

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

Vão annexas a este numero as tarifas:

Combinada P. n.º 3 de grande velocidade — para transporte de volumes pequenos entre as Companhia Real, Beira Alta e administração do Minho e Douro. **Internacional, M. L. n.º 1 grande velocidade** — para transporte de peixe e generos frescos, entre Portugal e Hespanha.

Chamamos a attenção do commercio para o artigo a pag. 290, sobre o novo imposto de sello nos transportes em caminho de ferro.

SUMMARIO

O caminho de ferro de Mossamedes (*conclusão*), por Ferreira do Amaral — O novo imposto do sello — Parte Official, *Ministerio da marinha e ultramar, Carta de lei sobre a linha ferrea de Mossamedes; Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria, Portarias de 17 de setembro* — Tarifas de transporte — Necrologia — Caixa de socorros dos caminhos de ferro do Sul e Sueste — Notas de viagem, XXIX, *De Ventimiglia a Marselha* — O tratado luso-britannico — Entre collegas — Organisação e exploração d'um caminho de ferro inglez (*continuação*) — Paragem de um passageiro n'uma estação anterior à do destino do seu bilhete — Inquerito industrial da comissão metallurgica — Carteira dos accionistas — Boletim financeiro de Paris, por G. Pessard — Cotações dos titulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro — Receitas dos caminhos de ferro — Publicações recebidas. *A Arte Musical* — Nova avenida e elevador — Linhas portuguezas, *Santa Comba a Vizeu* — Beira Baixa — Pessoal da Companhia Real — Loanda a Ambaca — Linhas hespanholas — *O tunnel d'Argentera, A transversal de Hespanha, Demanda, De Monistral ao mosteiro de Monserrate* — Directos de Hespanha — Serviço de passageiros e mercadorias na linha de Triano — Linhas estrangeiras — *Viajar sem passaporte* — Na Australia — Jura — Simplon — Linhas da Prussia — A gare d'Este — Locomotiva aperfeiçoada — Experiencias de grande velocidade — Uma linha braçileira — Notas varias — Um tunnel sub-marino — Omnibus electricos — O campo de Marte — Avisos de serviço — Annuncios.

O CAMINHO DE FERRO DE MOSSAMEDES

IV

(CONCLUSÃO)

LIGA-SE muito naturalmente o caminho de ferro de Mossamedes com o futuro das nossas espheras de influencia na provincia de Angola.

E se é certo que, n'um jornal como este, de natureza absolutamente scientifica, não é nosso intento fazer áquelle esphera d'influencia referencias, pelas quaes se nos possam attribuir intuiitos politicos, que alias nunca tivemos em assumptos coloniaes, temos de

dizer a nossa opinião desassombrada e livre de preoccupações, que possam parecer vontade de não assumir responsabilidades d'uma convicção que é sincera e desapaixonada.

Desde que a Inglaterra, de facto comnosco limita por leste no districto de Mossamedes, no ramo superior do Zambeze, e a Allemanha faz a nossa limitação sul d'aquelle districto, o caminho de ferro de Mossamedes tem, depois de servir a colonisação do planalto, de expandir-se pelo sul até á nossa fronteira leste, e servir assim, não só o commercio portuguez do hinterland do districto, mas o commercio inglez e allemão das colonias limitrophes, e n'isto estará um poderoso elemento, do seu tráfico.

Como é claro, quanto mais internada fôr a fronteira leste, e dada a quasi impossibilidade de obter, na colonia allemã, um caminho de ferro, que alcance o littoral, o desvio sul da directriz prolongada é por demais recomendado, e assim teremos uma razão efficaz de exercermos soberania na esphera de influencia, que nos reservam os ultimos documentos internacionaes.

Perdida a esperança do reconhecimento dos direitos historicos completos, representados no mappa côn de rosa, porque apesar de todos os reconhecimentos de direito de expansibilidade, feitos pela França e pela Allemanha, taes actos representaram, não uma afirmativa de aliança contra intrusos, mas uma designação de não auxiliar directamente pretensões contrarias, essa abstensão deu a esses contrarios toda a força, que deriva, da certeza dos nossos fracos recursos militares, principalmente quando desacompanhados de alianças offensivas e defensivas de nações militares importantes.

Na Europa estabeleceu-se o principio de que só tem o direito de exercer soberanias em Africa, quem tenha recursos em pessoal e material para as tornar effectivas, e por isso não só os nossos concorrentes inglezes tem, na opinião da Europa, mais elementos de successo, na civilisação do continente africano, mas as nossas reclamações historicas, ou por meio de abstensões, prudentes, ou por insinuações directas, são pouco apoiadas pelas grandes nações europeas que, na epocha actual, em vez de se fazerem guardas de direitos constituidos se constituem, de preferencia, em promotoras de conveniencias immediatas, e successivas.

Em face d'estes principios, que são crueis perante o sentimento, mas os unicos admittidos perante os factos, alcançar sem disputas perigosas, de todos os dias, uma esphera d'acção, que tenha por limite leste o curso su-

perior do Zambeze, e fazer chegar até ali um caminho de ferro de penetração, é garantir, por meio d'um vasto isolador, solida e perduravelmente, o districto valiosissimo de Mossamedes, o mais proprio, como os factos todos os dias confirmam, para assegurar uma larga colonisação portugueza branca, que, irradiando para toda a África central, e para a Lunda seja a nossa fortaleza mais valiosa e a defesa mais efficaz do nosso domínio até ao littoral.

* * *

Um paiz atravessado por um caminho de ferro é, inquestionavelmente, uma região, que pertence a quem o manda fazer.

Se as estações civilisadoras do Congo foram motivo para, sobre elas se constituir uma nova nacionalidade, é facil de ver, e não precisa demonstração, que as estações d'um caminho de ferro de penetração, feitas pela nação dominadora, de direito, são a melhor e a mais incontestavel prova do domínio de facto.

Se como condição alimentar d'esse caminho de ferro, se obtiverem não só os interesses do tráfico, representados nas respectivas tarifas, mas ainda os d'um imposto de transito importante, é inquestionavel que reciprocamente se completam ainda, sob o ponto de vista financeiro, as condições do reconhecimento do hinterland até ao Zambeze e Cabompo, com as do taxamento do transito, e construcção do caminho de ferro, que entestando com o que venha de leste, seja o verdadeiro caminho de costa a costa, representativo do antigo ideal das travessias, que a America do norte realizou no seu grande continente, como uma das mais notaveis maravilhas do mundo.

Todo este prospecto facilmente perceptível de progressos futuros, deixará, para nós, de ter a importancia real, que deve ter, se uma barreira fixa natural, entre a província de Angola e os territorios de que os ingleses se tem apossado, não ficar como isolador das tendencias de expansão da Inglaterra na África Central, apoiadas na sua força, e na grande necessidade de collocação de productos da sua colossal e aventureira industria.

Destruida essa barreira, a expansão continuará, e dificilmente, passando o Zambeze para oeste, deixará de chegar até ao Atlântico.

É esta uma verdade que repugna confessar, mas que, como verdade, deve dizer-se, para que não alimentemos illusões sobre os factos, e sobre as previsões, que d'elles derivam.

* * *

E' pois nossa opinião, que nos parece ter demonstrado, á saciedade,

1.º — Que é necessário, pela construcção immediata do caminho de ferro de Mossamedes ao planalto, injetar na África central o sangue portuguez, que ali vai faltando, e que n'outras eras fazia ali, sem concorrentes, a nossa força e o nosso direito.

2.º — Que é necessário, para salvar este recurso essencial de domínio, marcar uma esphera d'acção, protegida por uma barreira natural, que seja um isolador efficaz contra a expansão successiva das colonias inglesas do centro d'África.

3.º — Que é preciso, querendo salvar a província de Angola no seu districto colonisavel pelas raças brancas, prolongar o caminho de Mossamedes até aos limites leste da nossa esphera de influencia, que, por este simple facto, ficará sendo a nossa esphera de domínio, e a afirmativa, que as nações da Europa melhor reconhecerão, de que mantemos, segundo os principios modernos, os nossos direitos historicos pelo exercicio d'u-

ma soberania efectiva e praticamente util para nós e para todos.

* * *

E assim termino este modesto estudo, que fiz a convite do redactor e proprietario da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, cuja amavel hospitalidade muito particularmente agradeço.

Despedindo-me d'esta collaboração accidental, peço aos leitores d'este interessante periodico me desculpem ter-lhes ocupado por tanto tempo a attenção, quando só tinham para compensar a nossa incompetencia, o interesse, por um districto, e por uma província, onde por bastante tempo exercemos o cargo de governador, e que nos devem a mais profunda gratidão, e a mais sincera estima.

