

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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

PROPRIETARIO DIRECTOR—L. de Mendonça e Costa

ENGENHEIRO CONSULTOR—C. Xavier Cordeiro

REDACÇÃO—Conde Barão, 18—Lisboa

AVISO IMPORTANTE

Com o presente n.º damos como annexo a **Tarifa internacional M. L. N.º 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—Neerologia—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 Pesard—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—Mercês honorificas—Linhas hespanholas—Caminhos de ferro andaluzes—Linhas estrangeiras—Premios—As tarifas por zonas na Hungria—Atravez a Asia Menor—As acções de Jura Berne—Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes (continuação do relatorio)—Avisos de serviço—Annuncios.

CAMINHO DE FERRO DE COLONISAÇÃO

I

DESTINA-SE o caminho de ferro de Mossamedes a um fim politico, humanitario e patriotico.

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

A indole d'este jornal está longe de ser o considerar os caminhos de ferro sob o ponto de vista da politica 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 indifferente 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 maritima 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 habitar-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 acção 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 peor, não querer vêr, e não querer saber.

*
* *

Os processos colonisadores das raças saxonias, e principalmente das anglo-saxonias, consistem na absorpção 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 vícios da raça branca importada se não oppozessem á absorpção 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 assimilação 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 acção é mais morosa, mas é mais efficaz e mais duradoura: assim, pois, nós que não temos os grandes capitães essenciaes ás grandes empresas, mas que temos o melhor producto a acclimar em Africa, o homem branco, devemos diligenciar fazer concorrer os capitães 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 colonisação africana pôde indicar-se a largos traços, por a vastíssima 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 originarias 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 constituirem um largo e vastissimo centro de operações de colonisação, que poderá levar dezenas d'annos a constituir-se, mas que tem todas as condições essenciaes, não só á produção 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 peles d'animaes nos primeiros annos de occupação 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.

Alem das colonias portuguezas de Lubango, Chibia, e Caconda, existe, na Humpata, a colonia S. Januario que apesar das fadigas d'uma longa travessia de 5 annos pela Africa central, e de ter chegado á Humpata, quasi anniquilada e perdida, se recompoz 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 previligada dos boers fez surgir, como por encanto, e em poucos mezes, uma villa acceida e limpa, com ruas largas e alinhadas, agua correndo por todas as ruas, pura e limpida; hortas e cearas, emfim tudo quanto pôdo 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 creanças fortes, robustas, ageis, e com as phisionomias coradas dos quadros flamengos.

A simplicidade primitiva e quasi patriarchal das familias, que constituem a colonia S. Januario, espalha em volta da Humpata uma athmosphera 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 acção mais definida.

Tem porém um defeito essa colonia.

E' difficilmente conciliavel com o gentio limitrophe.

A intransigencia religiosa, a rudeza 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 colonisação, o que a cepa resistente é para a cultura da vinha phyloxerada.

A suavidade dos costumes portuguezes, em contacto com a dureza d'aço d'aquelles caracteres, de rigissima tempera, e de fortissima vontade, é rasão mais que sufficiente para a formação d'uma raça futura, que reuna em si os elementos de benevolencia, de vontade, de efficaçia d'acção, 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.

(Continúa.)

Ferreira do Amaral.

CARTA DE LOURENÇO MARQUES

(Do nosso correspondente)

Lourenço Marques, 17 de junho de 1890.

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

A semana de 21 e 27 — rendeu:

em passageiros	2957900
recovagens e mercadorias.....	9807710
Total.....	1:2767610

No ultimo paquete chegaram bastantes colonos e foram admittidos 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 companhia.

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 Incomatê, formando cascatas de um effeito 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 patricios.

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

C.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

2.^a 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 approvar a planta cadastral modificada, datada de 19 de fevereiro ultimo, de parte do 2.^o lanço da 1.^a 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 comunica ao respectivo director fiscal para os devidos effeitos.

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

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 approvar o projecto datado de 12 de maio ultimo, de uma passagem de nivel da estrada da torre de Belem na secção de Belem 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 comunica 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 character que o distinguia. 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 rêde da Companhia Real e as da Sociedade de Madrid a Cáceres e a Portugal, desde Valencia de Alcantara 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 desnecessaria qualquer explicação.

Unicamente devemos advertir que para as estações de Valencia de Alcantara a Minas regulam os preços como para Cáceres; para as de Casar a Mirabel os de Plasencia; para Malpartida a Casatejada os de Navalmoral; 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 francezas para bilhetes de ida e volta da Figueira para aquelles dois destinos, e vice-versa.

Os seus preços e condições são perfeitamente eguaes aos da tarifa de igual classe, desde Lisboa, que distribuímos 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 vem tomar banhos ás nossas praias; mas como a venda de lá para cá subsiste até 15 de Setembro, segue-se que quem quizer seguir em sentido contrario pôde 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 AGUAS THERMAES EM PORTUGAL

Tarifa temporaria para bilhetes simples por preços muito reduzidos

Das estações da frente ás abaixo indicadas ou vice-versa	Classes	Lisboa	Amieira, Figueira e Aveiro a Porto	Braga, Barcellos e Povoa de Varzim	Vianna ou Caldas d'Arenas	Ancora, Calminha, Valença, Moleto ou Regua	Cintra	Caldas da Rainha	S. Martinho	Vallado
Madrid a Villaluenga	1.ª	7.200	7.200	7.200	7.200	7.200	7.200	7.200	7.200	7.200
	2.ª	3.600	3.600	3.600	3.600	3.600	3.600	3.600	3.600	3.600
	3.ª	2.700	2.700	2.700	2.700	2.700	2.700	2.700	2.700	2.700
Toledo	1.ª	6.600	6.600	6.600	6.600	6.600	6.600	6.600	6.600	6.600
	2.ª	3.300	3.300	3.300	3.300	3.300	3.300	3.300	3.300	3.300
	3.ª	2.475	2.475	2.475	2.475	2.475	2.475	2.475	2.475	2.475
Cabañas a Rielves	1.ª	5.400	5.400	5.400	5.400	5.400	5.400	5.400	5.400	5.400
	2.ª	2.700	2.700	2.700	2.700	2.700	2.700	2.700	2.700	2.700
	3.ª	2.025	2.025	2.025	2.025	2.025	2.025	2.025	2.025	2.025
Torrijos a La Calzada	1.ª	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500
	2.ª	2.250	2.250	2.250	2.250	2.250	2.250	2.250	2.250	2.250
	3.ª	1.687	1.687	1.687	1.687	1.687	1.687	1.687	1.687	1.687
Navalmoral a Casar	1.ª	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500
	2.ª	2.250	2.250	2.250	2.250	2.250	2.250	2.250	2.250	2.250
	3.ª	1.687	1.687	1.687	1.687	1.687	1.687	1.687	1.687	1.687
Caceres a Herreruela	1.ª	3.600	3.600	3.600	3.600	3.600	3.600	3.600	3.600	3.600
	2.ª	1.800	1.800	1.800	1.800	1.800	1.800	1.800	1.800	1.800
	3.ª	1.350	1.350	1.350	1.350	1.350	1.350	1.350	1.350	1.350
S. Vicente a Valencia d'Alcantara	1.ª	2.700	2.700	2.700	2.700	2.700	2.700	2.700	2.700	2.700
	2.ª	1.350	1.350	1.350	1.350	1.350	1.350	1.350	1.350	1.350
	3.ª	1.012	1.012	1.012	1.012	1.012	1.012	1.012	1.012	1.012

CONDIÇÕES

1.ª 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.ª Não se concede meios bilhetes.

