podesse defender-se.

#### CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

##### SOCIEDADE DOS CAMINHOS DE FERRO DE MADRID CACERES-PORTUGAL

São prevenidos os srs. accionistas d'esta sociedade de que o dividendo do exercicio de 1889 fixado em 10 francos por accão liquido de impostos, será pago em troca do coupon n.º 9 desde o dia 1 de julho proximo futuro.

Este pagamento effectuar se ha:

Em Lisboa, na séde da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, estação do Caes dos Soldados; em Madrid, na séde social, Claudio Coello, 12 novo; em Paris, na Sociedade Geral de Credito Industrial e Commercial, 66, rue de la Victoire, e no Crédit Lyonnais, boulevard des Italiens 19; em Londres, em casa dos banqueiros Glyn Mills Currie & C.º; em Lyon, na Sociedade Lyonnaise de Depots e Comptes Courantes; e em Bruxellas e Genova nas succursaes do Banco de Paris e dos Paizes Baixos.

#### BOLETIM FINANCEIRO

*Bolsa de Paris, 26 de julho de 1890.*

A bolsa retomou esta semana o seu caminho dos dias felizes, e a Renda Franceza, 3 %, elevou-se de novo até cerca de 93 francos, ficando actualmente a 92,85.

O 4  $\frac{1}{2}$ , enquanto não tenha um mercado tão desafogado como o 3 %, vai subindo suavemente a 107,20; enquanto que o amortisável se mantém fixo a 94,70.

Como se vê, não obstante as ferias do estio, e as numerosas ausencias da clientela para os banhos do mar e outros logares de villegiatura, os nossos fundos publicos mantêm se com uma firmeza tal, que parece ter algum tanto de magia. Não tardará muito tempo que não vejamos o curso a 94 francos.

Deve-se comtudo dizer que esta situação da Renda é amplamente justificada pela tranquillidade exterior e principalmente pelas compras continuas do contado. Ora, quando o contado progide, a venda a prazo deve seguir o.

Os valores internacionaes têm sido muito movimentados. O Italiano subiu um ponto em alguns dias, estando a 94,40, e comtudo a situação financeira e commercial da Italia, está longe de melhorar, porque uma estatística recente marca para os cinco primeiros meses do anno, um aumento de 43 milhões sobre as importações e uma diminuição de 40 milhões nas exportações; diminuindo a dos vinhos mais de 28 milhões, e a das sedas 26 milhões e meio.

Os fundos Ottomanos são muito procurados; falla-se mesmo em que devem subir ainda. O Turco tomou 18,40 e o Banco 590.

O Egypcio faz-se de 487 a 490; o Portuguez varia pouco, 61,50; o Exterior mantém-se a 7,55.

Os fundos russos, enquanto mais calmos, conservam uma excellente tendência.

O Banco de França subiu de 4,150 a 4,185, para depois baixar a 4,140, e todavia os lucros semanais elevaram se a fr. 528:465,97 contra fr. 499 954,35 na mesma semana de 1889.

Desde 29 de junho cotam-se em fr. 2.045:918,80 contra fr. 1.839:061,88, no periodo correspondente em 1889.

O Credit Foncier modifício se pouco; inscrevendo-se a 1,245 (ex coupon de 35 fr.); o Banco de Paris estaciona a 810, assim como o Crédit Lyonnais a 755.

As receitas das nossas grandes companhias de caminhos de ferro, na 26.ª semana de 1890, accusam, no seu conjunto, um novo aumento de valor de fr. 50.897,02, sobre o periodo correspondente em 1889, o qual dá um aumento de fr. 830:087,30 para o mesmo periodo de 1888. N'estas condições, as acções não podem deixar de aproveitar tambem de uma tão brilhante situação; o Lyon cota-se, pois, a 1:432; o Norte a 1:830; o Orléans faz 1:465 e o Midi 1:265.

Os caminhos hespanhoes, sem alterações notaveis, conservam o cambio precedente; 350, o Norte de Hespanha; 317, o Madrid-Zaragoza. Têm-se cotado as accões da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes a 510. A emissão de 29 de julho obteve em Paris um bem merecido sucesso.

O Suez, mais fraco, não obstante as excellentes receitas, offre-se a 2.330.

Gustave Pessard.

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

BOLSAS	TÍTULOS	DIAS												
		16	17	18	19	21	22	23	24	25	26	28	29	30
Lisboa . .	Ações C.º de Ferro Portuguezes . . . . .	-	-	98.000	-	97.000	-	-	-	-	-	-	-	-
	» Ascensores " "	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	73.100	-
Obrig. C.º de Ferro Portuguezes . . . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	» Nacional . . . . .	72.000	-	84.700	71.500	74.500	74.000	-	-	-	70.000	-	70.000	-
	» C. de F. Atravez d'Africa . . . . .	84.700	-	-	81.700	-	-	84.700	-	81.500	-	84.500	-	84.500
Paris . . .	Ações C.º de Ferro Portuguezes . . . . .	340	335	330	325	322,50	310	310	310	312,50	-	310	318	312,50
	» Madrid-Caceres-Portugal . . . . .	205	205	203,75	202,50	-	202,50	200	-	203,75	-	205	-	-
	» Norte de Espanha . . . . .	345	347,50	347,50	345	350	348,75	351,25	356,25	-	-	335	335	-
	» Madrid-Zaragoza-Alicante . . . . .	347,50	348,75	348,75	347,50	348,75	346,25	348,75	348,75	348,75	-	-	-	-
	» Andaluzes . . . . .	383	380	380	388,75	386,25	385	385	386,25	385	-	-	-	-
Obrig. C. de Ferro Portuguezes . . . . .	360	359	359	358	357,50	357	355	356,25	358	358	358	358	338	-
	» Madrid-Caceres-Portugal . . . . .	374,25	348	347	347	348,50	349	350	350	349	350	345	-	348
	» Norte de Espanha, 1.º hypotheca . . . . .	408	408	408,50	408	405	407	407	407	407	-	-	-	-
	» C. de F. Atravez Africa . . . . .	485	483	483	483	485	485	485	485	485	485	485	485	-
	» C.º da Beira Alta . . . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Londres . .	Obrig. C. de F. Atravez Africa . . . . .	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92
Amsterd.	Obrig. C. de F. Atravez Africa . . . . .	93	93	93	93	92,50	92,75	92,25	92,25	92,25	92,25	92,75	92,25	92
Bruxellas.	Obrig. C. de F. Atravez Africa . . . . .	94,25	94,25	94,25	94,25	94,50	94,25	92	92	92	92	92	92	-

## RECEITAS DOS CAMINHOS DE FERRO

LINHAS	PERÍODO DE EX- PLORAÇÃO	RECEITAS NO PERÍODO				DESDE 1 DE JANEIRO				
		1890		1889		TOTALS		DIFERENÇA A FAVOR DE		
		KIL.	TOTAES	KILO- METRI- CAS	KIL.	TOTAES	KILO- METRI- CAS	1890	1889	
Antiga rede (1) . . . . .	de a		Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	
	2 8	Julho	580	49.050:000	84:568	580	49.790:000	85:844	1.208.309:000	
	9 15	" "	53.680:000	92:551	"	53.980:000	93:068	1.261.989:000	1.404.830:000	
Nova rede não garant. (2) . . . . .	2 8	Julho	82	9.100:000	140:975	82	4.957:000	60:454	108.831:000	
	9 15	" "	9.420:000	144:878	"	8.200:000	100:409	118.251:000	133.807:000	
» » garantida (3) . . . . .	2 8	Julho	468	4.290:000	25:833	452	3.999:000	26:046	78.944:000	
	9 15	" "	3.400:000	48:452	"	4.008:000	26:368	82.044:000	90.293:000	
Ramal de Cascaes . . . . .	2 8	Julho	49	4.085:000	57:103	452	-	24.443:040	-	
	9 15	" "	4.145:720	60:827	"	-	-	22.568:760	-	
Linha Urbana . . . . .	2 8	Julho	4	4.005:210	254:302	-	-	4.840:735	-	
	9 15	" "	4.360:720	340:180	-	-	-	6.204:475	-	
Sul e Sueste . . . . .	11 17	Junho	475	43.008:340	27:385	361	44.226:870	34:099	278.796:265	
	18 24	" "	16.415:770	31:559	"	13.919:820	38:642	205.212:035	263.626:765	
	25 1	Julho	u	12.806:470	27:086	"	11.723:620	32:373	308.078:205	273.350:385
Minho e Douro . . . . .	16 22	Abril	310	18.666:747	54:902	310	15.504:320	45:592	233.513:244	233.423:753
	23 29	" "	47.650:324	51:912	"	20.003:839	58:831	273.463:362	254.427:592	
	30 6	Maio	u	17.342:456	34:300	"	24.713:869	63:870	290.603:748	273.813:461
	11 17	Junho	253	4.502:732	47:797	253	6.679:474	22:147	456.489:517	474.527:443
Beira Alta . . . . .	18 24	" "	7.419:723	28:259	"	8.470:333	32:293	463.639:242	479.697:476	
Guimaraes . . . . .	30 6	Maio	34	4.076:650	34:666	34	881:475	26:013	44.136:305	44.204:553
	7 13	" "	904:345	26:803	"	920:940	27:083	45.037:820	45.122:465	
	14 20	" "	932:260	27:449	"	964:775	28:373	45.970:080	16.087:240	
Norte de Espanha . . . . .	2 8	Julho	2893 Ps.	4.421:583 Ps.	508	2803 Ps.	4.425:637 Ps.	508 Ps.	32.323:934 Ps.	33.486:328
	9 15	" "	4.470:363	524	"	4.469:732	524	33.794:347	34.956:229	
Madrid-Zaragoza-Alicante . . . . .	2 8	Junho	2672	4.022:538	382	2672	4.000:496	377	28.099:594	26.633:254
	9 15	" "	4.033:429	394	"	4.031:414	385	29.453:020	27.666:369	
Andaluzes . . . . .	18 24	Junho	894	242:550	271	894	249:625	243	6.456:208	6.451:486
	25 1	Julho	u	233:482	283	"	253:792	283	6.409:394	6.405:278
Almansa-Valencia-Tarragona . . . . .	21 30	Junho	393	345:406	802	393	273:074	694	3.691:524	5.258:958
Madrid-Caceres Portugal . . . . .	2 8	Julho	429	66:616	455	409	78:436	482	4.698:994	4.637:509
	9 15	" "	63:314	449	"	63:440	452	4.763:335	4.702:949	
	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -

(1) Comprende as linhas de Leste e Norte e rama de Caceres e Coimbra. — (2) Idem idem de Lisboa a Cintra e Torres e ramal de Cintura — (3) Idem idem de Torres à Figueira e Alfarelhos.