Ferreira do Amaral.

O NOVO IMPOSTO DO SELLO

E' tristemente sabido que a reforma das nossas leis tem sempre por fim aggravar os impostos e peiorar, consequentemente, as condições da nossa vida económica, já de si pouco rasoaveis.

Resulta isto de que as discussões parlamentares dos respectivos projectos visam antes á oposição systematica dos partidos, do que ao estudo minucioso das leis que se propõem, e dos prejuizos que podem causar.

E' assim que uma nova lei acaba de ser promulgada, lei que passou como que desapercebida, que as associações commerciaes e industriaes não estudaram, que o publico não viu senão de relance, mas cujos perniciosos efeitos vão ser sentidos, porque vem aggravar os impostos existentes de uma forma, em certos casos, consideravel, e, prejudicando a industria dos transportes, destruir vantagens que ella, dia a dia, se esforçava por offerecer ao publico.

Referimo-nos á reforma do imposto do sello, publicada em 23 do corrente, e datada de 16, reforma que, só no que se refere ás expedições em caminhos de ferro, **triplica o imposto** existente por lei de 26 de novembro de 1885, e, em certos casos, **quadruplica-o**!

Não minudenciaremos o aggravamento de taxas dos documentos de alfandegas necessarios para o despacho das mercadorias, porque, sem sahir da nossa especialidade, temos bem a que nos referir.

Pela lei de 1885, cada expedição pagava 20 réis a titulo de sello de recibo, quantia que era pelas linhas ferreas incluida na sua cobrança de direitos de guia e registro.

Ao legislador pareceu agora que este imposto podia, como outros, ser elevado, e não se contentou em augmental-o em 6 por cento, como, em geral, sucede a todos os demais, augmento que levantou tantos protestos no paiz. Este augmento, contra o qual somos os primeiros a protestar, foi de **200 por cento**, e, na maior parte dos casos, de **300**!

Cada expedição paga d'ora avante 60 réis de imposto, e as de mercadorias que forem sujeitas a direitos mais 20 réis!

Isto é, de 20 réis passou-se, de um pulo, a 60 e a 80 réis, o que é caso novo na imposição do direitos!

Isto dá-se coincidentemente na epocha em que se pretende desenvolver o commercio e a industria, dá-se quando as empresas de transporte se esforçam por baratear os preços das suas tarifas, e quando todos se empenham em augmentar e melhorar as condições de transmissão de productos entre os diferentes pontos do paiz.

Justamente quando as linhas ferreas, pretendendo promover o envio de amostras de productos aos pontos mais afastados da sua origem, reduzem, motu proprio, o custo das pequenas encommendas de 440 a 50 réis, e de 590 a 100 réis, é que vem a lei estultamente reduzir este enorme beneficio para o publico, sujeitando estes envios a um imposto de 120 e 160 por cento! Simplesmente pasmoso!

Um exemplo d'este caso:

Qualquer pequeno volume de 5 kilogrammas pagava até hoje, do Porto a Lisboa 70 réis, dos quaes 50 réis para a companhia e imposto de transito, e 20 de sello, segundo a lei de 1885. Era já um imposto de 40 por cento.

Pois essa mesma encommenda passa a pagar 110 réis, isto é, os mesmos 50 réis á companhia e mais 60 réis de sello; e se fôr de genero sujeito a direitos da alfandega, pagará, além d'esses direitos já aggravados com os 6 por cento e com o aumento do custo dos papeis necessarios para o despacho aduaneiro, mais 20 réis de sello do boletim; isto é, como dissémos, o aumento é de 20: 60 = 200 por cento ou de 20: 80 = 300 por cento, e emquanto o caminho de ferro leva pelo transporte, carga, descarga, registro e guia, apenas réis 47,62, o Estado cobra o imposto de transito, 2,38 réis e mais 126 ou 168 por cento a titulo de sello.

Os resultados d'esta medida são obvios.

A's linhas ferreas ficou provado que não devem sacrificar os productos em beneficio do publico porque esse beneficio é d'oravante destruido pelo imposto, e portanto as tarifas n'estas condições não teem rasão de ser — devem annullal-as.

E' a primeira vez que tal aconselhamos, e fazemol'o conscientemente, porque escusado lhes é lutar contra elementos por tal forma destruidores.

Se o não fizerem, não conseguirão senão animar a criação de agencias da grupagens, tendo por fim reunir mercadorias de diferentes expedidores para as enviar como uma só remessa, evitando o repetido pagamento de tão gravoso imposto. Serão estas a lucrar e o Estado perderá com isso como perderão as linhas ferreas.

Finalmente, emquanto que, em Hespanha, o imposto de transito é de 3 por cento, e sómente cobravel, quando o custo do transporte excede a 4.500 réis (25 pesetas), o imposto em Portugal não só é de 5 por cento, como applicavel seja qual fôr a quantia cobrada, e ainda aggravado agora com o enorrimosso imposto do sello!

Triste exemplo damos de como sabemos proteger o nosso commercio e industria!

PARTE OFFICIAL

Ministerio da Marinha e Ultramar
DIRECCÃO GERAL DO ULTRAMAR

Dom Carlos, por graça de Deus, rei de Portugal e dos Algarves, etc. Fazemos saber a todos os nossos subditos, que as côrtes geraes decretaram e nós queremos a lei seguinte:

Artigo 1.^o E' o governo auctorizado a adjudicar, precedendo concurso, a construcção e exploração de uma linha ferrea económica, com largura até um metro, no distrito de Mossamedes, comprehendida entre a villa de Mossamedes e o alto da serra da Chella, segundo as seguintes bases:

1.^a Os concorrentes só poderão ser individuos ou empresas portuguezas.

2.^a A empreza ou companhia, que se formar para a construcção e exploração do caminho de ferro, será constituída com capitais subscriptos em Portugal, devendo a maioria dos seus directores ser sempre portuguezes, e a séde da dita empreza ou companhia em Lisboa ou Porto.

3.^a O representante da companhia em Mossamedes deverá ser portuguez, e bem assim a maioria dos seus empregados e operarios.

4.^a A conclusão total da linha deverá verificar-se até quatro annos depois de inaugurados os trabalhos; esta inauguração deverá verificar-se até quatro mezes depois de aprovados pelo governo os projectos definitivos da secção comprehendida entre Mossamedes e a base da Chella. Os projectos definitivos d'esta secção deverão ser presentes ao governo até seis mezes depois da data do contrato definitivo, ficando o governo auctorizado a marcar nos contractos a penalidade, pela falta de cumprimento, por partedes concessionarios, do que n'esta base se dispõe.

5.^a O governo concederá uma garantia de juro, não superior a 6 por cento sobre o capital de 2.550.000 réis, correspondente ao custo de 17.000.000 réis por kilometro, e á extensão de 150 kilometros, comprehendidos entre a villa de Mossamedes e a base da serra da Chella; este encargo, qualquer que seja o desenvolvimento do traçado n'esta parte da linha, não poderá exceder, em nenhum caso, 153.000.000 réis annuaes.

§ unico. Se a largura da via, adoptada pelo governo, fôr menor do que um metro, far-se-ha no custo kilometrico, base da licitação, a diminuição correspondente e proporcional a essa largura.

6.^a O governo concederá, para a parte da linha comprehendida entre a base da Chella e o plan'alto, uma garantia de juro não excedente a 6 por cento do custo orçamental do projecto; este encargo, qualquer que seja o custo e o desenvolvimento do traçado, não poderá exceder 47.000.000 réis annuaes em nenhum caso.

7.^a O governo, além do disposto nas duas bases antecedentes, não concederá nenhuma outra subvenção pecuniaria, ficando a exploração a cargo da empreza ou companhia que tomar o caminho de ferro.

8.^a A garantia de juro só começará a pagar-se, quando fôr aberta a exploração a primeira parte da linha, cuja extensão não seja inferior a 50 kilometros, e depois por cada ulterior secção, não inferior a 20 kilometros.

9.^a O governo concederá:

a) Todos os terrenos do estado, que deverem ser ocupados pela linha ferrea e edificios respectivos.

b) O direito, durante o prazo da concessão, de cortar nas florestas do estado, madeiras para serem empregadas na construcção e exploração da linha, subordinado, porém, tal direito á licença da competente auctoridade administrativa e aos regulamentos existentes ou que vierem a ser promulgados.

c) A importação livre de direitos do material fixo e circulante necessário para a construcção da linha, segundo os projectos aprovados pelo governo.