3.ª Os passageiros no sentido Hespanha-Portugal teem 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 registado para esse ponto.

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

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

4.ª Se este praso de cinco dias for ultrapassado, tornar-se-ha nullo o bilhete, perdendo o passageiro o direito ao trajecto não effectuado.

5.ª 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 quaes haja carruagens da classe que nos bilhetes fôr designada.

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

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

7.^a 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.^a 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 despesas accessorias.

9.^a As operações 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 atrasos, detenções, avarias, faltas, etc.; que se deem nas alfandegas, durante as operações de entrada ou sahida dos volumes de bagagens, quando por qualquer motivo ou pretexto, os agentes do fisco entendam sustar o seguimento dos volumes, abril-os 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 enormidade, bem dão a idéa da catastrophe que produziriam 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 difficuldades que a sciencia 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 difficeis 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'aquelle nome, que n'este sitio fórma uma bonita cascata.

Em seguida entramos as agulhas do Frutli, a 1:153 metros de altitude, onde crusamos 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 caracteristicas.

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 abysmo 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 occulta 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 rédes. 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 entretanto, fixemos alguns esclarecimentos sobre a linha que vimos de percorrer.

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

A differença de nivel 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 metallicas, de 2^m,40 á distancia de 0^m,75. A largura da via é a vulgar da Suissa, 1^m,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 systema que já descrevemos no Pilatus, deslocando-se uma parte da via a um ou outro lado, segundo a direcção que se deve dar ao comboio.

As locomotivas têm a caldeira inclinada 10 ‰, são munidas de tres aparelhos 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^m2 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^m de diametro, 3,3^m de circumferencia e 33 dentes. Estes são, portanto, de 0,1^m, o que faz que haja em todo o percurso 97:770, na cremalheira.

As carruagens são abertas dos dois lados e envidracadas nas cabeceiras, tendo, as grandes, 10 bancos a 6 logares, e as pequenas 5, havendo, nos dois extremos, espaços para as bagagens.

Carruagens e machina funcçionam soltas, a fim de que, no caso de descarrilamento da machina não sejam arrastadas as carruagens.

Estas teem 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 disfructam 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 accomodações e melhoramentos das principaes cidades.

Nos oito hotéis 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 construcção igual á que vimos de descrever, subindo um desnível 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 centímetros, sendo seguras nos topos por tirafundos 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; á 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 occulta 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 systema 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'um verdadeiro precipicio, sentimos marulhar sob a linha a queda da água da cascata de Eichenbach.

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

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

O effeito do lago, visto de dentro do tunnel, offerece 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 effeito de que arvores, pedras e chalets crescem em volta de nós.

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

cha, em letras douradas, attestando 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 espaçoso 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 realice nos meados 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 faz-se em 14 minutos.

Os carros paravam com rapidez e retomavam a sua marcha com facilidade, salvo uma pequena dificuldade nosapparelhos 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 experiencia 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 frequência 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 perccitos, 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 continúa 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 concorrência 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 affastar 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 apparecer nas ruas depois de bem pintados, com os distinctivos dos donos, puchados por animaes bem alimentados e conduzidos por cocheiros e conductores sujeitos a um uniforme, aceiados, decentes.

Consentir nas ruas da nossa capital o que ali estamos vendo todos os dias é uma vergonha, e um espectáculo 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 também 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 também o transito, como o faz em varios sitios.

Em Santo Amaro, por exemplo, as mudas são feitas com uma morosidade pasmosa, occasiões havendo em que a rua está durante muito tempo impedida com a agglomeração 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 pratica d'esta forma, menos em Lisboa, onde as pessoas que procuram carro, teem que o deixar passar para saber para onde se destina, chamando-o então quando elle já se afasta e portanto demorando-se muito mais a entrada.

Egualmente 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, também 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 *extraordinário*, qualidade que, aliaz, ninguém 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 aquella com um pouco de gosto de stetica e de aceio dos carros avulsos, mas obrigue também 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.^a classe.

—Dia 12—Excursão a Saboia e Suissa, por 650 francos em 1.^a e 605 em 2.^a classe, partindo o comboio de recreio, de Paris, (gare de P. L. M.) ás 9 horas da noite, indo a Chambéry, Grande Chartreuse, Aix-les-Bains, Gorges du Fier, Annecy, Genève, Lausanne pelo lago de Chamonix, Montanvert, Mar de Gelo, Martigny, Gorges do Trient, Cascata de Pissevache, 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—Excursão 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, Bale, Paris.

Regresso a Paris em 30 de agosto.

—Dia 30—Excursão aos Vosgues 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, Bale, Neuhausen (Quedas do Rheno), Zurich, Lucerna, Le Rigi, St Gothard, Goschenen, Andermatt, La Furka, Geleiras do Rhodano, Brigue, Martigny, Chamonix pela Cabeça Negra, Montanvert, Mar de Gelo, Genève, Paris.

Preços 1.^a classe 650 francos; 2.^a 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.

ORGANIZAÇÃO E EXPLORAÇÃO D'UM CAMINHO DE FERRO INGLEZ

(Continuação)

Instituições de previdencia

O 3.^o capitulo é consagrado ás diferentes caixas de aposentação ou de soccorros, estabelecidas pela Companhia. Enviámos aquelles a quem isto pôde interessar para o livro de M. Findlay, onde acharão, sobre este assumpto tão interessante, grande numero de informações que seria longo desenvolver aqui. Basta-nos dizer que um agente, pago semanalmente, e que attingiu a idade 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.

Juntos, 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 4.^o é consagrado á via. O auctor descreve os diferentes typos de via que teem estado successivamente 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 fôrma parabolica, e descansando, por intermédio de coxins, em parallelepipedos; acaba pela via actualmente em uso, passando pelo typo *Vignole*, hoje completamente abandonado pelas Companhias inglezas, 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 collocado 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 systema 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 fôrma *bull headed*, com o pezo de kg. 44,5 por metro e 9^m,15 de comprimento; supportados por coxins de ferro de 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^m,75 de comprimento por 0^m,25 de largura e 0^m,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^m,51 de comprimento e 4 parafusos do pezo de kg. 24,3 cada par; estas *éclisses* são prolongadas debaixo dos *rails*, de fôrma a augmentar a resistencia da junta.

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

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

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

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

Signaes

O capitulo 5.^o 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'um mastro de 1^m,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 mastros semaphoricos que serviram de typo aos que actualmente estão em uso em todas as redes inglezas.

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

Emquanto 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 aparelho na estação de Bricklayer's Arms, em Londres.