## O METROPOLITANO-EIFFEL

Tem sido objecto de grandes e interessantes artigos na imprensa estrangeira da especialidade, o projecto do caminho de ferro metropolitano, elaborado pelo professor da escola de pontes e calçadas Mr. Boutillier, e cuja concessão foi pedida ao governo frances por um syndicato presidido pelo celebre engenheiro Mr. Eiffel, e composto dos principaes estabelecimentos de crédito da capital da França, á excepção do Banco de Paris.

Bastante discutido, como o está sendo nos jornaes franceses, este plano, parece a muitos até certo ponto duvidosa a sua realização, comquanto haja empêño em a comprehender, por parte do governo, como o demonstra a promptidão com que o ministro das obras publicas o submetteu ao exame do conselho geral de pontes e calçadas.

As bases em que se sustentam as accusações ao syndicato Eiffel, dizem respeito ao facto d'este pretender construir uma rête perfeitamente urbana, e na melhor parte da cidade, limitando-se a isso e fazendo assim concorrecia ás principaes linhas de omnibus, quando muito bem poderia organizar as cousas, de maneira a ligar por meio das suas linhas, o centro da capital com os seus pontos extremos.

Mas deixemos a questão que ameaça estorvar o estabelecimento d'uma incontestavel melhoria para a cidade de Paris, e descrevamos o projecto tal como elle foi apresentado.

A linha projectada—que apenas comprehendera 11:225 metros de extensão—formará uma especie de circulo, partindo da Magdalena, seguindo em subterraneo pelos boulevards interiores, praça da Republica, boulevards Voltaire e Richard Lenoir, costeando em trincheira, e atravessando em viaducto a praça da Bastilha, passando á rua de Lyon, para servir as gares de Vincennes e de Lyon. Depois atravessa o Sena, toca na gare de Orleans, e torna em subterraneo pelos caes da margem direita, voltando ao ponto de partida depois de haver atravessado as praças do Hotel de Ville, torre de S. Jacques, e costeando a rua de Rivoli, o jardim das Tulherias, a p.áça da Concordia e a rua Royale.

O caminho de ferro será de duas vias, tendo 21 estações, das quaes 7 subterraneas.

Calculam-se as despezas em 3:234 francos cada metro construido em subterraneo, e 1:550 francos em viaducto ou em trincheira aberta.

As grandes companhias de caminhos de ferro consideram-se estranhas a esta combinação. As companhias de Lyon e Orléans concedem juntamente uma subvenção de 4 milhões para as despezas de ligação das suas gares com o Metropolitano.

A companhia do Norte requereu o prolongamento da sua linha de Paris, em dois sentidos: até a Opera e até as halles. Estes trabalhos que são completamente independentes da empreza do Metropolitano, farão o objecto d'um projecto de lei especial que o ministro das obras publicas apresentará, em separado, ás camaras.

As tarifas de passageiros reclamadas pelos concessionarios do Metropolitano são 10 c., 7 1/2 c. e 5 c. para 1.<sup>a</sup>, 2.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup> classe, por kilometro, não podendo a taxa ser menor que 40 %, 30 % e 20 % segundo a classe.

O syndicato Eiffel não pede ao Estado nenhuma subvenção ou garantia antes declarou ceder-lhe 2/3 do excedente de 8 % dos seus lucros, sobre o capital empregado na construccion da rête central.

O capital da sociedade será de 25 milhões, emitindo 50 milhões de francos em obrigações.

## LINHAS PORTUGUEZAS

**Da Alfandega do Porto a Leixões.**—Está em via de conclusão o ante-projecto d'este caminho de ferro em prolongamento da linha de Campanhã á Alfandega, trabalho executado sob a direcção do sr. engenheiro Justino Teixeira, pelo chefe de secção sr. José Izidro de Campos.

A linha será marginal em quasi toda a sua extensão; sahindo da plataforma da estação da Alfandega, segue em patamar até Leixões; atravessa a rua da Nova Alfandega quasi no angulo leste do caes n.<sup>o</sup> 1 da mesma estação; passa em frente das casas de Miragaya, cortando duas junto ao largo, sendo collocado n'esse largo o edificio de passageiros.

Entra em tunnel, na extensão de 700 metros, por baixo de Monchique e Palacio de Crystal até Massarelos, cortando a rua de D. Pedro V, em passagem inferior.

Na Boa-Viagem entra novamente n'um tunnel de 500 metros, sahindo no Bicalho, atravessando para o lado do rio a estrada marginal, segue parallela a essa estrada em frente da Fabrica do Gaz e acompanha-a até que, em frente da Padaria Militar, avanca para o rio a fim de atravessar em viaducto metallico a insua do Ouro, indo sempre ao sul da estrada marginal por Sobreira até à Cantareira, seguindo depois parallelamente ao caes do Passo Alegre, passando ao sul da casa do Salva vidas e do Castello da Foz.

E' entre estes dois pontos estabelecida a estação de passageiros e mercadorias.

Em seguida, vae em viaductos metalicos atravessar as praias de Ourigo, dos Ingleses e de Gondarem, seguindo parallelamente á estrada marginal, para, quasi em frente do Castello do Queijo, tomar alinhamento parallelo ao da linha da Companhia Carris de Ferro do Porto, desviando para o mar proximo do ribeiro de Prado. Passa por ultimo em frente do Matadouro e por detrás da capella do Senhor da Areia.

A extensão total da linha é de 10,800 kilometros.

**Direcção Fiscal.**—Para o logar de director fiscal das linhas de leste e norte foi nomeado o director da fiscalisação das linhas do Oeste o distinto engenheiro sr. João Anastacio de Carvalho.

Por esta fórmula a fiscalisação de todas as linhas da Companhia Real fica reunida n'uma só direcção, passando a da Beira Alta, ramal de Vizeu e Coimbra a Arganil para uma direcção separada.

**Pontes de Leste** — Avançam com rapidez os trabalhos das pontes do Alviella e do Almonda, para o assentamento da segunda via.

A primeira tem já montadas as caixas e feitas as alvenarias das consolas, tendo principiado no dia 30 os trabalhos de fundação dos pilares, por ar comprimido.

**Meridionaes.**—Começam em breve os trabalhos d'esta linha que como é sabido, deve ligar a rête do Sueste, em Vendas Novas, com a de Leste, em Santarem.

Das principaes obras de arte, falta a approvação do governo ao projecto da ponte sobre o Tejo, que é a mais importante.

**O americano da Marinha Grande.**—Engana-se o nosso collega *A Autonomia* supondo que a antiga linha do americano de Pedreadres que está sendo reparada pela Companhia Real, á qual pertence hoje, é destinada a fazer circular pelas ruas da villa os comboios da linha do Oeste, e n'esta crença borda uma grinalda de receios que cahem pela base desde que lhe dissemos que nem em tal se pensou, nem a linha podia receber o material ordinario da via ferrea, porque a sua

largura, sendo de 1<sup>m</sup>, 45 é muito inferior á bitola das linhas da rede geral.

Os trabalhos que se estão efectuando teem por fim aproveitá-la para um serviço de pequenos vagonetes puchados a bois, para utilidade dos expedidores de madeiras do pinhal de Leiria que assim mais facilmente poderão trazer as á estação da marinha.

Está bem visto que a passagem de um wagonete sobre os carris é muito mais suave do que a de um carro de bois sobre a calçada, e portanto, o prejuízo dos predios a que o nosso collega se refere, é justamente evitado com esta resolução da companhia.

**Linha de Cintra.** — Começaram já os trabalhos do prolongamento da passagem inferior na ponte de Carreque, para a construção da segunda via n'esta linha.

**Mercês honoríficas.** — Foram agraciados: com o título de conselho, o nosso excellente amigo o sr. engenheiro Luiz Victor Le Coq e com o grau de oficial de S. Thiago, o nosso preso colaborador o sr. engenheiro Vasconcellos Porto.

Bem empregadas honrarias, em individuos que pelos seus trabalhos intelligentes tanto honram a classe e o paiz.

### LINHAS HESPAÑOLAS

**Caminhos de ferro andaluzes.** — Damos em seguida os resultados da exploração d'estes caminhos de ferro, durante o anno de 1889.

Com respeito á situação financeira, deve-se notar que os recursos havidos foram:

Accções.....	Pesetas	30.000.000
Obrigações.....	"	120.956.198
Subvenções recebidas.....	"	2.416.467
	"	153.372.665

As despesas foram de:

Linhos em exploração.....	Pesetas	115.640.080
Alicante-Murcia.....	"	15.721.228
Linhos em construção.....	"	13.168.551
Minas de Belmez-Espiel.....	"	6.839.979
		151.369.838

Disponível fim de 1890.....

" 2.002.826

A rede de 800 kilómetros, em exploração, comprehende as seguintes linhas:

	Extensão	Custo total e material
Sevilha-Jérèz-Cadiz .....	kilom.	104 fr. 44.760.138
Utrera Moron-Osuna .....	"	93 " 8.318.812
Osuna à la Roda.....	"	35 " 1.845.571
Jérèz-San Lucar-Bonanza ..	"	29 " 2.535.965
Marchena Cordova ..	"	91 " 11.175.199
Cordova-Malaga e Campillos-Granada ..	"	317 " 38.270.448
Cordova-Belmez.....	"	71 " 8.733.847
	800	115.640.080

As linhas em construção são: a linha de Puente-Genil a Linares, cuja despesa se deve elevar á somma de 13.098.515 pesetas, e cujos trabalhos estão hoje completamente adjudicados, estando já quasi concluída a secção de Puente-Genil a Jaen (122 kilómetros). Nuns 72 kilómetros está feito o assentamento da via e do ballastro.

A linha de Cabeza de Vaca a Llerena faz de despesa, como em 1888, 70.035 pesetas. A exploração dos 800 kilómetros, e da linha de Alicante a Murcia (101 kilómetros), assim como diversos outros productos, principalmente o de minas, deram os seguintes resultados:

	Total	Por kilomet.
Receitas do tráfego.....	Pesetas 13.144.616	16.424
Despesas d'exploração.....	" 5.502.314	6.875
Producto líquido...	" 7.642.302	9.549
Receitas accessoriadas.....	" 97.294	122
Total.....	" 7.739.596	9.671
Linha d'Alicante-Murcia		
receita .....	706.135	
despesa .....	529.200	
producto líquido...	176.935	
Producto das minas de Belmez-Espiel.....	194.680	
Producto líquido total.....	8.111.201	

Augmento das receitas sobre 1888.....	1.571.476
Relação por conta da despesa e da receita .....	41.86
Augmento das despesas sobre 1888.....	267.267
Excedente em 1889.....	1.304.208

Os encargos da sociedade foram de 6.641.196 pesetas. O excedente disponível, formando o lucro de 1889, é de 1.740.013 pesetas, das quais 1.544.078 provêm da exploração e 194.670 das minas de Belmez e d'Espiel.