10.^a Ao governo pertencerá a aprovação dos traçados definitivos e variantes propostas durante a construcção, assim como dos projectos de estações e mais dependencias da linha.

11.^a Ao governo competirá a fixação das tarifas e suas alterações, assim de passageiros, como de mercadorias.

12.^a A concessão da linha será feita por noventa e nove annos, findos os quaes reverterá para o estado com todo o material fixo e circulante e todas as dependencias.

13.^a Quando o rendimento liquido do caminho de ferro excede 8 por cento, metade do excesso será destinado a indemnizar o governo das quantias que houver dispendido, em virtude das garantias, adicionadas como juro de 4 por cento.

14.^a O governo fará todos os regulamentos necessarios, não só para a fiscalisação da construcção e exploração do caminho de ferro, como tambem para a fiscalisação das contas, e praticará todos os mais actos que sejam precisos para se liquidar annualmente a garantia de juro que fôr devida.

15.^a A empreza ou companhia, que construir ou explorar o caminho de ferro, não poderá fazer contrato algum que importe alienação de direitos ou concessões, sem previa auctorisação do governo. Qualquer contrato a que falte esta clausula, considerar-se-ha de nenhum efeito juridico.

16.^a Quando não tenha havido concorrentes em dois concursos successivos, abertos com intervallo de trinta dias, que satisfaçam ás condições exigidas nas bases 1.^a, 2.^a e 3.^a, e demais constantes do programma, é o governo auctorizado a proceder, por administração á construcção da linha, podendo adjudicar a mesma construcção por empreitadas geraes ou parciaes não inferiores a 50 kilometros, realizando previamente as operaçoes financeiras para isso necessarias, e de forma que os encargos áquellas respectivos, em juro e amortisação, não possam exceder 200.000.000 réis annuaes.

17.^a O governo dará conta ás côrtes do uso que fizer d'esta auctorisação.

Art. 2.^o Fica revogada a legislação contraria a esta.

Mandamos portanto a todas as auctoridades, a quem o conhecimento e execucao da referida lei pertencer, que a cumpram e guardem e façam cumprir e guardar tão inteiramente como n'ella se contém.

Os ministros e secretarios d'estado dos negocios da fazenda a da marinha e ultramar, a façam imprimir, publicar e correr. Dade no paço da Pena, em Cintra, aos 15 de setembro de 1890. — El.

REI, com rubrica e guarda. — *João Ferreira Franco Pinto Castello Branco = Julio Marques de Vilhena.* — (Logar do sello grande das armas reaes.)

Carta de lei, pela qual Vossa Magestade, tendo sancionado o decreto das cortes geraes, de 12 de agosto de 1890, que auctorisa o governo a adjudicar, precedendo concurso, a construcção e exploração de uma linha ferrea económica, com largura até 1 metro, no districto de Mossamedes, comprehendida entre a villa de Mossamedes e o alto da serra da Chella, segundo as bases n'elle declaradas, assim o manda cumprir e guardar tão inteiramente como n'elle se contém, pela fórmula retro declarada.

Para Vossa Magestade vêr. — *Bernardo de Lemos da Fonseca* a fez.

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria
DIRECCÃO GERAL DAS OBRAS PUBLICAS E MINAS
2.º — *Repartição — Caminhos de ferro*

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 8 do corrente mez da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem aprovar, nos termos da parte do mesmo parecer, que por copia se remette com esta portaria ao director da fiscalisação dos caminhos de ferro de leste e norte e oeste, o projecto datado de 29 de julho ultimo, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, de uma variante da estrada real n.º 67, Lisboa a Cascaes, e entre os kilometros 17,68500 e 1,01918.

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

Paço, em 17 de setembro de 1890. — *Frederico de Gusmão Corrêa Arouca.*

Para o director da fiscalisação dos caminhos de ferro de leste e norte e oeste.

Sendo de reconhecida vantagem approximar quanto possivel a testa das linhas terreas do sul e sueste do seu *terminus natural*, Lisboa: determina Sua Magestade El-Rei que a direcção dos caminhos de ferro do sul e sueste proceda aos estudos do prolongamento dos mesmos caminhos de ferro do Barreiro a Cacilhas.

Paço, em 17 de setembro de 1890. — *Frederico de Gusmão Corrêa Arouca.*

Para o director dos caminhos de ferro do sul e sueste.

Sua Magestade El-Rei ha por bem exonerar o engenheiro de 1.ª classe do corpo de engenheiros de obras publicas, João Anastacio de Carvalho, do cargo de director interino da fiscalisação dos caminhos de ferro da Beira Alta e ramal de Vizeu, que desempenhou com o seu provado zelo e intelligencia.

Paço, em 17 de setembro de 1890. — *Frederico de Gusmão Corrêa Arouca.*

Para o engenheiro João Anastacio de Carvalho.

Sua Magestade El-Rei ha por bem nomear director da fiscalisação dos caminhos de ferro da Beira Alta e ramal de Vizeu, o engenheiro de 2.ª classe do corpo de engenheiros de obras publicas, Bernardo de Aguilar Teixeira Cardoso.

Paço, em 17 de setembro de 1890. — *Frederico de Gusmão Corrêa Arouca.*

Para o engenheiro Bernardo de Aguilar Teixeira Cardoso.

Sendo a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes concessionaria da linha ferrea da Beira Baixa e attendendo as disposições da portaria de 30 de julho ultimo: ha por bem Sua Magestade El-Rei ordenar que a fiscalisação da exploração d'aquele caminho de ferro fique a cargo da direcção de fiscalisação dos caminhos de ferro de leste e norte e oeste.

O que se communica ao conselheiro director geral das obras publicas e minas para os devidos effeitos.

Paço, em 17 de setembro de 1890. — *Frederico de Gusmão Corrêa Arouca.*

Para o conselheiro director geral das obras publicas e minas.

Sua Magestade El-Rei conformando-se com a proposta do director da fiscalisação das linhas ferreas de leste e norte e oeste constante do officio n.º 1:029 d'esta data: ha por bem ordenar que o quadro provisorio do pessoal da fiscalisação da exploração do caminho de ferro da Beira Baixa seja o que segue:

Um inspector do movimento e trafego.

Um fiscal do movimento e trafego.

Tres agentes fiscaes de 1.ª classe.

Tres agentes fiscaes de 2.ª classe.

Quatro aspirantes.

Paço, em 17 de setembro de 1890. — *Frederico de Gusmão Corrêa Arouca.*

Para o director da fiscalisação dos caminhos de ferro de leste, norte e oeste.

TARIFAS DE TRANSPORTE

Volumes pequenos. — Distribuimos hoje esta tarifa combinada entre as companhias Real e da Beira Alta e a administração do Minho e Douro para o transporte de volumes pequenos, amostras etc. entre quaisquer estações das tres rôdes.

As vantagens d'esta tarifa para o publico estão já provadas na existencia das tarifas semelhantes ate hoje em vigor n'essas linhas, tarifas cujo preço é agora ainda mais reduzido porque se aumenta o peso dos volumes de 3 a 5 kilos e se cria um novo grupo de 6 a 10 kilos por preço igualmente infimo.

Como costumamos dar sempre a comparação entre os preços antigos e os novos, ahi vae um exemplo:

Uma expedição de Valença do Minho para Villar Formoso:

	5 kilos	10 kilos
Pagava hoje.....	540 réis	540 réis
Fica pagando	170 »	320 »

Note-se, porém, que os preços novos teem já que ser sobre-carregados com mais 40 reis de imposto de selo, segundo a lei de 16 de setembro, risto que este imposto é hoje de 60 réis por expedição e na tarifa supra só se incluem 20 réis, segundo a antiga lei.

Veja-se o artigo que hoje publicamos sobre este assunto.

Esta tarifa teve na Companhia Real e no Minho e Douro a designação de P. n.º 3 e nas linhas da Beira Alta a de N B (M) n.º 2 de grande velocidade.

Peixe para Hespanha, e outros generos frescos. — Tão bem distribuimos hoje esta outra tarifa de grande velocidade que, em grande parte, reduz os preços actuaes em vigor, e facilita as transacções e a taxa das remessas de sardinhas, fructas e outros artigos, para a qual se tinha até hoje que recorrer a duas tarifas a n.º 1 da Companhia Real e a n.º 2 de Madrid Caceres.