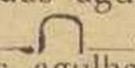
A primeira experiencia foi feita no L. e N. W., por

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

Desde essa época o systema de *enclenchement* desenvolveu-se em todas as redes inglezas, 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 differentes systemas de *enclenchements*, na rede 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 osapparelhos 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 rede 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 accessorios, 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 sahida, 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 importância, pois que d'elle depende a segurança do serviço e da marcha dos comboios, dividiu-se a rede em dez secções, á testa de cada 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.^o, o auctor passa em revista os differentes systemas d'apparelhos telegraphicos, empregados na rede, seja para o *block-système*, seja para os apparelhos de comunicação, 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 differentes 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 redes inglezas, 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 aparelho modificado por M. Fletcher, engenheiro do serviço telegraphico da Companhia, funcionando com um só fio. Citaremos egualmente o Tellental (regulador), que permite a introdução, 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 kilometros e o numero de elementos de pilhas de 100.323. Os fios são em ferro galvanizado de 4^m/m34 de diametro 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 atmospheria 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 telegraphico é em Manchester e a rede de L. e N. W. é dividida em nove secções, á frente de cada uma das quaes se acha um inspector, tendo este sob as suas ordens 3 sub-inspectores e 48 guardas de vigilancia.

Material circulante

Os tres capitulos 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 introdução em 1829, na linha de Liverpool a Manchester, em seguida ao concurso do Rainhill, descreve successivamente os oito typos de locomotivas empregadas na rede do L. e N. W.

(*Revue générale des chemins de fer*).

(*Continua*).

A EMISSÃO DA COMPANHIA REAL

No dia 23 d'este mez 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 construcções e á conversão das suas obrigações ao juro de 4 1/2 %. A emissão foi contractada com o Crédit Lyonnais, que offereceu 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 amortisação 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 capitales; isto não obistou, 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 portugueza, facil é descobrir d'onde vem dirigida; da sua proveniencia se teve uma prova irrecusavel 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 successo de primeira ordem, porque o subscriptor consciencioso 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 acção liquidados 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 sede da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, estação do Caes dos Soldados; em Madrid, na sede social, Claudio Coello, 12 novo; em Paris, na Sociedade Geral de Credito Industrial e Commercial, 66, rue de la Victoire, e no Credit 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 Génova 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 1/2 %, comquanto não tenha um mercado tão desafogado como o 3 %, vae subindo suavemente a 107,20; emquanto que o amortisavel se mantem fixo a 94,70.

Como se vê, não obstante as ferias do estio, e as numerosas ausencias da clientella para os banhos do mar e outros logares de villegiatura, os nossos fundos publicos mantem-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 progride, a venda a praso 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 estatistica recente marca para os cinco primeiros mezes do anno, um augmento 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 Egyptio faz-se de 487 a 490; o Portuguez varia pouco, 61,50; o Exterior mantem-se a 75,55.

Os fundos russos, comquanto mais calmos, conservam uma excellente tendencia.

O Banco de França subiu de 4,150 a 4,185, para depois baixar a 4,140, e todavia os lucros semanaes 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 modificou-se pouco; inscrevendo-se a 1,245 (ex coupon de 35 fr.); o Banco de Paris estaciona a 810, assim como o Credit 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 augmento de valor de fr. 50.897,02, sobre o periodo correspondente em 1889, o qual dá um augmento 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 acções da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes a 510. A emissão de 29 de julho obteve em Paris um bem merecido successo.

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

Gustave Pessard.

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

BOLSAS	TITULOS	DIAS													
		16	17	18	19	21	22	23	24	25	26	28	29	30	31
Lisboa...	Accões C. ^{na} de Ferro Portuguezes	—	—	98.000	—	97.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Ascensores » »	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	73.100	—	—
	Obrig. C. ^{na} de Ferro Portuguezes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Nacional	72.000	—	81.700	71.500	71.500	71.000	—	—	—	70.000	—	70.000	—	—
	» C. de F. Atravez d'Africa	81.700	—	—	81.700	—	—	81.700	—	81.500	—	81.500	—	—	81.400
Paris....	Accões C. ^{na} de Ferro Portuguezes	540	535	530	525	522,50	540	540	530	532,50	—	530	548	532,50	—
	» Madrid-Caceres-Portugal	205	205	203,75	202,50	—	202,50	200	—	203,75	—	205	—	—	—
	» Norte de Hespanha	345	347,50	347,50	345	350	350	348,75	351,25	356,25	—	—	355	355	—
	» Madrid-Zaragoza-Alicante	347,50	348,75	348,75	347,50	348,75	346,25	348,75	348,75	348,75	—	—	—	—	—
	» Andaluzes	385	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	358	—
	» Madrid-Caceres-Portugal	374,25	348	347	347	348,50	349	350	350	349	350	345	—	348	—
	» Norte Hespanha, 1. ^a hypotheca	408	408	408,50	408	405	407	407	407	407	—	—	—	—	—
	» C. de F. Atravez Africa	485	485	485	485	485	485	485	485	485	485	485	485	485	—
	» C. ^a 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. 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	91,25	91,25	91,25	91,25	91,50	91,25	92	92	92	92	92	92	92	—

RECEITAS DOS CAMINHOS DE FERRO

LINHAS	PERIODO DE EX-PLORAÇÃO	RECEITAS NO PERIODO						DESDE 1 DE JANEIRO			
		1890			1889			TOTAES		DIFFERENÇA A FAVOR DE	
		KIL.	TOTAES	KILO-METRI-CAS	KIL.	TOTAES	KILO-METRI-CAS	1890	1889	1890	1889
Companhia Real	de a		Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
	2 8 Julho	580	49.050:000	84:568	580	49.790:000	85:844	4.208.309:000	4.350.850:000	—	142.541:000
	9 15 »	»	53.680:000	92:531	»	53.980:000	93:068	4.261.989:000	4.404.830:000	—	142.841:000
	2 8 Julho	82	9.100:000	110:975	82	4.957:000	60:454	408.834:000	445.598:000	—	36.767:000
	9 15 »	»	9.420:000	114:878	»	8.209:000	100:409	418.251:000	453.807:000	—	35.556:000
	2 8 Julho	168	4.290:000	25:833	152	3.999:000	26:046	78.941:000	86.287:000	—	7.373:000
	9 15 »	»	3.400:000	48:452	»	4.008:000	26:368	81.044:000	90.293:000	—	8.284:000
	2 8 Julho	49	4.085:000	57:105	152	—	—	21.443:040	—	—	—
	9 15 »	»	4.145:720	60:827	»	—	—	22.568:760	—	—	—
	2 8 Julho	4	4.005:210	254:302	—	—	—	4.840:755	—	—	—
	9 15 »	»	4.360:720	340:180	—	—	—	6.204:475	—	—	—
Sul e Sueste	11 17 Junho	475	43.008:340	27:385	364	44.226:870	34:099	278.796:265	249.676:945	29.419:320	—
	18 24 »	»	46.445:770	34:559	»	43.919:820	38:642	295.242:035	263.626:765	34.585:270	—
	25 4 Julho	»	42.866:470	27:086	»	44.723:620	32:475	308.078:205	275.350:385	32.727:820	—
Minho e Douro	16 22 Abril	340	48.666:747	54:902	340	45.304:320	45:592	255.513:244	234.423:753	21.389:488	—
	23 29 »	»	47.650:324	54:942	»	20.603:839	58:834	273.463:562	254.427:592	49.035:970	—
	30 6 Maio	»	47.442:456	54:300	»	21.715:869	63:870	290.605:748	275.843:461	44.762:287	—
Beira Alta	11 17 Junho	253	4.502:752	47:797	253	6.679:474	22:447	456.489:547	471.527:443	—	15.037:626
	18 24 »	»	7.419:725	28:259	»	8.470:333	32:293	463.639:242	479.697:476	—	16.058:234
	30 6 Maio	34	4.076:650	34:666	34	884:475	26:013	44.136:505	44.201:555	—	65:050
Guimarães	7 13 »	»	901:315	26:803	»	920:940	27:085	45.037:820	45.122:465	—	84:645
	14 20 »	»	932:260	27:449	»	964:775	28:375	45.970:080	46.087:240	—	117:160
	2 8 Julho	2803 Ps.	4.421:583	508	2803 Ps.	4.425:637	508 Ps.	32.323:951	33.486:528	—	—
Norte de Hespanha ..	9 15 »	»	4.470:363	524	»	4.469:732	524	33.794:347	34.956:220	—	—
	2 8 Junho	2672	4.022:538	382	2672	4.000:496	377	28.099:554	26.635:254	4.464:337	4.462:574
	9 15 »	»	4.053:429	394	»	4.034:444	385	29.453:020	27.666:369	4.486:651	4.464:942
Madrid-Zaragoza-Alicante	18 24 Junho	894	242:550	271	894	249:625	245	6.456:208	6.454:486	4:722	—
	25 1 Julho	»	253:482	283	»	253:792	283	6.409:394	6.405:278	4:443	—
	21 30 Junho	393	345:406	802	393	273:074	694	5.694:524	5.258:958	435:563	—
Almansa-Valencia-Tarragona	2 8 Julho	429	66:616	455	409	78:436	482	4.698:994	4.637:509	61:482	—
	9 15 »	»	64:344	449	»	65:440	452	4.763:335	4.702:949	60:386	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