D'esta somma tirou-se 1.200.000 pesetas para distribuir um dividendo de 20 pesetas ás 60.000 acções, e 540.013 pesetas inscritas na conta de ganhos e perdas do anno de 1890.

O quadro seguinte indica as cifras da exploração das diversas secções da rede d'Andaluzia, por kilometro, e por anno:

	Receita	Despesa	Liq.
Sevilha-Jerez-Cadiz.....	Pesetas 26.443	8.449	17.994
Utrera-Moron-Usuna.....	" 12.422	5.551	6.871
Osuna à la Roda.....	" 11.126	4.130	6.996
Jerez-San Lucar-Bonanza.....	" 7.943	4.764	3.179
Marchena-Cordova.....	" 5.548	5.593	def. 45
Cordova-Malaga.....	" 23.477	8.416	15.061
Campillos-Granada.....	" 10.612	5.927	4.685
Cordova-Belmez.....	" 9.480	6.303	3.177

### LINHAS ESTRANGEIRAS

**Premios.** — O Verein dos caminhos de ferro d'Allemanha, no intuito de incitar ao aperfeiçoamento dos trabalhos ferro-viales, encarregou a direcção gerente de abrir todos os quatro annos um concurso, no qual se conferirão premios no valor total de 30.000 marcos, pela seguinte fórmula:

A invenções e melhoramentos com respeito á construção dos caminhos de ferro e suas instalações (obras, mecanismos, etc.): — um primeiro premio de 7.500 marcos, um de 3.000 e um terceiro de 1.500.

As invenções e melhoramentos concernentes ao material d'exploração dos caminhos de ferro, e á sua conservação: — Um primeiro premio de 7.500 marcos, outro de 3.000 e outro de 1.500.

A invenções e melhoramentos que digam respeito á administração, exploração ou estatística dos caminhos de ferro, ou á obras notáveis em literatura sobre caminhos de ferro: — Um primeiro premio 3.000 marcos e dois outros de 1.500 cada um.

Quando em qualquer d'estes casos não se produzam invenções ou melhoramentos que merecam o primeiro ou segundo premio, pertencerão estes á comissão encarregada de os distribuir, a qual por sua vez designará os destinados a receberem os segundos ou terceiros premios.

**As tarifas por zonas na Hungria.** — Os jornaes hungaros publicam os resultados da tarifa por zonas, estabelecida como se sabe, desde 1 d'agosto de 1889, na rede do Estado.

Segundo dizem os documentos officiaes, o numero de passageiros de 1 d'agosto a 30 de maio, foi de 10.065.170, isto é, mais 6.709.609 do que em igual periodo de 1888-1889, em que esse numero apenas foi de 3.655.561 passageiros.

Treplicou-se pois o movimento.

As receitas subiram de 7.38 milhões a 8.97 milhões de florins, ou sejam um aumento de 21 %.

O nosso collega a *Correspondencia austro-hungara*, sustenta, e com razão, que estes dados não são de natureza a elucidarem suficientemente sobre o valor do sistema. É preciso ter em conta o aumento de despesas, o tráfego momentaneamente distraído das rôdes particulares, a elevação da taxa de amortisação, mas não devemos desprezar também o impulso dado ao commercio geral do paiz, e os novos recursos que d'ahi resultarão, tanto para o Estado como para as povoações.

Sómente na base dos resultados de muitos exercícios será possível estabelecer-se d'uma maneira positiva o coefficiente de exploração e concluir assim o estudo dos bons ou maus resultados de tão importante reforma.

**Atravez a Asia Menor.** — Acabam de chegar a Wladivostok dois funcionários chineses, acompanhados de engenheiros ingleses, para começarem já o estudo do terreno para a construção de um caminho de ferro na Mongolia.

Os emissários do Celeste Imperio declararam que o governo da China está disposto a apressar a solução da questão relativa á linha ferrea a construir até a fronteira russa.

**As acções do Jura-Berne.** — Notícias da Suissa dizem nos que o Conselho Federal decidiu se em principio pela compra dos caminhos de ferro, resolvendo finalmente, por 99 votos contra 9, começar a discutir o projecto de aquisição para a Confederação Helvética das acções do Jura Berne, hoje Companhia do Jura-Simpion.

## COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Relatorio do Conselho de Administração e parecer do Conselho Fiscal apresentados á assemblea geral de 26 de junho de 1890.

*Continuação*

## OBRIGAÇÕES DE 4 1/2 %

Emitidas .....	12:500	90:500
Amortisadas por sorteios .....	29	181
Ficam por amortisar.....	12:471	60:319

O reembolso das obrigações amortisadas por sorteios representa o capital de 2 884:599\$000 réis.

A situação das accções em 31 de dezembro de 1889 é a seguinte:

Acções liberadas .....	70:000
Amortisadas por sorteios.....	672
Ficam para amortisar.....	69:328

O reembolso das accções sorteadas representa o capital de réis 60:480\$000.

O sorteio de 29 accções correspondente ao exercício de 1889 teve lugar em 19 de dezembro de 1889, e o reembolso d'estes títulos começou em 2 de janeiro de 1890.

Os impostos em França e Portugal a cargo da Companhia, relativos às accções e correspondentes ao exercício de 1889, montam á somma de 49:170\$642 réis ou seja:

Imposto em França, réis .....	11:051\$977
Imposto em Portugal, réis.....	29:118\$665
Total igual.....	40:170\$642

## SITUAÇÃO GERAL DAS CONTAS

Do mappa respectivo se vê que o saldo do credor é de réis .....	2.599:405\$669
---	----------------

e que, segundo os livros da Companhia, se acha representado como se segue:

Caixa da delegação em Paris e banqueiros no estrangeiro .....	842:030\$238
Caixa e Bancos em Lisboa .....	1.159:738\$613
Depósito no Ministerio da Fazenda .....	417:179\$540
Titulos de credito em carteira.....	180:457\$278
Somma igual.....	2.599:405\$669

Junto a este relatorio, se encontram dos mappas as contas geraes da exploração no exercício de 1889, tanto das linhas portuguezas como de Madrid-Cáceres-Portugal, a conta de estabelecimento, e a situação geral das contas em 31 de dezembro de 1889.

## CAPITULO II – EXPLORAÇÃO

## 1.ª Secção – Linhas Portuguezas

No exercício de 1889 estiveram em exploração 823 kilometros das linhas, que formam a rede da Companhia em Portugal, no anno de 1888 exploraram-se 654 kilometros; houve portanto um aumento de 169, proveniente de 161 kilometros da linha de Torres-Figueira-Alfarelos, da qual a ultima secção foi aberta á circulação publica em 7 de junho de 1889, e de 8 kilometros do Ramal de Santa Apolonia a Bemfica aonde a exploração é feita por uma só via, estando ainda em construção a segunda via para completar o projecto.

A rede explorada no anno de 1889 foi composta das seguintes linhas:

Leste e Norte .....	508 kilometros
Ramal de Cáceres .....	72 "
Ramal de Coimbra.....	2 "
Lisboa-Cintra-Torres-Vedras.....	74 "
Torres-Vedras-Figueira Alfarelos (média do anno).....	161 "
Ramal de Santa Apolonia a Bemfica...	8 "
Total.....	822

As receitas da exploração no exercício de 1889 foram para estas linhas as seguintes:

Designação	1889	1888	Importâncias	
			Diferenças em 1889	4 meses
Receitas do Trafego .....	3.302.518\$3632	2.913.118\$3822	390.399\$3810	
Receitas fóra do Trafego .....	76.303\$3909	47.052\$3659	29.251\$3250	
Subsídio do Governo correspondente á parte da linha de Torres-Figueira-Alfarelos em exploração durante o exercício .....	81.936\$3400	-	81.986\$3400	
Total .....	3.461.738\$3941	2.960.171\$3481	301.587\$3460	

Este aumento de rendimento é proveniente:

- 1.º Do accrescimo das receitas do trafego nas linhas exploradas nos dois exercícios ..... 162:015\$154
  - 2.º Das receitas do Trafego das linhas de Torres-Figueira Alfarelos e Ramal de Santa Apolonia que não estavam em exploração em 1888 ..... 228:384\$656
  - 3.º Do accrescimo da receitas fóra do Trafego ..... 29:251\$250
  - 4.º Do subsídio do Governo relativo á parte das linhas de Torres-Figueira Alfarelos exploradas em 1889 ..... 81:936\$400
- |             |               |
|-------------|---------------|
| Total ..... | 501:587\$3460 |
|-------------|---------------|

As despesas da exploração das linhas foram:

No exercício de 1889 de réis.....	1.285.101\$951
" " " 1888 .....	916:207\$172
A mais no exercício de 1889 .....	368:8.477\$779

Este aumento de despesa corresponde:

- 1.º Ao accrescimo de despesa das linhas exploradas nos dois exercícios de... 202:322\$616
  - 2.º As despesas de exploração das linhas de Torres, Figueira, Alfarelos, e Ramal de Santa Apolonia, abertas á circulação no anno de 1889 ..... 166:572\$163
- |            |              |
|------------|--------------|
| Total..... | 368:894\$779 |
|------------|--------------|

(Continua).

## AVISOS DE SERVIÇO

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES  
DA BEIRA ALTA

## Banhos de mar

A companhia facilita aos passageiros que se munirem dos bilhetes da tarifa n.º 3, grande velocidade — banhos de mar — para Figueira da Foz, o seguinte:

1.º — Apaarem-se, tanto á ida como á volta, em qualquer estação intermédia (via directa), requisitando para esse fim na estação de partida ou n'aquelle em que deseje parar e imediatamente á chegada do comboio uma senha supplementar de 500 réis.

2.º — O prazo de 60 dias fixado para o regresso poderá ser ampliado a mais um período até 30 dias pagando o passageiro 20% do preço do bilhete ou até 60 dias pagando 40%. Estas ampliações de prazo só poderão ser pedidas nas estações de destino indicadas nos respectivos bilhetes, mediante a apresentação d'estes e nunca em qualquer das estações intermédias. As requisições d'este género poderão ser feitas até 50 dias depois da data da expiração do prazo indicado no bilhete para o regresso do passageiro.

Lisboa, 25 de junho de 1890.

O engenheiro director da companhia,

Conde de Gouveia.