A comparação entre os preços actuaes d'estes generos e os desde 1 de outubro dá os seguintes resultados, por 100 kilos:

Lisboa para	Fructas, sardinha, etc.
	actual novo
S. Vicente	1.249 1.206
Arroyo	1.465 1.422
Caceres	1.501 1.476
Cañaveral	1.555 1.512
Plasencia	1.681 1.620
Navalmoral	1.861 1.692
Talavera	2.041 1.890
Torrijos	2.185 1.998
Cabañas	2.275 2.088
Madrid	2.509 2.304

NECROLOGIA

Temos o sentimento de inscrever aqui n'este triste registro o nome de Francisco Fillipe Pereira, sub-chefe do serviço da Contabilidade Geral da Companhia Real, um collega que de longos annos estimavamos e um empregado que prestou sempre relevantes serviços no desempenho de um cargo de tão grande responsabilidade.

CAIXA DE SOCORROS DOS CAMINHOS DE FERRO DO SUL E SUESTE

O Diario do Governo de 18 do mez findo, publicou o alvará aprovando os estatutos da caixa de socorros dos caminhos de ferro do Sul e Sueste, fundada em

1883, sendo ministro das obras publicas, o grande estatista Antonio Augusto d'Aguiar.

A utilissima associação presta relevantes serviços aos seus socios, que são exclusivamente empregados das linhas do Sul e Sueste.

Como caixa de auxílios mutuos tem esta associação por fim:

Ministrar subsídios aos associados na enfermidade e na inabilitade, e garantir pensões ás suas viúvas.

Como caixa de credito:

Emprestar aos seus associados, mediante o premio estipulado nas instruções regulamentares, determinadas quantias para ocorrerem a suas necessidades;

Descontar os ordenados, ferias ou quaisquer outros proventos dos associados, quando vencidos ou liquidados;

Como sociedade cooperativa de consumo:

Fornecer aos empregados generos alimenticios, artigos de vestuario e outros de uso domesticó, estabelecendo para esse fim armazens no recinto do caminho de ferro, nos logares em que a administração os autorizar, ou contratando com os donos dos estabelecimentos de venda d'esses artigos e generos.

O fundo permanente ou capital da sociedade consta da importancia de todas as joias e multas, de 20 % do fundo disponivel, da importancia de 100 réis por cada exemplar dos estatutos, e da importancia dos donativos e cedencias e de quaisquer outras quantias não designadas.

O fundo disponivel — d'onde serão tiradas todas as despesas da sociedade — compõe-se da importancia das quotas ou contribuições mensaes e do rendimento do capital, liquido tudo dos 20 % acima mencionados.

NOTAS DE VIAGEM

XXIX

De Ventimiglia a Marselha

Poucas coisas ha tão supinamente aborrecidas como passar uma noite em viagem, sem dormir e sem uns bons companheiros para um cavaco animado. Mas todo esse mal-estar desaparece quando o dia começa a romper no horizonte, illuminando panoramas não vistos, fazendo-nos prepassar deante, n'um vertiginoso andamento, cidades e villas, edificios e prados, longas florestas e longos mares.

E nada mais encantador do que o despontar da manhã, correndo entre a beira do Mediterraneo e a cordilheira dos Alpes Marítimos, cujo contra-forte serve de leito á linha que de Genova nos traz a Ventimiglia e d'esta até San Raphael, Sanremo, Ospedaletti, Bordighera, as tres estações italianas antes de Ventimiglia que são outros tantos sitios encantadores, onde se abrigam dos rigores do inverno as sociedades elegantes da França, da Suissa e da Austria, etc.

A saída da primeira atravessamos o cabo Nero por meio de um tunnel de uns 700 metros, depois da segunda penetraramos ainda 4 de 200 a 300 metros.

E assim, ora passando as faldas da montanha sob tunneis, ora galgando os rios em viaductos, que chegamos a Ventimiglia, a estação de fronteira, onde vemos, com agradável surpresa, que temos o relojo adiantado 47 minutos, o que nos oferece a esperança de os empregar almoçando no bufete, enquanto um moço da estação, a troco de um franco, nos apresenta a malla á verificação da alfandega, e nol'a mette no compartimento em que devemos seguir.

A cidade não a vemos porque... estamos quasi por baixo d'ella. Com efeito, ao sahir da estação, atravessamos logo a povoação por meio de um tunnel de 550 metros, e só passado elle, vimos, lá no alto, as muralhas fortificadas da antiga cidade liguriana.

Segue então a linha sobre grandes aterros passando os 5 tunneis de Mari (270^m) Murtola (80) Batteria (347) Dogana (276) e Rochers Rouges (89), depois ainda o do valle de Meudon, que tem 503 metros e eis-nos de novo na França, na linha do P. L. M. de que logo conhecemos o sollicito serviço pelo cuidado com que os limpadores lustram os corrimões das carroagens, para que os passageiros não sugem as mãos ao descer.

Se até este ponto a linha nos oferecia uma viagem interessante, d'aqui em diante o traçado não podia ser melhor escolhido, para uma excursão de prazer.

Depois de Menton, vem um novo subterraneo de 560 metros em que se passa o cabo Martin, o local favorito das caçadas no inverno, á saída do qual avistamos o elevado promontorio do Monte-Carlo onde é o celebre Casino em que a roleta campeia inferne, produzindo a mais radical transformação das fortunas dos seus febris frequentadores.

Atravessemos em tunnel este monte que podia já ser de ouro se o que continuamente corre sobre aquellas mesas não desaparecesse nos fartos dividendos aos accionistas da companhia que sustenta o casino, e passado um pequeno viaducto de pedra sobre o valle de Gaumates, eis-nos em Monaco, o original principado dos margens de Mediterraneo.

Monaco é uma outra estação invernal das mais frequentadas, pelo seu clima, pelos distracções que oferece aos visitantes de 15 de novembro a fim de março, bailes, concertos, jogo, tiro aos pombos, theatro lyrico, etc.

Desde Monaco o paiz que atravessamos é um paraíso.

As flores vicejam por toda a parte, as grandes palmeiras, os katus, os limoeiros, as laranjeiras embalsam o ambiente; as plantas tropicaes acompanhamos á direita; as verdes aguas do mar ora quasi veem beijar os carris da linha ferrea, ora se afastam quando esta, em forte muros de supporte lhes corre sobranceira, seguindo todavia os contornos d'aquella bacia enorme.

Sete tunneis se atravessam até chegar a Villefranche elegante cidadesinha, cujo caserio se recosta em amphiteatro na falda da montanha, espargindo os multicosos reflexos do sol, que lhe dá de frente, por sobre o valle onde a linha se estende.

Mais alguns minutos de marcha, dois tunneis sendo o segundo de 600 metros, uma ponte, e eis que entramos na garrida patria do general Massena de tão triste memoria para nós.

Nice é ainda outra cidade de grande frequencia pelos franceses e estrangeiros, como estação d'inverno.

A linha incide então pela beira do rio para evitar os contrafortes do Esterel. O panorama é lindo quanto pôde imaginar-se.

Em breve atravessamos o Var sobre uma ponte de 6 vãos de 330 metros de extensão.

Depois vem Cannes, ainda outra cidade do clima temperado, toda ella flores e verduras, e como tal frequentadissima no inverno. Em frente, no mar, aparecem como dois ramos de flores as ilhas de S. Margarite e Lérins.

Passada esta estação e outras sem importancia, a linha, em S. Raphael, corta para o interior, em diferentes tunneis entre os quaes um de 810^m; á direita avisamos a porta dourada, um do monumentos romanos de Frejus, onde deixamos de ver o mar até La Garde.

Em Arcs temos uma paragem, o comboio recebe os passageiros do ramal de Draguignan.

Vamos atravessando então o valle de Hyeres um dos mais ricos prados da França.

Tomando de novo o littoral, paramos em seguida em Toulon, cidade de grande importancia commercial, cujos gigantescos arsenaes abastecem a França com as suas bellas construções maritimas.

Toulon tem dois portos, um do commercio, outro militar, os quaes, assim como o arsenal, avistamos do comboio.

A' sahida avistamos Saint-Nazaire e o seu grande porto, ao fundo de uma pequena bahia.

Estamos em Ollioules onde são as pittorescas gargantas vulcanicas com a sua gruta de stalactites, uma das curiosidades da Provença.

O caminho de ferro contorna o golpho, levando-nos a La Cioat onde são os grandes estaleiros das *Messageries maritimes*.

Entre esta estação e Cassis atravessamos dois tunneis mais, o primeiro dos quaes de 1.600 metros.