(1) Compreheende as linhas de Leste e Norte e ramaes de Caceres e Coimbra. — (2) Idem idem de Lisboa a Cintra e Torres e ramal de Cintura — (3) Idem idem de Torres á Figueira e Alfaiellos.

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 francez por um syndicato presidido pelo celebre engenheiro Mr. Eiffel, e composto dos principaes estabelecimentos de credito da capital da França, á excepção do Banco de Paris.

Bastante discutido, como o está sendo nos jornaes francezes, este plano, parece a muitos até certo ponto duvidosa a sua realisação, comquanto haja empenho em a emprender, 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 rede perfeitamente urbana, e na melhor parte da cidade, limitando-se a isso e fazendo assim concorrência 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 comprehenderá 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 praça da Concordia e a rua Royale.

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

Calculam-se as despesas 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 despesas 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 empresa 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.ª, 2.ª e 3.ª classe, por kilometro, não podendo a taxa ser menor que 40 0/0, 30 0/0 e 20 0/0 segundo a classe.

O syndicato Eiffel não pede ao Estado nenhuma sub-subsvenção ou garantia antes declarou ceder-lhe 2/3 do excedente de 8 0/0 dos seus lucros, sobre o capital empregado na construcção da rede central.

O capital da sociedade será de 25 milhões, emittindo 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.º 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 parallelamente a essa estrada em frente da Fabrica do Gaz e acompanha-a até que, em frente da Padaria Militar, avança para o rio a fim de atravessar em viaducto metallico a insua do Ouro, indo sempre ao sul da estrada marginal por Sobreiras até á Cantareira, seguindo depois parallelamente ao caes do Passeio 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 metallicos atravessar as praias de Ourigo, dos Inglezes e de Gondarem, seguindo parallelamente á estrada marginal, para, quasi em frente do Castello do Queijo, tomar alinhamento parallelamente 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 detraz 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 distincto engenheiro sr. João Anastacio de Carvalho.

Por esta fórma 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 rede do Sueste, em Vendas Novas, com a de Leste, em Santarém.

Das principaes obras de arte, falta a approvação do 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* suppondo que a antiga linha do americano de Pedraes 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 dissermos que nem em tal se pensou, nem a linha podia receber o material ordinario da via ferrea, porque a sua

largura, sendo de 1^m, 45 é muito inferior á bitola das linhas da rede geral.

Os trabalhos que se estão effectuando teem por fim aproveitall'a para um serviço de pequenos vagonetes puchados a bois, para utilidade dos expedidores de madeiras do pinhal de Leiria que assim mais facilmente poderão trazel'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 culçada, e portanto, o prejuizo 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 Carrenque, para a construcção da segunda via n'esta linha.

Mercês honorificas. — Foram agraciados: com o titulo de conselho, o nosso excellente amigo o sr. engenheiro Luiz Victor Le Coq e com o grau de official de S. Thiago, o nosso presado collaborador 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:

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

As despesas foram de:

Linhas em exploração.....	Pesetas	115.640.080
Alicante-Murcia.....	"	15.721.228
Linhas em construcção.....	"	13.168.551
Minas de Belmez-Espiel.....	"	6.839.979

151.369.838

Disponível fim de 1890..... 2.002.826

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

	Extensão	Custo total e material
Sevilha-Jéréz-Cadiz.....	kilom. 164	fr. 44.760.138
Utrera-Moron-Osuna.....	" 93	" 8.318.812
Osuna á la Roda.....	" 35	" 1.845.571
Jéréz-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 construcção 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 concluida a secção de Puente-Genil a Jaen (122 kilometros). N'uns 72 kilometros 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 kilometros, e da linha de Alicante a Murcia (101 kilometros), assim como diversos outros productos, principalmente o de minas, deram os seguintes resultados:

	Total	For kilomet.
Receitas do trafego.....	Pesetas 13.144.616	16.424
Despesas d'exploração.....	" 5.502.314	6.875
Producto liquido.....	" 7.642.302	9.549
Receitas accessorias.....	" 97.294	122
Total.....	" 7.739.596	9.671
Linha d'Alicante-Murcia	receita 706.135	
	despesa 529.200	
	producto liquido.... 176.935	
Producto das minas de Belmez-Espiel.....	194.680	
Producto liquido 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 quaes 1.544.078 provêem 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 inscriptas 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 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-via-rios, 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 forma:

A invenções e melhoramentos com respeito á construcção dos caminhos de ferro e suas installações (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 a obras notaveis em litteratura 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 mereçam o primeiro ou segundo premio, pertencerão estes á commissão 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 húngaros 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 equal 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 augmento de 21 %.

O nosso collega a *Correspondencia austro-hungara*, sustenta, e com razão, que estes dados não são de natureza a elucidarem sufficientemente sobre o valor do systema. E' preciso ter em conta o augmento de despesas, o trafego momentaneamente distraído das redes particulares, a elevação da taxa de amortisação, mas não devemos desprezar tambem 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 exercicios será possível estabelecer-se d'uma maneira positiva o coeeficiente 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 funcionarios chinezes, acompanhados de engenheiros inglezes, para começarem já o estudo do terreno para a construcção de um caminho de ferro na Mongolia.

Os emissarios 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-Berné. — Noticias 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 acquisição para a Confederação Helvetica das acções do Jura Berné, hoje Companhia do Jura-Simpion.