# SOCIEDADE ANONYMA DE MARCINELLE E COUILLET

COUILLET - BELGICA

Minas de carvão, Altos fornos, Fabricas d'áço, Laminaria, Officinas de construcção, Forjas, Fundição, Caldeiraria

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

NUMERO DE OPERARIOS 5:500

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

Ferro fundido de todas as qualidades.—Carris, ferros de commercio, arco, vigotas, arvores de transmissão, chapas, fixes de locomotivas, barras em grande largura.

Locomotivas de todas as dimensões.—Especialidade de locomotivas para vias reduzidas.—Machinas motoras de todas as forças, para minas, metallurgia, fabricas etc.—Locomoveis ventiladores de grandes diametros para minas de carvão.

Apparelhos d'esgoto, Motores de grandes forças, para extracção, alimentação d'água nas cidades etc.—Gruas moveis, gruas a vapor, material completo fixo e morel para caminhos de ferro de via reduzida, vias portateis, locomotivas, wagonetes, cruzamentos etc.

## POZZOLANA DOS AÇORES

OU

CIMENTO HYDRAULICO

Germano Serrão Arnaud, — Lisboa, Caes do Sodré 84, 2.º

Material aprovado por todos os engenheiros, nacionaes e estrangeiros, para obras hydraulicas, taes como: aqueductos, canos tanques, muralhas, poços, dokas, caes, canaes, etc., etc.

Tem sido empregado nas obras do arsenal de marinha, da companhia das aguas, caminhos de ferro portuguezes, alfandega do Porto, barras da Figueira e S. João da Foz, pontes em Abrantes e na Regua, e de muitas outras de vulto como aterro da Boa Vista me Lisboa, doka de Ponta Delgada, na ilha de S. Miguel, e encanamento do rio Alviella.

Os jazigos de pozzolana que exploramos na ilha de S. Miguel (Açores) permitem-nos fornecer este material em quaesquer proporções por maiores que sejam as exigencias dos pedidos, sendo 5 kilogrammas a quantidade maxima para vendas.

## Constancia

FABRICA NACIONAL DE LOUÇA

FABRICA  
ARMAZEM  
E LOJA

Louça de pó de pedra branca e estampada faiança commun; louça de phantasia envernizada e dourada; pintura em faiança e pó de pedra, azulejos, lisos e pintados; balustres, vasos, figurais; barro e produtos refractarios e mais artigos ceramicos.

Este estabelecimento encarrega-se de pintura ornamental, em azulejos de fachadas de edificios, ou frontarias de loja, fornecendo os desenhos, ou executando os que lhe apresentarem.

RUA DAS  
JANELAS VERDES  
40  
LISBOA

Encarrega-se igualmente da execução de retratos em pratos de phantasia proprios para brindes, ou ornamentação de salas.

NA LOJA DA FABRICA VENDE-SE LOUÇA A RETALHO

Ha sempre grande quantidade d'azulejo em deposito

## SOCIEDADE ANONYMA DAS OFFICINAS NICAISE & DELCUVE

LA LOUVIÈRE—BELGICA

Officinas de Construções Metallicas

Pontes, coberturas, gazometros

Material fixo e circulante de caminhos de ferro e tramways

Cruzamentos e mudanças de via. — Parafuzos — Escapulas. — Chapins e barretas

Basculas para wagons. — Reservatorios. — Signaes. — Placas rotatorias. — Pontes rotatorias para machinas Discos. — Gruas hidráulicas

**CARRUAGENS, WAGONS, WAGONETES, TENDERS**

Especialidade de roda com centro de ferro forjado sistema privilegiado. Guindastes moveis. Peças de forja. Fundição de ferro e cobre. Privilegio para um sistema de guindaste movele com contrapeso de equilíbrio automático e leito de rotação ou fixo, todo em ferro e aço.

# Materiaes de construcção

Nos armazens de J. LINO se encontra o mais completo sortimento dos artigos necessários à construcção urbana tais como:

Madeiras de todas as qualidades.	Pozzolana dos Açores.
Vigamentos.	Tijolos de todas as dimensões.
Taboados.	Tijolos refractários ingleses.
Barrotames.	Barros refractários, idem.
Portas feitas.	Ladrilhos de mosaicos nacionais e estrangeiros.
Soalhos apparelhados.	Azulejos brancos e de cores.
Parquets nacionais e estrangeiros.	Vazos e balaustres para platibandas.
Madeiras para marcenaria.	Telha francesa legítima das melhores fábricas de Marselha.
Madeiras para carruagens.	Placas esmaltadas para numeração.
Molduras para guarnecimentos.	Ornatos em zinco.
Recortes de madeiras.	Feltro asphaltado.
Fasquiados, etc., etc., etc.	Pregaria d'arame.
Utensílios para obras.	
Material cerâmico.	
Tubos de gres da melhor qualidade.	
Cimento de Portland.	

Além de todos os referidos artigos, para facilitar aos srs. proprietários e arquitectos a aquisição de quaisquer outros materiaes de que necessitem para suas obras, J. LINO encarrega-se de os fornecer com a maior promptidão e nas melhores condições possíveis, podendo para esse fim dirigir-se pelo correio a J. LINO, rua nova do Caes do Tojo, 35, ou pelo telegrapho a

**Lino — Lisboa**

**AUGUSTO BLUMENTHAL-HAMBURGO**

**VAPORES DIRECTOS**

ENTRE

Hamburgo e Lisboa, Porto, Vigo, Coruña, Gijon, Santander, Bilbao, S. Sebastian, Passages, Cadiz, Sevilla, Malaga, Almeria, Cartagena, Alicante, Valencia, Tarragona e Barcelona

**Expedições para Gibraltar**

Por via de LONDRES

Serviço combinado de Hamburgo para Portugal e Espanha  
PELOS RÁPIDOS VAPORES CORREIOS

DA

**COMPANHIA HAMBURGUEZA-SUL-AMERICANA**

Nos dias 4, 11, 18 e 25 de cada mês

**FRETES DIRECTOS ENTRE HAMBURGO**

E AS

**ESTAÇÕES DOS CAMINHOS DE FERRO**

EM

*Coimbra, Porto, Elvas, Badajoz,*

*Valencia d'Alcantara, Caceres, Plasencia, Navalmoral, Talavera de la Reina e Madrid*

**AGENTES**

EM LISBOA

**Ernesto George**

R. do Ferrejial de Cima, 2

Para fretes e todos os esclarecimentos

**Augusto Blumenthal-HAMBURGO**

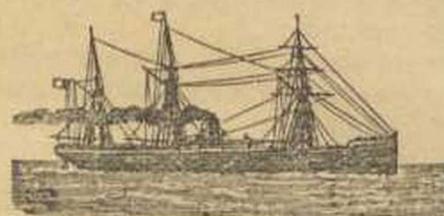
EM MADRID

**Cesar Fereal**

Calle da la Victoria, 2

**ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY**

(MALA REAL INGLEZA)



**A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL**

Em 4 de agosto o paquete «CLYDE»

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

Para Vigo e Southampton

O paquete «LA PLATA» esperado em 31 de julho.

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

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

**AGENTES**

Em Lisboa: — **KNOWLES RAWES & C.<sup>a</sup>** — R. dos Capelistas, 31, 1.<sup>o</sup>

No Porto: — **W. C. TAIT & C.<sup>a</sup>** — Rua dos Ingleses, 23, 1.<sup>o</sup>

**TINTURARIA**

DE

**P. J. A. Cambournac**

—→ —→ —→  
**14, — Largo da Annunciada, — 16**

120 — Rua de S. Bento — 120

LISBOA

**Officinas a vapor**

Ribeira do Papel

**ESTAMPARIA MECHANICA**

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

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

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

Estamparia em seda e lã.

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

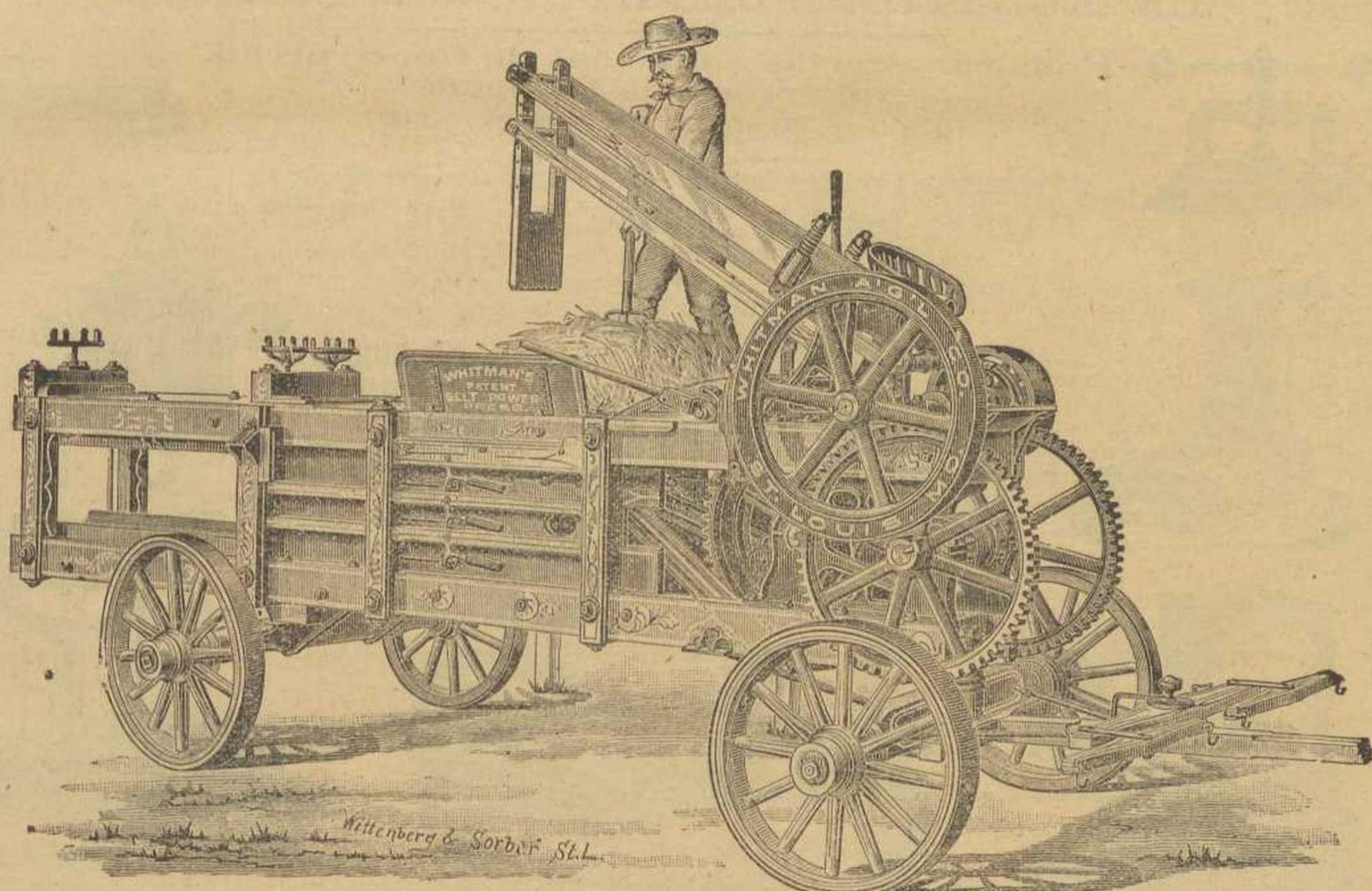
**TINTAS PARA ESCREVER**

De diversas qualidades

Rivalisando com as dos fabricantes ingleses, alemaes, franceses

Por preços inferiores

# Companhia Real Promotora da Agricultura Portugueza



## PRENSAS COMPRESSORAS DE PALHA E FENO WHITMAN

PREMIADAS EM TODAS AS EXPOSIÇÕES

Estas machinas são d'um transporte facil, trabalhando com a força de 4 cavallos, produzem 600 fardos por dia.