Cassis é uma pequena povoação de que a pesca do coral constitue a especialidade, seguindo a linha para o norte até Aubagne, de onde rapidamente volta para o oeste, pelo rico valle de St. Pons, coberto de vegetação explendida offerecendo a apparencia de um enorme jardim.

Do comboio mesmo gosamos bellos pontos de vista da Provença.

Alguns kilometros depois entramos no maior tunnel de toda a linha, o de Mussaguet, que tem 2.600 metros, isto é pouco menos do que o nosso do Rocio.

De Aubagne a Marselha são apenas 17 kilometros com poucas obras de arte, e essas sem importancia.

Não sucede o mesmo a esta cidade que é de todo o ponto interessante como veremos no proximo artigo.

O TRATADO LUSO-BRITANNICO

Depois da publicação do nosso ultimo numero temos recebido varios protestos contra esta negociação, da Sociedade de Geographia, das Associações Commercial, dos Logistas, dos Empregados do Commercio e Industria, Empregados do Commercio de Lisboa, Atheneu Commercial etc., Commercial de Coimbra, Medico Cirurgica, etc.

Todos se exprimem em termos elevados contra os resultados funestos para o paiz d'este triste documento, tornando-se echo da opinião geral que a tal ponto o condenou, que os proprios iniciadores se viram forçados a abandonal-o e com elle as suas cadeiras ministeriaes.

A nossa opinião continua a ser o velho rifão portuguez: «Antes morte que vergonha.» Portugal saberá bem soffrer as consequencias, quaesquer que elles sejam, do acto que exponteaneamente e por livre vontade da maior parte dos seus habitantes, praticou, repellindo o tratado que o aviltava, embora tenha que lançar a si proprio a condenação que o convencional Siéyès verberou a Luiz XVI: *La mort sans phrases.*

ENTRE COLLEGAS

Agradecemos sempre que os nossos estimaveis collegas se utilizam do nosso trabalho, citando esta folha, e pedimos-lhes continuem n'estas condições, dispondo de quanto aqui publicamos.

N'esta conformidade não se estranhará que façamos o reparo a alguns que se esquecem do titulo do nosso jornal, no principio ou no fim das transcrições que fazem, caso que ainda n'esta semana se deu com a *Actualidade, Jornal de Santarem, Diario do Commercio* e não sabemos se mais algum.

ORGANISACAO E EXPLORACAO D'UM CAMINHO DE FERRO INGLEZ

(Continuação)

Officinas de Earles-Town

Todos os wagons, assim como os wagonetes destinados ao transporte de mercadorias na cidade, são construidos pelas officinas de Earles-Town, entre Liverpool e Manchester.

Estas officinas, muito importantes, estendem-se n'uma superficie de 13 hectares e ocupam 1.600 operarios; a estas officinas estão annexas, como ás de Crewe e Wolverton, escolas, um instituto mechanico e uma biblioteca, composta de 3.000 volumes.

Movimento dos comboios

O capitulo X trata do movimento dos comboios. O percurso annual dos comboios no London e North-Western é de 31.500.000 kilometros para os comboios de passageiros e de 29.000.000 kilometros para os de mercadorias; se a estas cifras se juntar as dos trajectos de trens vazios, e as das manobras, vê-se que as locomotivas percorrem annualmente 88.000.000 kilometros.

O numero de passageiros transportados é de 56.465.260 e a tonelagem das mercadorias de 33.937.758 toneladas.

As receitas de passageiros são de 104.645.450 francos e as de mercadorias de 149.357.980 francos, ou seja um total de 254.003.430 francos.

Linhos em circulação activa

A circulação dos comboios na maior parte da rede é muito activa. Assim entre Liverpool e Manchester, onde ha apenas duas vias, circulam 564 comboios em 24 horas, e em ambos os sentidos; comprehende-se n'este numero 112 comboios expressos, marchando com a velocidade média de 71 kilometros por hora. Na linha principal, entre Londres e Crewe, a circulação dos comboios é por tal modo activa e sobretudo tão diferente a velocidade dos diversos comboios que a companhia viu-se na necessidade de elevar a quatro o numero de vias, entre Londres e Roade, em uma extensão de 97 kilometros, e entre Stafford e Crewe n'uma extensão de 42 kilometros; as duas vias novas servem para a circulação dos comboios de mercadorias, e as duas antigas para a dos de passageiros.

Este desdobramento de vias, foi já da mesma maneira empregado, em outras partes da rede, em extensão variando de 800 metros a 8 kilometros. Em outros pontos, juntou-se só ás duas primeiras linhas, uma 3.^a, destinada ao serviço de mercadorias.

Não é exclusivo da rede de London e N. W. este desdobramento de vias; quasi todas as grandes linhas, e principalmente as que vão até Londres, tem sido obrigadas a proceder da mesma forma.

O estabelecimento d'estas quatro vias, em certos pontos da rede, permitiu separar os comboios de marcha lenta dos de grande e rapido andamento, simplificar assim a exploração, diminuir as probabilidades de acidentes, e reduzir ao minimo as paragens dos comboios e as irregularidades da sua marcha, porque, como diz M. Findlay, da pontualidade na marcha dos comboios, depende a boa reputação d'uma companhia.

Da mesma forma que nas outras rôdes inglesas e nas do continente o pezo e a extensão dos comboios, principalmente dos comboios expressos, foi tambem aumentado em grande proporção na rede do London & N. W.; desde 1863 este aumento foi mais que duplo para alguns comboios expressos, sobretudo para o expresso da

Escocia; a velocidade aumentou-se tambem em proporções, variando entre 5 e 14 %.

A velocidade média dos comboios expressos na rede do London & N. W. é de 72 kilometros por hora, deduzindo as paragens, e a velocidade commercial d'estes mesmos comboios é de 67 kilometros; o comboio que marcha mais rapidamente é o de Londres a Manchester cuja velocidade, com paragens deduzidas, é de 72 kilometros por hora, e a velocidade commercial de 68 kilometros.

O London & N. W. apenas occupa o 3.º grau na ordem das rôdes inglesas, sob o ponto de vista de velocidade; é sobrepujado pelas companhias do Midland e do Great-Northern, cujas velocidades médias de marcha nos comboios expressos, deduzindo as paragens, são respectivamente de 84, ^{km}5 e de 76 kilometros por hora.

Occupa porém o primeiro logar se o considerarmos pelo numero total de kilometros percorridos na sua rede pelos comboios expressos: o Midland está em segundo logar, e o Great Northern em terceiro: é tambem muito considerado, pela regularidade de serviço.

Não fizemos entrar — bem entendido — como factores d'esta comparação as velocidades obtidas em agosto de 1888, durante o «Race to Edinburgh». (1) As velocidades obtidas durante esta tão interessante luta, foram — sob todos os pontos de vista — muito superiores ás velocidades que indicamos.

Linhos de via unica

A companhia de London & N. W. possue, como as outras rôdes inglesas, um certo numero de linhas de via unica. Em geral a exploração d'estas linhas faz-se com o *baton-pilote*, a não ser que as linhas sejam muito curtas, e nesse caso se faça o serviço de ida e volta com uma só machina. Não obstante as vantagens do *baton-pilote*, com respeito a segurança, não é conveniente exigir-se secções curtas, afim de não limitar muito a potencia da circulação da linha; em certas circunstancias, em consequencia dos atraços, pôde mesmo suceder que o *baton-pilote* esteja em uma extremidade da secção, enquanto que um comboio deve partir da outra extremidade para mudar o cruzamento. Para evitar estes inconvenientes, conservando-se sempre uma segurança absoluta, a companhia de London & N. W. applicou um novo apparelho chamado *Baton-pilote-elettrique*, e que é devido a M. M. Webb e Thompson; é o aperfeiçoamento d'um primeiro apparelho, imaginado por M. Tyer. Este sistema que funciona em duas secções da linha de Bletchley a Cambridge, tem dado muito bons resultados e vae ser desenvolvido.

Organisação do serviço para o tempo dos nevoeiros

O fim do capitulo é consagrado á organisação do serviço de signaes em caso de nevoeiro. N'estas circunstancias sendo os signaes invisiveis para os machinistas, coloca-se ao pé de cada signal um guarda da via, que deve colocar dois petardos nos rails, todas as vezes que o signal se fecha, e retirar-los logo que se abra de novo.

Cada um d'estes guardas, abrigado em uma pequena barraca, devidamente aquecida, faz um serviço de 12 horas.