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

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

Continuação

OBRIGAÇÕES DE 4 1/2 0/0

Emittidas	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 acções em 31 de dezembro de 1889 é a seguinte:

Acções liberadas	70:000
Amortisadas por sorteios	672
Ficam para a mortisar	69:328

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

O sorteio de 29 acções 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 ás acções e correspondentes ao exercício de 1889, montam á somma de 40:170\$642 réis ou seja:

Imposto em França, réis	11:051\$977
Imposto em Portugal, réis	29:118\$665
Total egual	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
Deposito no Ministerio da Fazenda	417:179\$540
Titulos de credito em carteira	180:457\$278
Somma egual	2.599:405\$669

Junto a este relatorio, se encontram dos mappes as contas geraes da exploração no exercício de 1889, tanto das linhas portuguezas como de Madrid-Caceres-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 augmento de 169, proveniente de 161 kilometros da linha de Torres-Figueira-Alfarellos, 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 Caceres	72 "
Ramal de Coimbra	2 "
Lisboa-Cintra-Torres-Vedras	74 "
Torres-Vedras-Figueira Alfarellos (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	Differenças em 1889		Importancias	
	a menos	a mais	1888	1889
Receitas do Trafego		390:399\$840	2.913:118\$822	3.302:318\$632
Receitas fóra do Trafego		29:251\$250	47:052\$659	76:303\$909
Subsidio do Governo correspondente á parte da linha de Torres-Figueira-Alfarellos em exploração durante o exercicio		81:986\$400		81:936\$400
Total		501:587\$460	2.960:171\$481	3.461:758\$941

Este augmento de rendimento é proveniente:

1.º Do acrescimo das receitas do trafego nas linhas exploradas nos dois exercicios	162:015\$154
2.º Das receitas do Trafego das linhas de Torres-Figueira Alfarellos e Ramal de Santa Apolonia que não estavam em exploração em 1888	228:384\$656
3.º Do acrescimo das receitas fóra do Trafego	29:251\$250
4.º Do subsidio do Governo relativo á parte das linhas de Torres-Figueira Alfarellos exploradas em 1889	81:936\$400
Total	501:587\$460

As despesas da exploração das linhas foram:

No exercicio de 1889 de réis	1:285:101\$951
" " " 1888 " "	916:207\$172
A mais no exercicio de 1889	368:847\$779

Este augmento de despesa corresponde:

1.º Ao acrescimo de despesa das linhas exploradas nos dois exercicios de ...	202:322\$616
2.º As despesas de exploração das linhas de Torres, Figueira, Alfarellos, 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 faculta 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 — Apearem-se, tanto á ida como á volta, em qualquer estação intermédia (via directa), requisitando para esse fim na estação de partida ou n'aquella em que deseje parar e immediatamente á chegada do comboio uma senha suplementar 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 genero 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.

SOCIÉDADÉ ANONYMA DE MARCINELLE E COUILLET

COUILLET — BELGICA

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

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

NUMERO DE OPERARIOS 5:500

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

Ferro fundido de todas as qualidades. — Carris, ferros de commercio, arco, vigotas, arvores de transmissão, chapas, 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, metalurgia, fabricas etc. — Locomoveis ventiladores de grandes diâmetros para minas de carvão.

Apparelhos d'esgoto, Motores de grandes forças, para extracção, alimentação d'agua nas cidades etc. — Gruas moveis, gruas a vapor, material completo fixo e móvel 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 approvado por todos os engenheiros, nacionaes e estrangeiros, para obras hydraulicas, taes como: aqueductos, cannos, tanques, muralhas, poços, doka, 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 encaçamento 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 commum; louça de phantasia envernisada e dourada; pintura em faiança e pó de pedra, azuleijos, lisos e pintados; balustres, vasos, figuras; barro e productos refractarios e mais artigos ceramicos.
Este estabelecimento encarrega-se de pintura ornamental, em azuleijos de fachadas de edificios, ou frontarias de loja, fornecendo os desenhos, ou executando os que lhe apresentarem.

RUA DAS
JANELLAS VERDES
40
LISBOA

Encarrega-se egualmente 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'azuleijo em deposito

SOCIÉDADÉ ANONYMA DAS OFFICINAS
NICAISE & DELCUVE

LA LOUVIÈRE — BELGICA

Officinas de Construcções 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 rolatorias. — Pontes rotatorias para machinas

Discos. — Gruas hydraulicas

CARRUAGENS, WAGONS, WAGONETES, TENDERS

Especialidade de roda com centro de ferro forjado systema privilegiado. Guindastes moveis. Peças de forja. Fundição de ferro e cobre. Privilegio para um systema de guindaste movel com contrapeso de equilibrio automatico 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 necessarios á construcção urbana taes como:

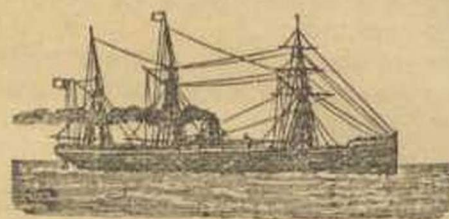
Madeiras de todas as quadras.
Vigamentos.
Taboados.
Barrotames.
Portas feitas.
Soalhos aparelhados.
Parquets nacionaes e estrangeiros.
Madeiras para marcenaria.
Madeiras para carruagens.
Molduras para guarnecimentos.
Recortes de madeiras.
Fasquiados, etc., etc., etc.
Utensilios para obras.
Material ceramico.
Tubos de grés da melhor qualidade.
Cimento de Portland.

Pozzolana dos Açores.
Tijolos de todas as dimensões.
Tijolos refractarios ingleses.
Barros refractarios, idem.
Ladrilhos de mosaicos nacionaes e estrangeiros.
Azulejos brancos e de cores.
Vazos e balaustres para platibandas.
Telha franceza legitima das melhores fabricas de Marseilha.
Placas esmaltadas para numeração.
Ornatos em zinco.
Feltro asphaltado.
Pregaria d'arame.

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

Lino — Lisboa

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 accomodações para passageiros são inexciveis em conforto, havendo a bordo d'estes paquetes todos os melhoramentos que se teem inventado para minorar os incommodos de uma viagem por mar.

Ha a bordo de todos estes paquetes cosinheiro e creados portuguezes.

AGENTES

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

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

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 Hespanha

PELOS RAPIDOS VAPORES CORREIOS

DA

COMPANHIA HAMBURGUEZA--SUL-AMERICANA

Nos dias 4, 11, 18 e 25 de cada mez

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 Ferregial do Cima, 2

EM MADRID

Cezar Fereal

Calle da la Victoria, 2

Para fretes e todos os esclarecimentos

Augusto Blumenthal-HAMBURGO

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.