Movidas por 2 cavallos, com o auxilio de 3 homens, podem comprimir 200 fardos de 55 kilos cada um, em 10 horas de trabalho.

A força da pressão é de 300 kilogrammas por metro cubico e pode regular-se com toda a facilidade, o tamanho e peso dos fardos.

São muito simples, solidas e de facil manejo, apresentam grande vantagem para o transporte da palha e feno, e tornam-se de immensa utilidade para os exercitos, a que estão adoptadas na Russia e Italia.

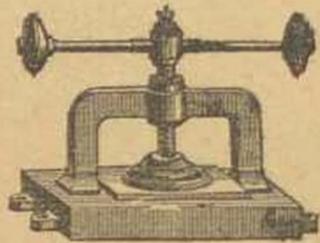
Os fardos ficam impermeaveis e incombustiveis.

UNICOS REPRESENTANTES EM PORTUGAL

A Companhia Real Promotora da Agricultura Portugueza

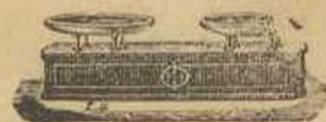
Ala poente do Mercado 24 de Julho-Aterro da Boa Vista—Lisboa

# B. TRAYVOU OFFICINAS DE LA MULATIÈRE LA MULATIÈRE-LES-LYON (Rhône) FRANCE



Fundição, Forjas e oficinas de Construcção  
Apparelhos de Pesagem

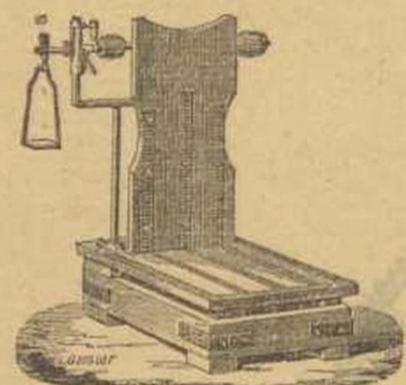
Antiga casa Béranger & C.<sup>ia</sup>, Fundada em 1827



Primeiros Premios em todas as Grandes Exposições  
PARIS 1889 — MEDALHA DE OURO

DEPOSITOS COM OFFICINAS DE REPARAÇÃO

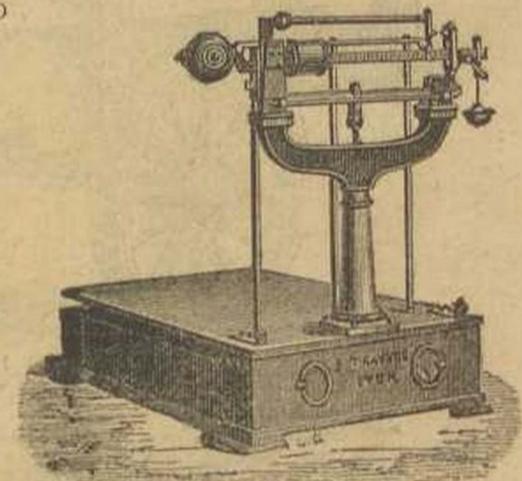
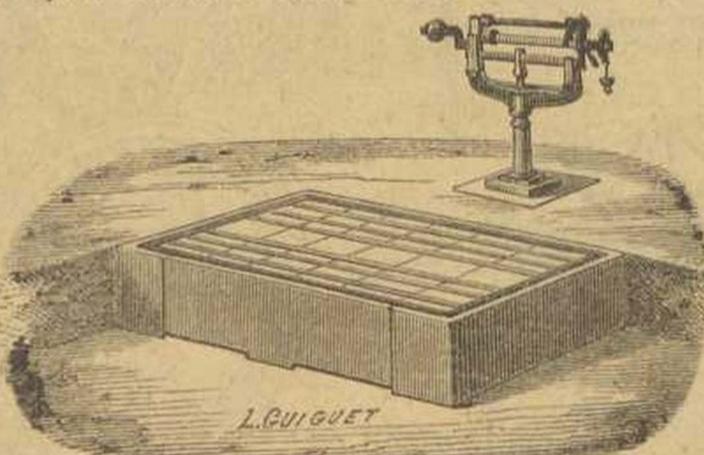
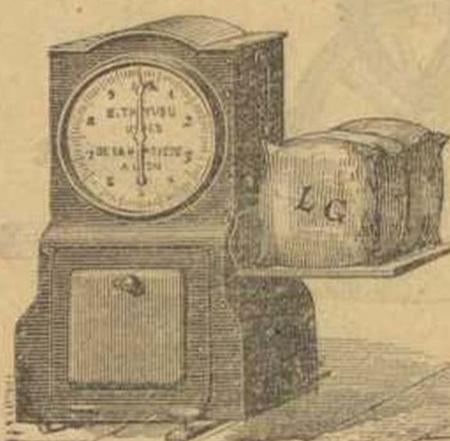
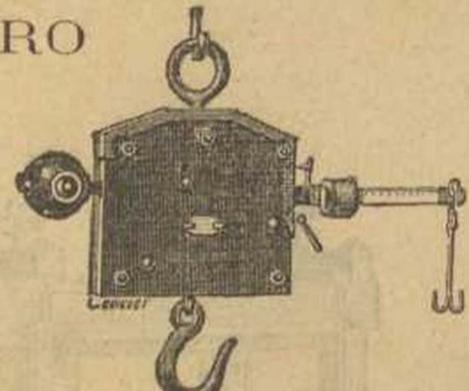
Paris, rue St. Anastase, 10 — Lyon, rue Centrale, 41  
Marseille, rue Paradis, 31



AUGUSTO LAVERRÉ — REPRESENTANTE NO PORTO

INSTRUMENTOS DE PESAGEM PRIVILEGIADOS

Basculas e balanças automaticas, sistema Dujour, Privilegiadas.  
Pontes basculas para caminhos de ferro, cidades e industriaes.  
Basculas de madeira e metalicas decimais e romanas ou duplo-romanas  
Balanças Béranger—Prensas de copiar em ferro e fundição  
Machinas para essaiar metaes. Material de caminhos de ferro



## GAZ DE LISBOA

Abatimento de 20 rs. sobre o

# GAZ

Seja o metro cubico a

# RS. 25 RS.

1<sup>ª</sup> Qualidade de

# COKE

Em sacos chumbados

# RS. 95 RS.

Os 15 kilos — Posto no domicilio

## La Métallurgique

Sociedade Anonyma de Construcção

SÉDE SOCIAL : 1, PLACE DE LOUVAIN

BRUXELLAS

Officinas de Construcção

TUBIZE. Nivelles et La Sanebre

Material fixo e movel para Caminhos de ferro  
linhas americanas e obras publicas

LOCOMOTIVAS - TENDERS - CARRUAGENS

WAGONS E WAGONETES

Gruas hidráulicas - Signaes - Mudanças e cruzamentos de via  
PLACAS E PONTES ROTATORIAS

Transbordadores - reservatorios

Peças de forja diversas molas e laminas - Rodas  
especialidade de rodas em ferro forjado

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

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

Adresse telegraphico — Metal, Bruxellas



## COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

*e Sociedade dos Caminhos de ferro de Madrid-Caceres-Portugal*

## TARIFA INTERNACIONAL M. L. N.º 1 A — PEQUENA VELOCIDADE

Para transporte de

## VARIAS MERCADORIAS

Desde 1 de Agosto de 1890

Grupos	Procedencias ou vice-versa	Destinos	Preços por 1:000 kilogrammas
1.º	Lisboa a Marvão .....	Valencia de Alcantara a Caceres e Torrijos inclusivé e Fronteira de Badajoz.	Os indicados nas respectivas classificações
	Chança a Elvas .....		
	Payalvo a Coimbra .....		
	Verride á Figueira da Foz .....		
	Alcantara, Bemfica e Telhada .....		
2.º	Souzellas a Porto .....		Os do 1.º grupo e mais 900 réis de sobre-taxa.
	Porcalhota a Cintra .....		
	Sabugo a Louriçal .....		

## Classificação e preços por 1:000 kilogrammas

Mercadorias	Caceres	Piasencia	Navalmoral	Talavera	Torrijos	Mercancías
<b>A</b>						
Aço em bruto .....	3.240	3.960	4.320	5.040	5.400	Acero en bruto.
" " por wagon completo de 8:000 kilogrammas ou pagando como tal .....	2.700	3.240	3.600	4.140	4.500	" " por wagon completo de 8.000 kilogrammos ó pagando por este peso.
Aço em obra, excepto bijouteria .....	4.500	5.400	5.940	6.840	7.380	Acero labrado, excepto bisuteria.
" " excepto bijouteria por wagon completo de 8.000 kilogrammas ou pagando como tal .....	3.600	4.320	4.860	5.580	6.120	" " excepto bisuteria por wagon completo de 8.000 kilogrammos ó pagando por este peso.
Adubos .....	2.340	2.880	3.240	3.420	3.600	Abonos.
Aguardente e alcohol .....	3.600	4.320	5.220	6.300	7.020	Aguardientes y alcoholes.
Aguas minerales e gaseosas .....	3.600	4.320	4.860	5.580	6.120	Aguas minerales e gaseosas.
Alcaçuz em raiz ou massa .....	3.600	4.320	4.860	5.380	6.120	Regaliz en raiz ó pasta.
Alcatifas e feltros .....	4.500	5.400	5.940	6.840	9.000	Alfombras y fieltros.
Alcatrão .....	3.240	3.960	4.320	5.040	5.400	Alquitran.
Algodão em rama .....	3.600	4.320	4.860	5.580	6.120	Algodon en rama.