Tem-se feito muitas tentativas para substituir o serviço dos guardas da via, por apparelhos mechanicos, mas posto que a coisa pareça simples á primeira vista,

todas as experiencias feitas até agora, não teem dado resultados bastante seguros, e a questão está ainda sendo estudada.

Durante o nevoeiro intensissimo que cobriu a Inglaterra durante cinco dias, de 14 a 19 de janeiro de 1888, a companhia do London & N. W. pôde conservar 2462 signaes, empregando n'este serviço 3:752 agentes. Graças a estas disposições só um expresso teve meia hora de atraso, e muitos chegaram sempre á hora regulamentar.

Com o fim de assegurar a presença dos guardas da via sempre que são necessarios, principalmente n'um paiz como a Inglaterra, em que os nevoeiros são frequentes e aparecem subitamente, a companhia resolueu fazer construir, proximo das barracas dos agulheiros, casas onde, mediante um aluguer que varia de 3 francos e 10 centimos a 3 francos e 75 centimos por semana, se alojam todos os empregados da via; cada uma d'estas casas, rende cerca de 5:000 francos á companhia, que actualmente está construindo umas 4:000.

(Continua).

(*Revue Générale des Chemins de Fer.*)

PARAGEM DE UM PASSAGEIRO N'UMA ESTAÇÃO ANTERIOR Á DO DESTINO DO SEU BILHETE

Recebemos uma pergunta de um nosso assignante, sobre se um passageiro com bilhete de tarifa geral pôde ficar n'uma estação anterior áquella para que comprou bilhete, sujeitando-se a perder o valor do trajecto não percorrido.

Respondemos: E' certo que as tarifas geraes das linhas portuguezas estabelecem que os bilhetes só são validos para o comboio dia e estação n'elles designada, mas não é menos certo que tanto em Portugal como em Hespanha e França não se faz valer esse direito, consentindo-se que o passageiro com bilhete de *tarifa ordinaria*, isto é, sem preço reduzido, qualquer que elle seja, deixe o comboio n'uma estação anterior á do seu destino, recolhendo-lhe o bilhete, como se elle seguisse até o fim da viagem.

Isto, que se faz por equidade, não impede o direito que em qualquer estação o chefe possa ter para fazer pagar ao passageiro o percurso desde a origem até o ponto em que se apeou, podendo o passageiro pedir depois o reembolso do preço d'esse novo bilhete, na direcção da linha; caso aquelle que se pôde dar quando o chefe da estação intermédia não possa saber de momento se o bilhete que lhe apresentam é bem de tarifa geral ou de qualquer tarifa especial que elle não conheça.

INQUERITO INDUSTRIAL DA COMMISSÃO METALLURGICA

A Associação Industrial Portugueza nomeou uma grande commissão para estudar o estado das nossas industrias em geral, e habilitar a associação com os dados necessarios para ella desafogadamente pedir ao governo a sensata e justa protecção ao seu melhoramento e progresso.

Uma sub-commissão encarregada da parte metallurgica resolveu dirigir um questionario a todos os industriaes da metallurgia, com o fim de obter os elementos indispensaveis não só ao desenvolvimento das industrias respectivamente existentes, mas ainda á criação de outras congeneres — cuja ausencia entre nós, desgraçadamente só tem um motivo: a indolencia — dividindo-se em dois grupos: 1.º De materias primas e seus derivados; 2.º De construções metallicas em geral.

(1) Vidé cartas d'Inglaterra publicadas n'esta *Gazeta* n.º 8 de 1 de julho de 1888 e 12 de 1 de setembro de 1888.

Recebemos esse questionario, cuja leitura recommendamos aos industriaes d'esta especialidade, certos de que será um importante serviço para elles e para o paiz o estudo que a Associação Industrial vae empreender.

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

AMORTISACÃO DE OBRIGAÇÕES

Tendo-se procedido ao sorteio de 350 obrigações da emissão de 13 de agosto de 1888, de 380, da emissão de 8 de fevereiro de 1889, de 5, da emissão de 9 de maio e de 50 da emissão de 7 de novembro, que serão amortisadas no dia 1 de outubro proximo, foram extraídos os numeros que abaixo seguem:

Emissão de 13 de agosto de 1888. Numeros:

9:721	a	9:730	190:961	a	190:970
14:096	"	14:100	197:091	"	198:000
21:301	"	21:310	204:261	"	204:270
22:021	"	22:030	216:321	"	216:330
22:281	"	22:290	228:761	"	228:770
24:661	"	24:670	238:011	"	238:020
28:331	"	28:340	249:741	"	249:750
53:961	"	53:970	281:301	"	281:310
81:291	"	81:300	286:901	"	286:910
81:301	"	81:310	286:911	"	286:920
82:941	"	82:950	296:821	"	296:830
92:431	"	92:440	296:831	"	296:840
92:591	"	92:600	296:841	"	296:850
103:461	"	103:470	309:251	"	309:260
108:641	"	108:650	352:061	"	352:070
126:951	"	126:960	359:231	"	359:240
176:511	"	176:520	381:091	"	381:100
179:821	"	179:830	—	—	—

Emissão de 16 de dezembro de 1888. Numeros:

400:731	a	400:740	413:911	a	413:920
---------	---	---------	---------	---	---------

Emissão de 8 de fevereiro de 1889. Numeros:

516:481	a	516:490	755:201	a	755:210
518:741	"	518:750	772:141	"	772:150
530:451	"	530:460	777:171	"	777:180
535:361	"	535:370	778:841	"	778:850
536:591	"	536:600	781:571	"	781:580
546:051	"	546:060	790:611	"	790:620
552:961	"	552:970	794:611	"	794:620
590:901	"	590:910	800:131	"	800:140
593:231	"	593:240	822:331	"	822:340
620:691	"	620:700	831:331	"	831:340
620:871	"	620:880	831:421	"	831:430
654:041	"	654:050	866:381	"	866:390
663:021	"	663:030	867:421	"	867:430
673:861	"	673:870	869:451	"	869:460
680:271	"	680:286	870:081	"	870:090
689:531	"	689:549	872:301	"	872:310
711:941	"	711:950	901:181	"	901:190
721:741	"	721:750	991:371	"	901:380
739:421	"	739:430	901:641	"	901:650

Emissão de 9 de maio de 1889. Numeros:

928:061	a	928:065
---------	---	---------

Emissão de 7 de novembro de 1889. Numeros:

949:241	a	949:250	971:721	a	971:750
975:601	"	975:610	—	—	—

Emissão de 28 de março. Numeros:

4:661	a	4:670	30:271	a	30:280
8:151	"	8:160	39:921	"	39:930
8:161	"	8:170	57:191	"	57:200
12:011	"	12:020	62:451	"	62:460
15:101	"	15:110	62:461	"	62:470
20:041	"	20:050	70:051	"	70:060
21:931	"	21:940	102:831	"	102:840

COMPANHIA DO PAPEL DO PRADO

Amortisacão de obrigações

Tendo-se procedido hoje ao sorteio de 13 obrigações que teem de ser amortisadas no dia 1 de outubro proximo, foram extraídos os seguintes numeros:

89, 161, 391, 620, 723, 767, 2:590, 2:661, 2:759, 2:848, 3:229, 3:665, 3:692

Ficam portanto avisados os possuidores das mencionadas obrigações que serão pagos no citado dia 1 de outubro proximo, cessando desde a mesma data o vencimento do respectivo juro.

Tanto este pagamento como o dos coupons vencidos se efectuarão da citada data em diante, em Lisboa, no escriptorio da companhia, largo de S. Julião, 12, 2.º, todos os dias, do meio dia, às 3 horas, e no Porto, no deposito da companhia, rua de Passos Manuel, n.º 40, às terças e sextas-feiras, às horas acima indicados.

BOLETIM FINANCEIRO

Bolsa de Paris, 27 de setembro de 1890.

A firmeza dos nossos titulos cada dia se accentua mais, de forma que o corte do coupon, as ameaças da entrega de titulos em liquidação e o aumento a 5% da taxa do desconto em Londres não tiveram efeito algum sobre as cotações de 3% frances.

Ha, pois, toda a razão para dizer que os titulos franceses não querem baixar mas deve-se acrescentar que elles não podem fazê-lo porque os portadores de titulos que tem em seu poder um valor que em seis meses lhes aumentou 7:000 francos em cada 3:000 de capital guardarão cuidadosamente este valor em carteira porque bem sabem que se o venderem nada encontrará tão vantajoso e seguro para o emprego dos seus capitais.