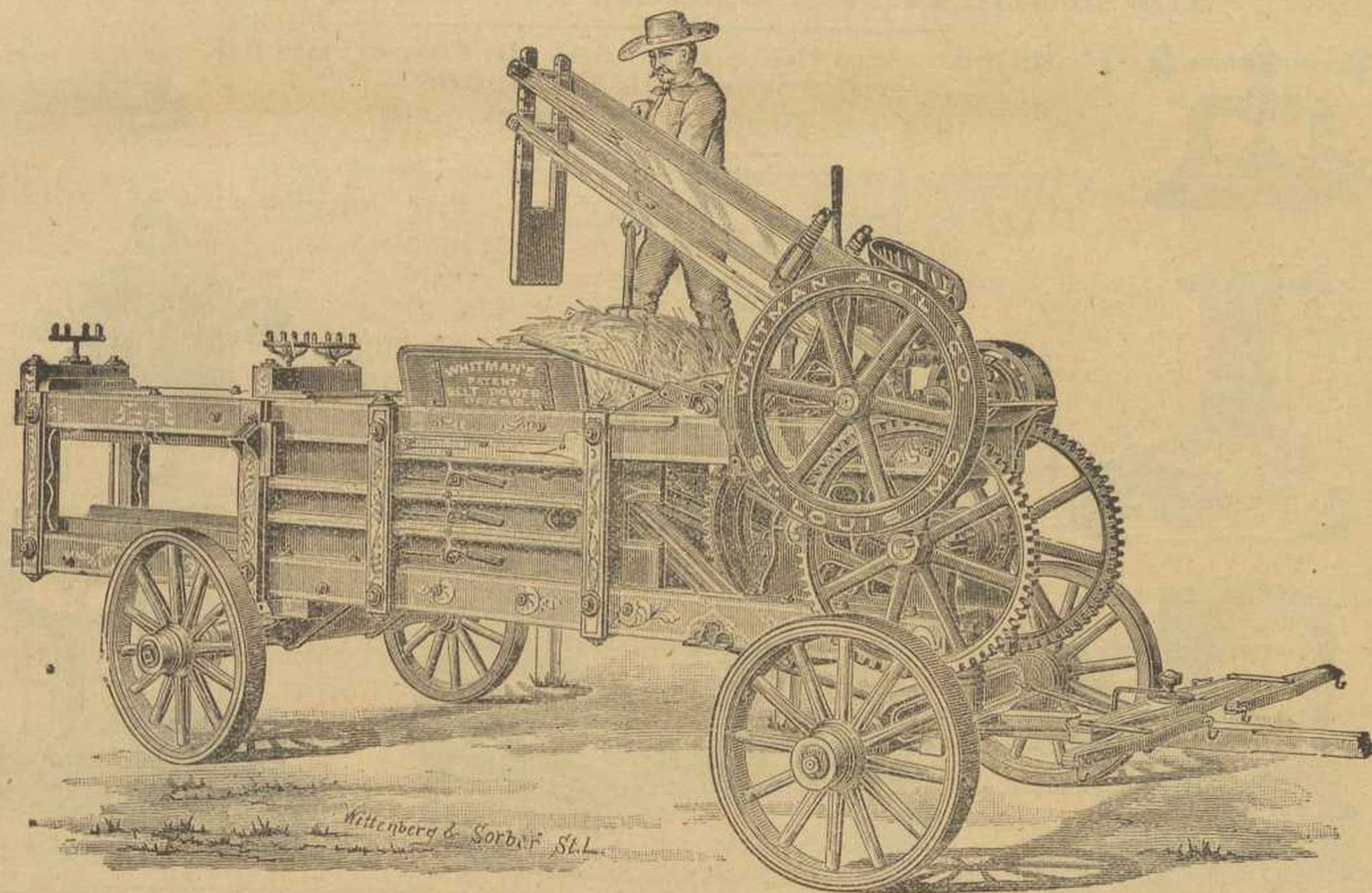
TINTAS PARA ESCREVER

De diversas qualidades

Rivalisando com as dos fabricantes inglezes, allemães francezes

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 pôde 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 impermeáveis e incombustíveis.

UNICOS REPRESENTANTES EM PORTUGAL

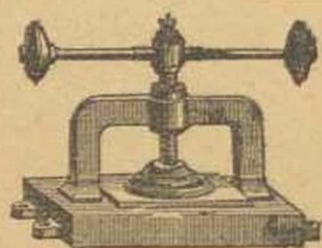
A Companhia Real Promotora da Agricultura Portuguesa

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 Construção
Apparelhos de Pesagem**

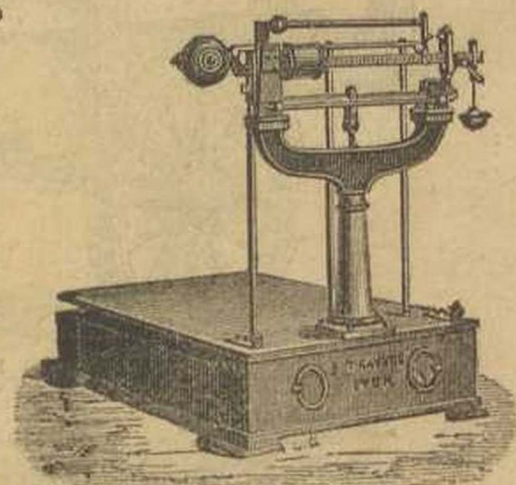
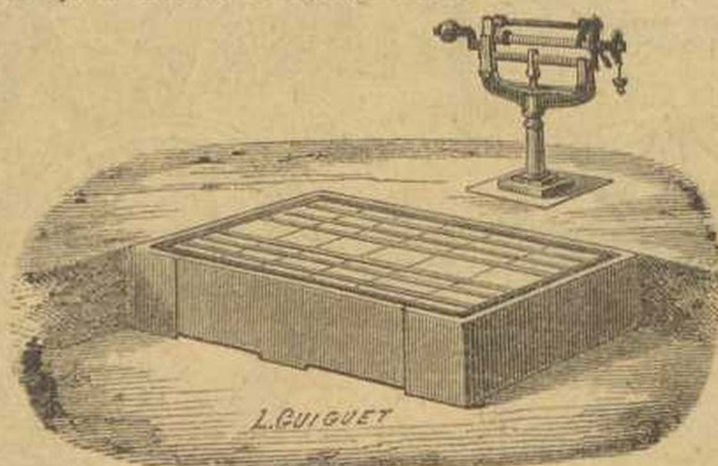
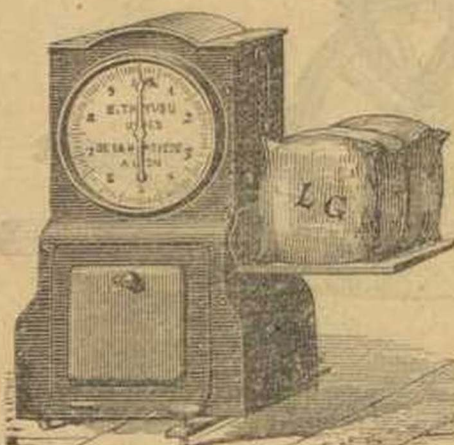
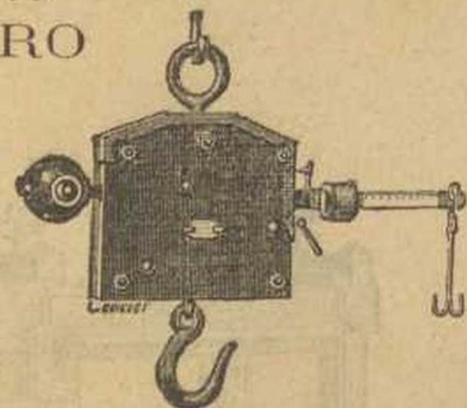
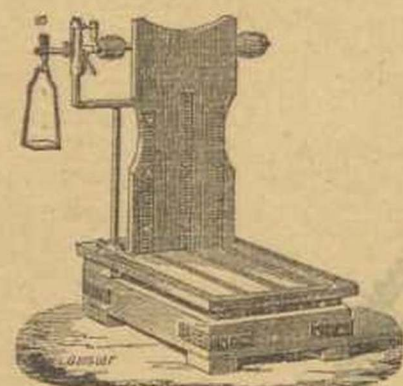
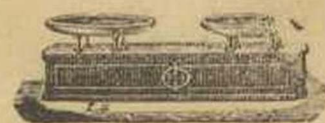
Antiga casa Béranger & C.^{ia}, Fundada em 1827

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 LAVERRE — REPRESENTANTE NO PORTO
INSTRUMENTOS DE PESAGEM PRIVILEGIADOS

Basculas e balanças automaticas, systema Dujour, Privilegiadas.
Pontes basculas para caminhos de ferro, cidades e industriaes.
Basculas de madeira e metallicas decimaes e romanas ou duplo-romanas.
Balanças Béranger — Prensas de copiar em ferro e fundição.
Machinas para essaíar 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.^a Qualidade de

COKE

Em sacos chumbados

RS. 95 RS.