Mercadorias	Caceres	Plasencia	Navalmoral	Talavera	Torrijos	Mercancias
Alhos . . . . .	3.240	3.960	4.320	5.040	5.400	Ajos.
Amido . . . . .	4.500	5.400	5.940	6.840	7.380	Almidon.
Arame em rolos ou ríeles . . . . .	3.600	4.320	4.860	5.580	6.120	Alambre en rollos ó en ríeles.
Arcos para pipas . . . . .	3.240	3.960	4.320	5.040	5.400	Aros para piperia.
Ardosias . . . . .	2.340	2.880	3.240	3.420	4.140	Pizarras.
Armas de fogo . . . . .	5.760	6.840	7.740	8.820	9.900	Armas de fuego.
Arroz . . . . .	4.500	5.400	5.940	6.840	7.380	Arroz.
" por wagon completo de 8.000 kilogrammas ou pagando como tal . . . . .	3.600	4.320	5.220	5.940	6.480	" por wagon completo de 8.000 kilogrammas ó pagando por este peso.
Asfaltos . . . . .	2.340	2.880	3.240	3.420	3.600	Asfaltos.
Assucar . . . . .	4.500	5.400	5.940	6.840	7.380	Azucar.
" por wagon completo de 8.000 kilogrammas ou pagando como tal . . . . .	3.600	4.320	4.860	5.580	6.120	" por wagon completo de 8.000 kilogrammas ó pagando por este peso.
Aveia por wagon completo de 8.000 kilogrammas ou pagando como tal . . . . .	2.700	3.240	3.600	4.140	4.500	Avena por wagon completo de 8.000 kilogrammas ó pagando por este peso.
Azeite de oliveira . . . . .	4.500	4.680	4.860	5.040	5.400	Aceite de olivas.
Azeitonas . . . . .	3.600	4.320	4.860	5.580	6.120	Aceitunas.
Azulejos . . . . .	3.240	3.960	4.320	5.040	5.400	Baldosas e baldosines.
<b>B</b>						
Bacalhau . . . . .	2.700	3.600	4.320	5.400	6.660	Bacalao.
Baga de sabugo . . . . .	3.600	4.320	4.860	5.580	6.120	Baya de sauco.
Bagagens e fato de uso . . . . .	5.760	6.840	7.740	10.800	12.420	Equipajes y efectos de uso.
Balanças e basculas . . . . .	4.500	5.400	5.940	6.840	7.920	Balanzas e basculas.
Batatas . . . . .	2.340	2.880	3.240	3.420	3.600	Patatas.
Beterraba . . . . .	2.340	2.880	3.240	3.600	3.960	Remolachas.
Bolachas . . . . .	5.040	5.940	6.840	8.820	9.900	Galletas.
Borras e desperdicios de algodão . . . . .	2.700	3.240	3.600	4.140	4.500	Borras y desperdicios de algodon.
" " de azeite . . . . .	4.500	4.680	4.860	5.040	5.400	" " de aceite.
" " de lã . . . . .	3.240	3.960	4.320	5.400	6.660	" " de lana.
" " de seda . . . . .	5.760	6.840	7.740	8.820	9.900	" " de seda.
" " de vinho . . . . .	3.240	3.960	4.320	5.040	5.400	" " de vino.
Breu . . . . .	3.240	3.960	4.320	5.040	5.400	Brea.
<b>C</b>						
Cacau e café . . . . .	3.600	4.320	4.860	6.300	7.920	Cacao y café.
Calçado . . . . .	5.760	6.840	7.740	10.800	12.420	Calzado.
Caldeireiro (obra de) . . . . .	3.240	3.960	4.320	5.040	5.400	Caldereria.
Caloriferos, fogões e cozinhas economicas . . . . .	3.240	3.960	4.320	5.040	5.400	Caloriferos, fogones y cocinas economicas.
Camas de metal desarmadas e embaladas . . . . .	3.600	4.320	4.860	5.580	6.120	Camas de metal desarmadas y embaladas.
Candieiros, lampadas, etc. . . . .	5.760	6.840	7.740	10.800	12.420	Lamparas y lampareria.
Canhamo em bruto e esparto por wagon completo de 5.000 kilogrammas ou pagando como tal . . . . .	3.600	4.320	4.860	5.580	6.660	Cañamo en bruto y esparto por wagon completo de 5.000 kilogramos ó pagando por este peso.
Cannas de todas as classes por wagon completo de 6.000 kilogrammas ou pagando como tal . . . . .	2.700	3.240	3.600	4.140	4.500	Cañas de todas clases, por wagon completo de 6.000 kilogramos ó pagando por este peso.
Carnes salgadas e fumadas . . . . .	4.500	5.400	5.940	6.840	7.380	Carnes saladas y ahumadas.
Carris por wagon completo de 8.000 kilogrammas ou pagando como tal . . . . .	2.340	2.880	3.240	4.140	4.500	Rails, por wagon completo de 8.000 kilogramos ó pagando por este peso.
Cartonagens e cartão fino . . . . .	5.760	6.840	7.740	10.800	12.420	Cartoneria y carton fino.
Carvão vegetal, por wagon completo de 8.000 kilogrammas ou pagando como tal . . . . .	2.340	2.880	3.240	3.600	3.960	Carbon vegetal, por wagon completo de 8.000 kilogramos ó pagando por este peso.
Casca para cortumes, por wagon completo de 6.000 kilogrammas ou pagando como tal . . . . .	2.700	3.240	3.600	4.140	4.500	Cortezas, por wagon completo de 6.000 kilogramos, ó pagando por este peso.
Castanhas . . . . .	3.600	4.320	4.860	5.580	6.420	Castañas.

Mercadorias	Caceres	Plasen'ia	Favalnor	Talavera	Torrijos	Mercancias
Castanhas por wagon completo de 8.000 kilogrammas ou pagando como tal . . . . .	2.700	3.240	3.600	4.140	4.500	" por wagon completo de 8.000 kilogrammas ó pagando por este peso.
Cebolas. . . . .	3.600	4.320	4.860	5.580	6.420	Cebollas.
Centeio por wagon completo de 8.000 kilogrammas ou pagando como tal . . . . .	2.700	3.240	4.320	5.040	5.760	Centeno, por wagon completo de 8.000 kilogrammas ó pagando por este peso.
Cera em bruto. . . . .	4.500	5.400	5.940	6.840	7.380	Cera en bruto.
Cereaes não designados, por wagon completo de 8.000 kilogrammas ou pagando como tal . . . . .	2.700	3.240	4.320	5.040	5.760	Cereales no expresados, por wagon completo de 8.000 kilogramos ó pagando por este peso.
Cerveja. . . . .	3.600	4.320	4.320	6.300	7.920	Cerveza.
Cesteiro (obra de). . . . .	5.040	5.940	6.840	7.740	8.460	Mimbres labrados.
Cevada, por wagon completo de 8.000 kilogrammas ou pagando como tal . . . . .	2.700	3.240	3.600	4.140	5.040	Cebada, por wagon completo de 8.000 kilogrammas ó pagando por este peso.
Chocolate . . . . .	4.500	4.680	6.300	9.000	10.800	Chocolate.
Chumbo em bruto ou em obra . . . . .	3.240	3.960	4.320	5.040	5.400	Pomo en bruto ó trabajado.
" " " por wagon completo de 8.000 kilogrammas ou pagando como tal . . . . .	2.700	3.240	3.600	4.140	4.500	" " " por wagon completo de 8.000 kilogramos ó pagando por este peso.
Cimentos . . . . .	2.340	2.880	3.240	3.600	3.960	Cementos.
Cobre em bruto . . . . .	3.240	3.960	4.320	5.040	5.400	Cobre en bruto.
• em obra . . . . .	4.500	5.400	5.940	6.840	7.380	" labrado.
Coiros e pelles de todas as classes, cortidas ou não. . . . .	4.500	5.400	5.940	6.840	7.380	Cueros y pieles de todas clases, curtidos ó no.
Coiros e pelles de todas as classes cortidas ou não, por wagon completo de 5.000 kilogrammas ou pagando como tal. . . . .	3.600	4.320	4.860	5.580	6.480	Cueros y pieles de todas clases, curtidos ó no, por wagon completo de 5.000 kilogrammas ó pagando por este peso.
Collas fortes e communs. . . . .	4.500	5.400	5.940	6.840	7.380	Colas fuertes y comunes.
Conervas alimenticias não designadas. . . . .	5.040	5.940	6.840	7.740	8.460	Conervas alimenticias no expresadas.
Cordame e cordelaria. . . . .	3.960	4.680	5.400	6.120	6.660	Cordeleria.
Cortiça em bruto ou em pranchas, por wagon completo de 4.000 kilogrammas ou pagando como tal. . . . .	3.600	4.320	4.860	5.580	6.420	Corcho en bruto ó en planchas, por wagon completo de 4.000 kilogramos ó pagando por este peso.
Cortiça em quadros ou rolhas, por wagon completo de 3.000 kilogrammas ou pagando como tal . . . . .	3.960	4.680	5.400	6.120	6.660	Corcho en cuadros ó tapones por wagon completo de 3.000 kilogramos ó pagando por este peso.
Crystaes (sem responsabilidade). . . . .	5.760	6.840	7.740	8.820	9.900	Cristaleria (sin responsabilidad).
" por wagon completo de 5.000 kilogrammas ou pagando como tal (sem responsabilidade) . . . . .	4.500	5.400	5.940	6.840	9.000	" por wagon completo de 5.000 kilogramos ó pagando por este peso, (sin responsabilidad).
Cutelaria . . . . .	4.500	5.400	5.940	7.200	8.460	Cuchilleria.
<b>D</b>						
Despojos de animaes, não designados . . . . .	2.340	2.880	3.240	3.420	3.600	Despojos de animales no expresados.
Drogas finas . . . . .	5.760	6.840	7.740	8.820	9.900	Drogueria fina.
" ordinarias . . . . .	3.960	4.680	5.400	6.120	6.660	" ordinaria.
<b>E</b>						
Elasticos (molas para moveis) . . . . .	4.500	5.400	5.940	6.840	7.920	Elasticos (muelles para muebles).
Enxofre. . . . .	2.700	3.240	3.600	4.140	5.040	Azufre.
Escorias (excepto as de metaes preciosos), por wagon completo de 8.000 kilogrammas ou pagando como tal . . . . .	2.340	2.880	3.240	3.600	3.960	Escorias (excepto las de metales preciosos), por wagon completo de 8.000 kilogramos ó pagando por este peso.
Escovas. . . . .	5.760	6.840	7.740	10.800	12.420	Cepilleria.
Esparto em bruto, por wagon completo de 5.000 kilogrammas ou pagando como tal. . . . .	3.600	4.320	4.860	5.580	6.660	Esparto en bruto, por wagon completo de 5.000 kilogramos ó pagando por este peso.
Esparto em obra . . . . .	5.760	6.840	7.740	8.820	10.980	Esparteria.