Alguns espíritos pessimistas pretendem que o 3% está muito caro a 96 fr. porque não dá mais que 3,10% mas o que faz que o interesse diminua se o capital aumenta? E' o contrario do que geralmente se produz com outros valores e por isso os titulos públicos são cada vez mais procurados.

O amortisável e o 4% tem estado menos activos por falta de especulações, ficam em 97 fr. e 106,30.

Os fundos estrangeiros tem-se mantido muito regularmente nas cotações precedentes, excepção feita dos italianos que têm sofrido os resultados da situação precaria do seu governo, descendo a 94 fr.

O portuguez tem sido muito procurado entre 63 e 64. Deixa-mo hoje a 63,40. Diz se aqui que o governo portuguez oferece o monopólio dos tabacos como garantia do novo empréstimo, para a emissão do qual está em negociação com um grupo frances; todavia o acordo, segundo parece, não pôde até hoje, ser estabelecido entre as duas partes porque o grupo financeiro insiste em fazer reconhecer uma corelação absoluta entre o rendimento actual dos tabacos e a importância da annuidade a receber.

Também se fallou d'uma especie de arranjo entre os gabinetes de Lisboa e Paris sobre uma indemnização a conceder aos portadores dos titulos D. Miguel. Sem poder afirmar tudo que há de fundado n'este boato, parece-me difícil admitir que o governo portuguez, depois da escandalosa campanha emprehendida pelo syndicato D. Miguel se deixe impressionar por uma tal *chantage*, e creio bem que esses boatos de conciliação não tem outro fim senão apanhar na rede alguns compradores aos titulos que o syndicato possue.

Eis o que diz, a este respeito, um dos nossos auctorizados collegas da imprensa parisiense:

“O syndicato que opera sobre as obrigações D. Miguel encontrou o meio de obter um bom rendimento aos seus titulos improdutivos, de forma que seria até talvez o primeiro a quem não agradaría que as suas ruidosas reclamações fossem escutadas.

“Nesse dia cair-lhe-hia das mãos o instrumento dos seus maiores proventos.

“A sua maneira de operar é a mais simples. Quando durante uns meses elle deixa de dar signal de vida, a cotação dos titulos cai muito baixo. Não se fallando n'elles, os portadores supõem que o negocio está abandonado, desfazem-se dos titulos que o syndicato vai recolhendo sem ruido, de forma a achar-se possuidor d'uma provisão respeitável no dia em que se annuncia um novo empréstimo portuguez. Nesse dia volve a dar signaes de vida e de que o seu silencio não tinha a significação que se lhe atribuia.

“Recomeça a sua publicidade ruidosa, a qual chega, n'um dado momento, a fazer crer que o governo portuguez está em vespera de transigir.

“Naturalmente os compradores reaparecem: passa-se-lhes então por alto preço uma boa parte dos titulos que se compraram á cotação do papel inutil. Depois faz-se de novo o silencio, para depois d'elle recomeçar o ruido e n'este jogo, não é exagerar supôr que o syndicato ganha 50 a 60 por cento ao anno.

“A arte de obter rendimento a titulos improdutivos chegou, aqui, a um verdadeiro grau de perfeição!»

O exterior retomou cerca de 79 e o Egypto é pedido a 495; os ottomanos estão muito mantidos.

O Credit Foncier faz 1315, o Suez 2425 e o Banco de França 4295.

As acções de caminhos de ferro temido um mercado muito activo, 1485 o P. L. M.; 1860 o Norte; 1515 o Orleans e 1188 o Midi.

Teem-se cotado os Austriacos a 582 e os Lombardos a 357; o Norte de Hespanha a 375; o Madrid Zaragoza a 325 e os Portuguezes a 510.

G. Pessard,

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

BOLSAS	TÍTULOS	DIAS												
		16	17	18	19	20	22	23	24	25	26	27	29	30
Lisboa . .	Acções C.ºs de Ferro Portuguezes	—	—	94.000	93.000	92.000	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Ascensores " "	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	72.500	—	75.200
Obrig. C.ºs de Ferro Portuguezes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Nacional	74.000	74.000	—	70.000	—	68.500	68.500	67.600	—	—	70.000	—	68.000
	» C. de F. Atravez d'Africa	84.400	84.500	80.000	—	84.000	80.000	79.500	—	78.400	78.500	—	—	—
Paris	Acções C.ºs de Ferro Portuguezes	545	545	545	315	545	—	545	—	545	540	505	505	—
	» Madrid-Caceres-Portugal	210	205	—	208,75	205	206,25	205	—	205	208	—	205	—
	» Norte de Espanha	377,50	375	372,50	373	—	—	—	374	374	374	374	—	—
	» Madrid-Zaragoza-Alicante	326,25	326,25	323,75	325	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Andaluzes	440	438,75	435	436,25	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. C. de Ferro Portuguezes	356,25	358	356	—	357,50	356	350	352,25	345	347	—	350	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal	356,25	354,25	353	352	356	355	355	355	354,50	348	—	349,75	—
	» Norte de Espanha, 1.º hypotheca	387	386	387	386	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» C. de F. Atravez d'Africa	485	485	485	485	485	485	485	485	485	485	—	485	—
	» C.º da Beira Alta	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Londres . .	Obrig. C. de F. Atravez d'Africa	90	90	90	90	91	90	91	91	91	91	—	94	—
Amsterd. .	Obrig. C. F. Atravez d'Africa	94,87	94,87	94,50	94,50	94,37	94,37	94,37	90,75	90,75	90,75	—	89,75	—
Bruxellas. .	Obrig. C. de F. Atravez d'Africa	92	92	92	92	92	92,50	92	92	94,25	94,25	—	94,25	—

RECEITAS DOS CAMINHOS DE FERRO

LINHAS	PERÍODO DE EXPLORAÇÃO	RECEITAS NO PERÍODO						DESPESAS				DESPESAS	
		1890		1889		1890		1889		1890		1889	
		KIL.	TOTAES	KILO-METRÍCAS	KIL.	TOTAES	KILO-METRÍCAS	1890	1889	1890	1889	DESPESA A FAVOR DE	
Antiga rede (1)	de 3 a 9 Setemb.	580	Réis 31.250:000	Réis 93.534	580	Réis 39.420:000	Réis 102.448	Réis 1.668.077:000	Réis 1.886.860:000	Réis —	Réis 248.783:000		
	10 a 16	" "	68.700:000	148.448	"	61.680:000	106.334	4.736.777:000	4.948.540:000	"	244.763:000		
Novo rede não garant. (2)	3 a 9 Setemb.	82	Réis 44.480:000	Réis 436.341	82	Réis 8.260:000	Réis 100.734	Réis 200.378:000	Réis 23.496:700	"	Réis 34.589:000		
	10 a 16	" "	10.650:000	129.878	"	8.990:000	109.634	240.957:000	244.028:000	"	29.929:000		
» » garantida (3)	3 a 9 Setemb.	168	Réis 7.300:000	Réis 43.452	168	Réis 6.369:000	Réis 37.911	Réis 123.574:000	Réis 135.088:000	"	Réis 9.544:000		
	10 a 16	" "	10.000:000	59.323	"	41.154:000	90.202	133.574:000	146.242:000	"	40.668:000		
Ramal de Cascaes	3 a 9 Setemb.	49	Réis 2.096:540	Réis 440.344	"	"	"	Réis 35.344:740	"	"	"		
	10 a 16	" "	2.435:280	442.383	"	"	"	37.446:990	"	"	"		
Linha Urbana	3 a 9 Setemb.	4	Réis 983:000	Réis 245.750	"	"	"	Réis 46.944:290	"	"	"		
	10 a 16	" "	977:000	244.250	"	"	"	47.921:290	"	"	"		
Sul e Sueste	30 a 5 Agosto	475	Réis 44.046:940	Réis 29.572	475	Réis 42.927:930	Réis 27.246	Réis 377.734:233	Réis 339.382:470	Réis 38.348:765			
	6 a 12	" "	45.964:320	Réis 33.609	"	Réis 44.664:040	Réis 30.874	Réis 393.695:535	Réis 354.046:480	Réis 39.649:075			
Minho e Douro	24 a 27 Maio	340	Réis 14.749:000	Réis 55.444	340	Réis 13.978:198	Réis 44.442	Réis 34.406:684	Réis 38.519:045	Réis 25.547:776			
	28 a 3 Junho	"	17.663:835	Réis 54.958	"	Réis 14.939:419	Réis 43.938	Réis 364.732:656	Réis 333.458:464	Réis 28.274:492			
Beira Alta	4 a 10 Agosto	253	Réis 10.546:224	Réis 57.400	"	Réis 18.270:480	Réis 53.736	Réis 384.248:877	Réis 354.728:645	Réis 29.520:232			
	20 a 26 Agosto	"	7.964:069	Réis 31.466	253	Réis 8.242:844	Réis 32.580	Réis 227.716:658	Réis 240.739:262	"	Réis 43.022:604		
Guimarães	27 a 2 Setemb.	"	8.425:739	Réis 33.303	"	Réis 8.043:773	Réis 31.804	Réis 236.142:397	Réis 248.785:036	"	Réis 42.612:639		
	25 a 1 Julho	34	Réis 4.786:920	Réis 52.553	34	Réis 4.706:869	Réis 50.202	Réis 24.250:025	Réis 24.044:599	Réis 205:426	"	Réis 43.202:736	
Norte de Espanha	9 a 15 Setemb.	"	2.579:255	Réis 75.860	"	Réis 2.450:620	Réis 72.077	Réis 26.829:280	Réis 26.495:249	Réis 334:064			
	3 a 9 Setemb.	2803 Ps.	1.514:353 Ps.	Réis 540	2803 Ps.	Réis 1.493:376 Ps.	Réis 532 Ps.	Réis 45.704:072 Ps.	Réis 46.764:124	"	Réis 4.060:349		
	10 a 16	" "	4.577:066	Réis 362	"	Réis 4.583:075	Réis 564	Réis 47.278:439	Réis 48.344:496	"	Réis 4.066:357		
Madrid-Zaragoza-Alicante	3 a 9 Setemb.	2672	Réis 854:806	Réis 337.2672	Réis 4.046:943	Réis 394	Réis 36.653:494	Réis 35.650:549	Réis 4.002:645	"			
	10 a 16	" "	994:327	Réis 372	"	Réis 4.053:458	Réis 395	Réis 37.647:520	Réis 36.706:007	Réis 941:543			
Andaluzes	27 a 2 Setemb.	894	Réis 333:662	Réis 376	Réis 894	Réis 329:343	Réis 368	Réis 8					