Os 15 kilos — Posto no domicilio

La Métallurgique

Sociedade Anonyma de Construção

SÊDE SOCIAL: 1, PLACE DE LOUVAIN

BRUXELLAS

Officinas de Construção

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 hydraulicas — Signaes — Mudanças e cruzamentos de via
PLACAS E PONTES ROTATORIAS

Transbordadores — reservatorios

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

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

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

Adresse telegraphico — *Métal, 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 Chança a Elvas Payalvo a Coimbra..... Verride á Figueira da Foz Alcantara, Bemfica e Telhada	Valencia de Alcantara a Caceres e Torrijos inclusivê e Fronteira de Badajoz.	Os indicados nas respectivas classificações
2.º	Souzellas a Porto..... Porecalhota a Cintra Sabugo a Lourical.....		Os do 1.º grupo e mais 900 réis de sobre-taxa.

Classificação e preços por 1:000 kilogrammas

Mercadorias	Caceres	Plasencia	Navalmoral	Talavera	Torrijos	Mercancias
A						
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 kilogramas 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 kilogramas ó pagando por este peso.
Adubos.	2.340	2.880	3.240	3.420	3.600	Abonos.
Aguardente e alcool	3.600	4.320	5.220	6.300	7.020	Aguardientes y alcoholes.
Aguas mineraes e gazosas	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	5.580	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	Placencia	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 rédes.	3.600	4.320	4.860	5.580	6.120	Alambre en rollos ó en rijas.
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 kilogrammos 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 kilogrammos 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 kilogrammos 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						
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 futo 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 desperdícios de algodão	2.700	3.240	3.600	4.140	4.500	Borras y desperdícios de algodón.
» » 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.
C						
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.
Caloríferos, fogões e cozinhas economicas	3.240	3.960	4.320	5.040	5.400	Caloríferos, 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 kilogrammos 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 kilogrammos 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 kilogrammos 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 kilogrammos 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 kilogrammos, ó pagando por este peso.
Castanhas	3.600	4.320	4.860	5.580	6.120	Castañas.

Mercadorias	Caceres	Plasencia	Navalmoral	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	6.120	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 espresados, por wagon completo de 8.000 kilogrammas 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	Plomo 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 kilogrammas 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.
Conservas alimenticias não designadas.	5.040	5.940	6.840	7.740	8.460	Conservas 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	6.120	Corcho en bruto ó en planchas, por wagon completo de 4.000 kilogrammas 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 kilogrammas 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 kilogrammas ó pagando por este peso, (sin responsabilidad).
Cutelaria	4.500	5.400	5.940	7.200	8.460	Cuchilleria.
D						
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.
E						
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 kilogrammas ó pagando por este peso.
Escovas.	5.760	6.840	7.740	10.800	12.420	Cepilleria.
Esparto em bruto, por wagon completo de 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 kilogrammas 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	Mercancias
Espelhos (sem responsabilidade).	5.760	6.840	7.740	10.800	12.420	Espejos (sin responsabilidad).
Estanho 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.
F						
Fato feito e objectos de uso.	5.760	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	Fieltros.
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.	5.760	6.840	7.740	10.800	12.420	Quincalla.
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.
Filaga 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 algodón, 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.
Fundições ordinarias.	3.240	3.960	4.320	5.040	5.940	Fundiciones ordinarias.
G						
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.
H						
Hortalicas.	3.960	4.680	5.400	6.120	6.660	Hortalizas.
I						
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 agricolas.
Intestinos secos.	4.500	6.480	7.920	9.720	10.800	Intestinos secos.
J						
Juta em rama ou restellada.	4.500	5.400	5.940	6.840	7.380	Yute en rama ó rastrillado.
L						
Lã suja ou lavada.	2.700	3.600	4.500	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 secos.	3.240	3.960	4.500	5.760	7.020	Legumbres secas.
Lixivias.	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
M						
Machinas e seus pertences	3.600	4.500	4.500	6.300	7.560	Maquinaria.
Madeiras de construcção e de carpinteria, por wagon completo de 8.000 kilogrammas ou pagando como tal	2.700	3.240	3.600	4.140	4.500	Maderas de construccion y carpinteria por wagon completo de 8.000 kilogramos ó pagando por este peso.
Madeiras tintorias.	4.500	5.400	5.940	6.840	7.380	Maderas tintoreas.
Manteigas	3.240	3.960	4.320	5.040	6.120	Mantecas.
Marmore em blocos ou em folhas	2.340	3.240	3.960	4.860	5.580	Marmol em trozos ó en tablas.
Marmore em obra.	4.500	5.400	5.940	6.840	7.380	Marmol labrado.
Massas alimenticias	5.040	5.940	6.840	8.820	9.900	Pastas alimenticias.
Massas para o fabricação de papel	3.240	3.960	4.320	5.040	5.400	Pastas para la fabricacion de papel.
„ „ „ 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.
Materiaes de construcção, não designados, por wagon completo de 5.000 kilogrammas ou pagando como tal	2.340	2.880	3.240	3.600	3.960	Materiales de construccion, no expresados, por wagon completo de 5.000 kilogramos ó pagando por este peso.
Metaes velhos.	2.340	2.880	3.240	3.600	3.960	Metales viejos.
Mineraes excepto os preciosos	2.340	2.880	3.240	3.600	3.960	Minerales excepto los preciosos.
Molduras e reguas de madeira para as mesmas.	4.500	5.400	6.300	9.000	10.800	Molduras y listones.
Moveis.	4.500	5.400	6.300	9.000	10.800	Muebles.
O						
Oleados.	4.500	5.400	5.940	6.840	7.380	Hules.
Oleos mineraes e industriaes	3.600	4.320	4.860	5.940	7.920	Aceites minerales y industriales.
Ovos	5.760	6.840	7.740	10.800	12.420	Huevos.
P						
Palha por wagon completo de 6.000 kilogrammas ou pagando como tal.	2.700	3.240	3.600	4.140	4.500	Paja, por wagon completo de 6.000 kilogramos ó pagando por este peso.
Papelão.	3.600	4.320	4.860	5.580	6.120	Carton ordinario.
Papel de escrever ou pintado	4.500	5.400	5.940	7.740	9.000	Papel de escribir ó pintado.
„ „ „ por wagon completo de 6.000 kilogrammas ou pagando como tal	3.600	4.320	4.860	7.200	9.000	„ „ „ por wagon completo de 6.000 kilogramos ó pagando por este peso.
Papel ordinario e de impressão.	3.600	4.320	4.860	5.580	6.120	Papel ordinario y de impresion.
„ „ „ por wagon completo de 6.000 kilogrammas ou pagando como tal	3.240	3.960	4.320	5.040	5.400	„ „ „ por wagon completo de 6.000 kilogramos ó pagando por este peso.
Parafusos de ferro e aço.	3.240	3.960	4.320	5.040	5.400	Tornillos de hierro y acero.
Pedra em obra.	4.500	5.400	5.940	6.840	7.380	Piedra labrada.
„ em obra ordinaria	2.700	3.240	3.600	4.140	4.500	„ en obra ordinaria.
Peixe em escabeche ou conserva.	3.240	3.960	4.320	5.400	8.460	Pescado en escabeche ó conserva.
Peixe salgado, secco e fumado	3.240	3.960	4.320	5.400	6.660	Pescado seco, salado y ahumado.
„ „ „ por wagon completo de 6.000 kilogrammas ou pagando como tal	2.700	3.240	3.600	4.320	6.120	„ „ „ por wagon completo de 6.000 kilogramos ó pagando por este peso.
Pelleiro (obra de).	5.760	6.840	7.740	10.800	12.420	Peleteria (objectos de).
Pello de animaes	2.700	3.240	3.600	4.140	4.500	Pelote.
Perfumaria e essencias	5.760	6.840	7.740	10.800	12.420	Perfumeria é esencias.
Petroleo	3.600	4.320	4.860	5.940	7.920	Petroleo.
Pianos e órgãos.	5.760	6.840	7.740	10.800	12.420	Pianos y organos.
Pimentão	3.600	4.320	4.860	5.580	6.120	Pimenton.
Phosphoros.	5.760	6.840	7.740	10.800	12.420	Fosforos (cerillas).
Plantas verdes.	4.500	5.400	5.940	6.840	7.380	Plantas verdes.
Pregos e rebites	3.240	3.960	4.320	5.040	5.400	Clavos y clavazon.