Mercadorias	Caceres	Plasencia	Navalmoral	Talavera	Torrijos	Mercancías
Espelhos (sem responsabilidade) . . . . .	3.760	6.840	7.740	10.800	12.420	Espejos (sin responsabilidad).
Estanhos em bruto . . . . .	3.240	3.960	4.320	5.040	5.400	Estaño en bruto.
Estopa . . . . .	4.500	5.400	5.940	6.840	7.380	Estopa.
<b>F</b>						
Fato feito e objectos de uso . . . . .	3.760	6.840	7.740	10.800	12.420	Ropas hechas y efectos de uso.
Feculas . . . . .	3.240	3.960	4.140	4.320	6.120	Feculas.
Feltros . . . . .	4.500	5.400	5.940	6.840	9.000	Filtros.
Feno, por wagon completo de 6.000 kilogrammas ou pagando como tal . . . . .	2.700	3.240	3.600	4.140	4.500	Heno, por wagon completo de 6.000 kilogrammos ó pagando por este peso.
Ferraduras . . . . .	3.240	3.960	4.320	5.040	5.400	Herraduras.
Ferragens ordinarias . . . . .	3.760	6.840	7.740	10.800	12.420	Quinealla.
Ferramentas ordinarias . . . . .	3.600	4.320	4.860	5.580	6.660	Herramientas ordinarias.
Ferro em bruto . . . . .	3.240	3.960	4.320	5.040	5.400	Hierro en bruto . . . . .
"      por wagon completo de 8.000 kilogrammas ou pagando como tal . . . . .	2.700	3.240	3.600	4.140	4.500	"      por wagon completo de 8.000 kilogrammos ó pagando por este peso.
Ferro em obra . . . . .	3.960	4.680	5.400	6.120	6.660	Hierro labrado.
"      por wagon completo de 8.000 kilogrammas ou pagando como tal . . . . .	3.240	3.960	4.320	5.040	5.400	"      por wagon completo de 8.000 kilogrammos ó pagando por este peso.
Filaça de juta e de canhamo . . . . .	4.500	5.400	5.940	6.840	7.380	Hilaza de yute y de cañamo.
Fio de algodão, lã ou linho . . . . .	4.500	6.840	7.740	10.440	12.420	Hilo de algodon, lana ó lino.
Folha de Flandres, de zinco ou de ferro, em bruto ou em obra . . . . .	3.960	4.680	5.400	6.120	6.660	Hoja de lata, de zinc ó de hierro en bruto ó trabajada.
Forragens, por wagon completo de 6.000 kilogrammas ou pagando como tal . . . . .	2.700	3.240	3.600	4.140	4.500	Forrajes, por wagon completo de 6.000 kilogrammos ó pagando por este peso.
Fructas secas . . . . .	4.500	5.400	5.940	7.740	9.360	Frutas secas.
"      verdes . . . . .	3.600	4.320	4.860	5.580	6.120	"      verdes.
Fundicões ordinarias . . . . .	3.240	3.960	4.320	5.040	5.940	Fundiciones ordinarias.
<b>G</b>						
Generos coloniaes não designados . . . . .	5.040	5.940	6.840	7.740	8.460	Coloniales no expresados..
Gesso . . . . .	2.700	3.240	3.600	4.140	4.500	Yeso.
Gorduras . . . . .	3.240	3.960	4.320	5.040	6.120	Grasas.
Guano . . . . .	2.340	2.880	3.240	3.420	3.600	Guano.
<b>H</b>						
Hortalicas . . . . .	3.960	4.680	5.400	6.120	6.660	Hortalizas.
<b>I</b>						
Impressos e livros . . . . .	5.760	6.840	7.740	10.800	12.420	Impresos y libros.
Instrumentos agricolas . . . . .	3.600	4.320	4.860	5.580	6.660	Instrumentos agrícolas.
Intestinos seccos . . . . .	4.500	6.480	7.920	9.720	10.800	Intestinos secos.
<b>J</b>						
Juta em rama ou restellada . . . . .	4.500	5.400	5.940	6.840	7.380	Yute en rama ó rastrillado.
<b>L</b>						
Lã suja ou lavada . . . . .	2.700	3.600	4.300	5.400	6.660	Lana sucia ó lavada.
Latão em bruto ou em chapas . . . . .	3.240	3.960	4.320	5.040	5.400	Latón en bruto ó en planchas.
Latão em obra . . . . .	4.500	5.400	5.940	6.840	7.380	Latón labrado.
Legumes seccos . . . . .	3.240	3.960	4.500	5.760	7.020	Legumbres secas.
Lixiviás . . . . .	2.700	3.240	3.600	4.140	4.500	Legias.
Louça fina e porcelana, (sem responsabilidade).	5.760	6.840	7.740	8.820	9.900	Loza fina e porcelana (sin responsabilidad).
Louça ordinaria de barro, (sem responsabilidade).	2.700	3.240	3.600	4.140	4.500	Loza ordinaria de barro (cacharrería), sin responsabilidad).



Mercadorias	Caceres	Plasencia	Navalmoral	Talavera	Torrijos	Mercancias
<b>Q</b>						
Queijos . . . . .	3.240	3.960	4.320	5.040	6.120	Quesos.
<b>R</b>						
Relojoaria excepto a de ouro e prata . . .	5.760	6.840	7.740	10.800	12.420	Relojeria excepto la de oro y plata.
Resinas e gommas resinosas . . . . .	2.700	3.240	3.600	4.140	4.500	Resinas y gomas resinosas.
<b>S</b>						
Sabão . . . . .	3.240	3.960	4.320	5.400	6.660	Jabon.
Sal, por wagon completo de 8.000 kilogrammas ou pagando como tal . . . . .	2.340	2.880	3.240	3.600	3.960	Sal, por vagon completo de 8.000 kilogramos ó pagando por este peso.
Sardinhas e arenques salgados e prensados . .	2.700	3.240	3.600	4.500	5.760	Sardinas y arenques salados y prensados.
Sementes não designadas . . . . .	3.240	4.680	5.400	6.300	7.380	Semillas no expresadas.
Sementes oleoginoosas . . . . .	3.960	4.680	5.400	6.420	7.380	Granos oleaginosos.
Serradura . . . . .	2.700	3.240	3.600	4.140	4.500	Serrin.
" por wagon completo de 6.000 kilogrammas ou pagando como tal . . . . .	2.340	2.880	3.240	3.600	3.960	" por vagon completo de 6.000 kilogramos ó pagando por este peso.
Serralheria . . . . .	3.600	4.320	5.400	7.200	8.460	Cerrajeria.
Soda caustica . . . . .	2.700	3.240	3.600	4.440	4.500	Sosa caustica.
Sumagre . . . . .	3.960	4.680	5.400	6.120	7.200	Zumaque.
<b>T</b>						
Taras (lonas, ceiras, saccos, alcofas, caixas desarmadas, odres, arcos de ferro usados, etc.) . . . . .	2.700	3.240	3.600	4.140	4.500	Envases (lonas, seras, sacos, espuertas, cajas desarmadas, pellejos, aros de hierro usados etc).
Taras (barricas, pipas, barris, bilhas de folha, canastras, cestos, latas, caixas, baixos vazios, frascos de ferro, e em geral todas as taras que conservem em vazio o mesmo volume que cheias . . . . .	3.240	3.960	4.320	5.040	5.400	Envases (barricas, pipas, barriles, angarillas, banastas, cestas, latas, cajas, baules vacios, frascos de hierro y en general todo envase que conserve en vacio el mismo volumen que lleno.
Taras (garrafões de barro ou vidro, garrafas, cantaros, etc) sem responsabilidade . . . . .	3.600	4.320	4.860	5.580	6.420	Envases (bombonas, damajuanas, botellas, cantaros etc.) sin responsabilidad.
Tecidos de todas as classes excepto os de seda .	4.500	5.400	6.300	9.000	10.800	Tejidos de todas clases excepto los de seda.
Tijolos de construção e refractarios . . . . .	2.340	2.880	3.240	3.600	3.960	Ladrillos de construccion y refractarios.
Toucinho salgado e fumado . . . . .	4.500	5.400	5.940	6.840	7.380	Tocino salado y ahumado.
Trapos velhos de lã para adubos, por wagon completo de 6.000 kilogrammas ou pagando como tal . . . . .	2.340	2.880	3.240	3.600	3.960	Trapos viejos de lana para abonos, por vagon completo de 6.000 kilogramos ó pagando por este peso.
Travessas de madeira . . . . .	2.700	3.240	3.600	4.140	4.500	Traviesas de madera.
Trigo, por wagon completo de 8.000 kilogrammas ou pagando como tal . . . . .	2.700	3.240	4.320	5.040	5.760	Trigo, por vagon completo de 8.000 kilogramos ó pagando por este peso.
Tripas secas . . . . .	4.500	6.480	7.920	9.720	10.800	Tripa seca.
<b>V</b>						
Vellas . . . . .	4.500	5.400	5.940	6.840	7.380	Bujias.
Velocipedes . . . . .	3.600	4.500	4.500	6.300	7.560	Velocipedes.
Vidro em obra e vidraça . . . . .	3.600	4.320	4.860	5.580	6.120	Vidrieria hueca o plana.
Vimes em bruto . . . . .	3.600	4.320	4.860	5.580	6.120	Mimbres en bruto.
Vinhos, por wagon completo de 6.000 kilogrammas ou pagando como tal . . . . .	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500	Vinos, por vagon completo de 6.000 kilogramos ó pagando por este peso.
<b>W</b>						
Wagons, wagonetes e carros desmontados . .	4.500	5.400	5.940	7.200	9.000	Vagones, vagonetes y carros desmontados.
<b>Z</b>						
Zinco em bruto ou em obra ordinaria . . . .	3.240	3.960	4.320	5.040	5.400	Zinc em bruto ó en obra ordinaria.
" " " " " por wagon completo de 6.000 kilogrammas ou pagando como tal . . . . .	2.700	3.240	3.600	4.140	4.500	" " " " " por vagon completo de 6.000 kilogramos ó pagando por este peso.

**Classificação de mercadorias para a fronteira de Badajoz ou vice-versa***Preços por 1:000 kilogrammas*

Carvão mineral, por wagon completo de 8:000 kilogrammas ou pagando como tal . . . . .	1.620	Carbon mineral, por vagon completo de 8:000 kilogramos ó pagando por este peso.
Cortiça em bruto, por wagon completo de 4:000 kilogrammas ou pagando como tal . . . . .	3.600	Corcho en bruto, por vagon completo de 4:000 kilogramos ó pagando por este peso.
Cortiça em rólicas e quadros, por wagon completo de 3:000 kilogrammas ou pagando como tal . . . . .	3.960	Corcho en tapones ó cuadros, por vagon completo de 3:000 kilogramos ó pagando por este peso.
Lã suja ou lavada, por wagon completo de 5:000 kilogrammas ou pagando como tal . . . . .	2.700	Lana sucia ó lavada, por vagon completo de 5:000 kilogramos ó pagando por este peso.
Madeiras de construcção, por wagon completo de 8:000 kilogrammas ou pagando como tal, (sem responsabilidade por molhas) . . . . .	2.700	Maderas de construcción, por vagon completo de 8:000 kilogramos ó pagando por este peso, (sin responsabilidad por mojaduras).

**Condições**

1.<sup>a</sup> Nos preços da presente tarifa estão compreendidos os gastos de transporte, carga e descarga, evoluções e manobras, os de transmissão d'uma para outra linha, e os de embarque e desembarque em Lisboa.

Não estão, porém, compreendidos:

(a) Os de operações aduaneiras e direitos das alfandegas.

(b) Os impostos para o Governo hespanhol, e sello para o Governo portuguez (20 réis por expedição).

(c) Os direitos de guia e registo para a Companhia portugueza (20 réis por expedição), nas suas procedencias.

2.<sup>a</sup> Os referidos preços serão applicados por fracções indivisíveis de 10 kilogrammas a contar do minimo de 100 kilogrammas.

3.<sup>a</sup> Gostarão de armazenagem gratuita, durante 5 dias, nas estações de partida e chegada as remessas a que fôr applicada esta tarifa.

Este prazo é ampliado a 30 dias nas estações de Torrijos, Talavera, Navalmoral, Plasencia, Caceres, Lisboa, (Caes dos Soldados ou Alcantara) e Villa Nova de Gaia.

4.<sup>a</sup> Serão transportadas gratuitamente as taras vazias pertencentes ás expedições dos generos em seguida indicados, quer o transporte das referidas taras se effectue antes ou depois do transporte dos ditos generos, que são os seguintes: *vinho, aguardente, azeites, petroleo, cerveja em barris, arroz, assucar, bolachas, carvão vegetal, cereaes, semeas, farinhas, féculas, palha e forragens prensadas, sal, lás, enxofre, alcatrão, café, cacau, casca, fructas, hortaliças, e legumes.*

Quando o transporte das taras vazias preceder o das cheias, taxar-se-há segundo a tarifa que lhe fôr applicavel, e a sua importancia será reembolsada no acto do pagamento do transporte da remessa em cheio, mediante a apresentação das cartas de porte da remessa em vazio.

Para isto é necessário que o numero das taras cheias seja igual ao das vazias.

E' tambem concedido o transporte gratuito de taras vazias, quando o expedidor justifique por meio das respectivas cartas de porte, que deverá apresentar com a nota de expedição, ter efectuado previamente o transporte das mesmas taras cheias.

Neste caso terá, tambem, que ser o mesmo o numero de taras cheias e vazias.

Estas concessões caducam aos 60 dias da primitiva expedição.

As expedições de taras vazias apresentar-se-hão rotuladas por m'io d'uma taboa contendo os nomes do expedidor e consignatario e o ponto de destino, quando por sua forma ou naturesa o não possam ser d'outra forma.

As remessas que se não apresentem n'estas condições, só serão aceites quando o expedidor declare na nota de expedição, que isenta as Companhias combinadas por qualquer troca que possa dar-se.

5.<sup>a</sup> As Companhias combinadas reservam-se o direito de ampliar os prazos legaes de transporte das mercadorias, taxadas pela presente tarifa, até um dia mais por fracção indivisivel de 200 kilometros de percurso, sem que por este facto haja direito a reclamação alguma.

6.<sup>a</sup> As operações de carga e descarga das mercadorias expedidas por esta tarifa serão feitas pelas Companhias combinadas, conforme fia indicado na condição 4.<sup>a</sup>

7.<sup>a</sup> As Companhias combinadas declinam a responsabilidade pelas quebras naturaes das mercadorias transportadas nas condições da presente tarifa.

8.<sup>a</sup> O pagamento das sommas que por qualquer titulo gravem as mercadorias, deverá satisfazer-se na estação de partida, na occasião da expedição, ou na de chegada, antes da mercadoria ser retirada dos caes do Caminho de ferro, logar onde, n'este caso, deverá fazer-se o repeso ou reconhecimento dos volumes, sendo inadmissivel toda a reclamação, logo que os volumes tenham sido retirados dos armazens, em conformidade com as leis em vigor.

9.<sup>a</sup> A presente tarifa será applicada de officio, quando dos seus preços resultar vantagem para o publico e o expedidor não pedir na sua nota de expedição, outra que seja tambem applicavel á mesma mercadoria, e no percurso a que a expedição se destina.

10.<sup>a</sup> O cambio d'esta tarifa é o de 180 réis por peseta, para todas as cobranças, quer effectuadas em Portugal quer em Hespanha.

11.<sup>a</sup> Ficam em vigor as condições das Tarifas Geraes de cada uma das linhas, em tudo que não seja contrario ás disposições da presente.

**Livre transito em Portugal**

Gozam do beneficio de livre transito, as mercadorias que tenham de atravessar Portugal.

1.<sup>a</sup> Procedentes de Hespanha com destino a outros pontos de Hespanha.

2.º Procedentes de qualquer outro paiz, com destino a Hespanha.

3.º      »      de Hespanha ou outro paiz além de Hespanha, com destino a Lisboa, Porto, Elvas, Marvão e Valença do Minho.

As remessas procedentes de Hespanha ou d'outro paiz, com destino a qualquer estação não especificada no n.º 3 antecedente, devem ser despachadas nas alfandegas de Lisboa, Porto, Elvas ou Marvão.

## Operações aduaneiras

As remessas devem ser acompanhadas de 3 exemplares da nota de expedição em observância, e para cumprimento das leis aduaneiras em vigor.

Serão de conta e responsabilidade dos expedidores e consignatários todas as consequências dos erros, omissões ou duvidas, que forem devidos à inexactidão ou deficiência das declarações contidas nas notas de expedição e suas cópias.

### Em Lisboa

Tem a Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes estabelecida uma agencia aduaneira, que fará gratuitamente o despacho de transito das mercadorias transportadas pela presente tarifa. Os expedidores deverão enviar á dita agencia os documentos e esclarecimentos necessários para o despacho de transito na alfandega de Lisboa, dirigindo-os: ao Sr. Agente Aduaneiro da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Estação do Caes dos Soldados — Lisboa.

Consignando ao dito Agente as suas expedições e dando-lhe todas as instruções necessárias para esse fim.

As despesas de direitos e operações aduaneiras e outras efectuadas por esta agencia, seguirão em desembolsos, sempre que os expedidores não prefiram pagal-as de contado, antes da partida das expedições.

### Em Marvão, Valencia de Alcantara, Elvas e Badajoz

Encarrega-se o Sr. D. Laureano Fernandes, Agente Commercial e Aduaneiro da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes e da Sociedade dos Caminhos de ferro de Madrid a Cáceres e a Portugal, em Marvão e Valencia d'Alcantara, Elvas e Badajoz, do despacho das mercadorias nas alfandegas d'aquellas fronteiras pelos preços estabelecidos na Tarifa de Operações Aduaneiras; todavia o expedidor poderá, se assim o desejar, tomar a seu cargo as operações d'alfandega, n'aquelles pontos, fazendo-as efectuar por agente seu.

Em qualquer dos casos deverá fazer na respectiva nota de expedição a declaração seguinte:

Todas as operações e formalidades da Alfandega, na fronteira portuguesa ou hespanhola, serão confiadas por minha conta e risco ao cuidado do Sr. \_\_\_\_\_ morador em \_\_\_\_\_

O Agente designado pelo expedidor, na respectiva nota de expedição, efectuará todas as operações aduaneiras de qualquer natureza que elas sejam, e pagará todos os gastos e direitos respectivos por sua conta e risco, não podendo, portanto, a mercadoria sahir da estação da fronteira, em que essas operações se realisem, sem que elas se achem completamente concluídas. As Administrações dos Caminhos de ferro, nenhuma responsabilidade poderá caber por quaisquer atrasos, apreensões ou transtornos, que resultem d'estas operações, ou pelas faltas, avarias, etc, que não hajam sido verificadas no acto da entrega das mercadorias na alfandega.

Quando na nota de expedição se não designe a pessoa que deve encarregar-se d'estas operações, serão elas feitas de officio pelo Sr. D. Laureano Fernandes, para evitar os prejuízos da detenção das mercadorias na fronteira, em conformidade com os preços e condições da respectiva tarifa.

As Companhias combinadas declinam toda a responsabilidade pelos atrasos, despezas, multas, etc, que possam resultar nas alfandegas portuguesas ou hespanholas, por deficiência ou irregularidade dos documentos destinados ao preenchimento d'estas operações e formalidades.

## Certificados de origem

### Havendo tratado de commercio entre Portugal e Hespanha

Estes documentos, quando tenham que ser presentes nas alfandegas das fronteiras, para que as mercadorias guyzem das taxas reduzidas fixadas nos tratados de commercio entre Portugal e Hespanha e as demais nações, deverão ser enviados pelo expedidor, directamente ao Agente Aduaneiro na fronteira que, pelo mesmo, fôr encarregado do despacho, em conformidade com as condições supra, não tomando o Caminho de ferro responsabilidade alguma pela sua falta nem pelas demoras ou prejuízos que d'ella resultarem.

### Não havendo tratado de commercio entre Portugal e Hespanha

Além dos certificados de origem de que trata o periodo anterior, para que as mercadorias guyzem em livre transito por Portugal, e disfrutar dos benefícios concedidos às que procedam de paizes que tenham tratados de commercio com a Hespanha, é indispensável:

1.º Que tanto no manifesto, formado no porto de embarque, como nos conhecimentos, seja indicado que as remessas são destinadas a Hespanha, em transito por Portugal.

2.º Que acompanhando os conhecimentos seja enviada uma cópia da parte do manifesto que se refere ás mercadorias nos mesmos conhecimentos designadas, cópia que deverá ter sido legalizada pelo Consul hespanhol no porto de procedencia.

Sem este documento assim legalizado, o Consul de Hespanha em Lisboa, não fornece os certificados de transito. Lisboa, 18 de Julho de 1890.

**O Director da Companhia**

Pedro Ignacio Lopes