Mercadorias	Caceres	Plasencia	Navalmoral	Talavera	Torrijos	Mercancias
Q						
Queijos.	3.240	3.960	4.320	5.040	6.120	Quesos.
R						
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 gomas resinosas.	2.700	3.240	3.600	4.140	4.500	Resinas y gomas resinosas.
S						
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 wagon completo de 8.000 kilogra- mos 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 oleoginosas.	3.960	4.680	5.400	6.120	7.380	Granos oleoginosos.
Serradura	2.700	3.240	3.600	4.140	4.500	Serrin.
» por wagon completo de 6.000 kilo- grammas ou pagando como tal	2.340	2.880	3.240	3.600	3.960	» por wagon completo de 6.000 kilo- gramas 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	4.140	4.500	Sosa caustica.
Sumagre	3.960	4.680	5.400	6.120	7.200	Zumaque.
T						
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 usa- dos etc.
Taras (barricas, pipas, barris, bilhas de folha, canastras, cestos, latas, caixas, batus vasis, 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 (garrações de barro ou vidro, garrafas, cantaros, etc) sem responsabilidade	3.600	4.320	4.860	5.580	6.120	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.
Tapos 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	Tapos viejos de lana para abonos, por va- gon completo de 6.000 kilogramas ó pa- gando 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 kilogram- mas ou pagando como tal.	2.700	3.240	4.320	5.040	5.760	Trigo, por wagon completo de 8.000 kilogra- mos ó pagando por este peso.
Tripas seccas	4.500	6.480	7.920	9.720	10.800	Tripa seca.
V						
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 kilo- grammas ou pagando como tal	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500	Vinos, por wagon completo de 6.000 kilo- gramas ó pagando por este peso.
W						
Wagons, wagonetes e carros desmontados . .	4.500	5.400	5.940	7.200	9.000	Vagones, wagonetes y carros desmontados.
Z						
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 wa- gon completo de 6.000 kilogrammas ou pa- gando como tal.	2.700	3.240	3.600	4.140	4.500	» » » » por wagon completo de 6.000 kilogramas 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	4.620	Carbon mineral, por wagon completo de 8:000 kilogrammos 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 wagon completo de 4:000 kilogrammos ó pagando por este peso.
Cortiça em rolhas e quadros, por wagon completo de 3:000 kilogrammas ou pagando como tal.	3.960	Corcho en taponos ó cuadros, por wagon completo de 3:000 kilogrammos 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 wagon completo de 5:000 kilogrammos ó pagando por este peso.
Madeiras de construção, por wagon completo de 8:000 kilogrammas ou pagando como tal, (sem responsabilidade por molhas)	2.700	Maderas de construccion, por wagon completo de 8:000 kilogrammos ó pagando por este peso, (sin responsabilidad por mojaduras).

Condições

1.^a Nos preços da presente tarifa estão comprehendidos 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, comprehendidos:

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

(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.^a Os referidos preços serão applicados por fracções indivisiveis de 10 kilogrammas a contar do minimo de 100 kilogrammas.

3.^a Gosarão de armazenagem gratuita, durante 5 dias, nas estações de partida e chegada as remessas a que fôr applicada esta tarifa.

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

4.^a 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, sementes, farinhas, fêculas, palha e forragens prensadas, sal, lãs, enxofre, alcatrão, café, cacau, casca, fructas, hortaliças, e legumes.*

Quando o transporte das taras vazias preceder o das cheias, taxar-se-ha 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 necessario 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 effectuado previamente o transporte das mesmas taras cheias.

N'este 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 meio d'uma taboa contendo os nomes do expedidor e consignatario e o ponto de destino, quando por sua fôrma ou natureza o não possam ser d'outra fôrma.

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

5.^a As Companhias combinadas reservam-se o direito de ampliar os prazos legais 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.^a As operações de carga e descarga das mercadorias expedidas por esta tarifa serão feitas pelas Companhias combinadas, conforme fôr indicado na condição 1.^a

7.^a As Companhias combinadas declinam a responsabilidade pelas quebras naturaes das mercadorias transportadas nas condições da presente tarifa.

8.^a 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.^a 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.^a O cambio d'esta tarifa é o de 180 réis por peseta, para todas as cobranças, quer effectuadas em Portugal quer em Hespanha.

11.^a 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.^o 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 observancia, e para cumprimento das leis aduaneiras em vigor.

Serão de conta e responsabilidade dos expedidores e consignatarios todas as consequencias dos erros, omissões ou duvidas, que forem devidos a inexactidão ou deficiencia das declarações contidas nas notas de expedição e suas copias.

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 necessarios 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 instrucções necessarias para esse fim.

As despesas de direitos e operações aduaneiras e outras effectuadas por esta agencia, seguirão em desembolsos, sempre que os expedidores não preferam 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 Caceres 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 effectuar 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 portugueza 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, effectuará todas as operações aduaneiras de qualquer natureza que ellas 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 realizem, sem que ellas se achem completamente concluidas. A's Administrações dos Caminhos de ferro, nenhuma responsabilidade poderá caber por quaesquer 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 ellas feitas de officio pelo Sr. D. Laureano Fernandes, para evitar os prejuizos 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, despesas, multas, etc, que possam resultar nas alfandegas portuguezas ou hespanholas, por deficiencia 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 gozem 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 prejuizos 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 possam circular em livre transito por Portugal, e disfructar dos beneficios concedidos ás que procedam de paizes que tenham tratados de commercio com a Hespanha, é indispensavel:

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 copia da parte do manifesto que se refere ás mercadorias nos mesmos conhecimentos designadas, copia que deverá ter sido legalisada pelo Consul hespanhol no porto de procedencia.

Sem este documento assim legalisado, 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