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

A Arte Musical. — Não será pelo facto do director d'este novo jornal ser o nosso estimado collega e secretario, o sr. Mello Barreto, que deixaremos de lhe dizer que achamos a sua folha muito elegante, muito bem redigida, moderna, leve, interessante, variada, um jornalinho que dá gosto lêr e ao qual desejamos uma longa vida.

São colaboradores da *Arte Musical* os nossos principaes maestros e os mais notaveis criticos, tanto de musica como de litteratura, theatros, bellas-arts, etc.

NOVA AVENIDA E ELEVADOR

Em sessão da camara municipal foi aprovada a transacção com o sr. conde de Moser (Henrique), para a concessão d'um elevador da Avenida da Liberdade á rua da Escola Polytechnica, recebendo o municipio gratuitamente o terreno necessário para a construcção d'uma rua de 22 metros de largura, entre a dita Avenida e o jardim Botanico, sem despesa alguma de expropriações, e desistindo o dito sr. conde de Moser do direito nas accções intentadas no valor de 11 contos de réis.

As expropriações que a camara teria a realizar para a projectada ligação da Avenida com o jardim Botanico, estavam orçadas em 90 contos.

Em virtude d'esta transacção, effectuar-se-ha a referida ligação por meio de uma rua de 22 metros de largura, com jardins dos lados, vencendo-se a diferença de nível entre esta projectada rua e o jardim Botanico, por meio d'uma escadaria, não tendo a cidade a fazer outras despesas do que as que fôrem necessarias com a construcção do pavimento da rua e da escadaria e da competente canalisação de esgoto.

O concessionario terá além d'isso de dar uma indemnisação de 20:000\$000 réis, que o conselho da Escola Polytechnica exige, visto que o elevador tem de atravessar o jardim da mesma escola.

Caso o governo esteja de acordo com o parecer do conselho da escola, ultimar-se-ha este negocio, ficando o concessionario obrigado a começar as obras dentro do prazo de trez mezes depois de assignado o contrato.

E' mais um aformoseamento e uma commodidade para a capital.

LINHAS PORTUGUEZAS

Santa Comba a Vizeu. — No dia 16 entrou pela primeira vez em Vizeu a locomotiva da nova linha ferrea, sendo saudada com grande entusiasmo.

A machina era a n.º 3, conduzindo 8 wagons, vistosamente ornamentados e cheios de empregados e operarios da linha, com as suas ferramentas de trabalho.

O recinto da estação estava repleto de habitantes de Vizeu.

A via, estação e armazens estavam adornados com arcos de triumpho e festões de buxo e flores.

Iam na machina os engenheiros da fiscalisação do governo e da companhia nacional de caminhos de ferro.

Beira Baixa. — No dia 27, pela 1 da tarde, realizou-se, junto á estação do Fratel, a ligação do assentamento da via da Beira Baixa, que partiu da estação de Abrantes, como já se havia feito anteriormente entre a Villa Velha e Alcaide, achando-se, portanto, assentes 150 kilometros de via ou sejam tres quartos da extensão total de toda a linha. A balastragem está já muito adiantada e as estações quasi completas, devendo brevemente abrir-se á exploração esta parte da linha.

Houve muito entusiasmo nos povos circumvisinhos á passagem da locomotiva, subindo ao ar girandolas de foguetes e levantando-se phreneticos vivas á empreza constructora e á companhia real.

Pessoal da Companhia Real. — Para o logar de chefe da repartição de contabilidade geral foi nomeado o nosso amigo Alfredo Carlos Martins Lavado, intelligente e digno empregado d'aquelle serviço.

A nomeação não podia ser nem mais justa nem mais acertada, porque o sr. Lavado durante a sua carreira de 15 annos de serviço na companhia tem sabido dar repetidas provas da sua competencia.

Loanda a Ambaca. — Foi aprovado o projecto da 5.ª secção do caminho de ferro de Loanda a Ambaca, comprehendida entre os kilometros 180 e 220, tendo por consequinte a extensão de 40 kilometros. O traçado passa por Sacode, Seca, Luiz Pedro, Lagôa do Itombe Zenzad, Moceque Cacenda, Nucalla, Mazambé, Noco de Angure, Pedreira, Gando, Zorado, Patrulha de Massangano, Cassongo, Cassunze e Cassoalada.

Por telegramma da agencia Havas de 28 do corrente, sabe-se que n'esse dia foi inaugurada a 3.ª secção n'uma extensão de 40 kilometros.

LINHAS HESPAÑOLAS

O tunnel d'Argentera. — Em telegramma dirigido ao ministro do Fomento, de Hespanha, o conselho d'administração da Companhia dos caminhos de ferro de Tarragona a Barcelona e France, participou que a locomotiva acabava de atravessar pela primeira vez o tunnel d'Argentera.

Este grande tunnel tem 4.040 metros de extensão, e é uma das mais importantes, senão a mais importante e notavel obra d'aquelle genero, permittindo a abertura d'uma nova via em territorios até hoje privados dos modernos meios de communicação e transporte.

A primeira locomotiva que atravessou o tunnel d'Argentera chegou sem novidade á estação de Marsá-Falset, povoação a que o caminho de ferro vae dar grande importancia, favorecendo o progresso e a exportação dos seus productos.

O sr. ministro, em data de 8, escreveu ao presidente, vogaes e director da companhia nos seguintes termos :

«Recebi com o maior prazer o seu telegramma, anunciando-me a proxima abertura do tunnel d'Argentera, e por elle dou a todo esse digno conselho e mais empregados as minhas sinceras felicitacões.

A transversal de Hespanha. — Diz a *Chronica Bejarana* que uma commissão da província de Bejar, e alguns engenheiros da companhia do caminho de ferro transversal, percorreram ultimamente em visita todas as propriedades situadas á direita do rio, e que têm de ser atravessadas pela linha ferrea, e ouviram as reclamações dos respectivos donos com o fim de achar o melhor meio de attendel-as, harmonisando os seus interesses com as exigencias da construcção.

O nosso collega affirma mais, que, segundo se diz na localidade em questão, não podem ser melhores os propositos que animam a Empreza com respeito a conservar as propriedades, ou em caso contrario a indemnizar os seus possuidores.

Demanda. — O conselho d'estado da nação visinha acaba de resolver um pleito que durava ha oito annos, entre a Companhia do caminho de ferro de Medina a Salamanca e a deputação provincial d'esta ultima cidade.

A synthese da questão é a seguinte :

A deputação provincial fez á sua custa os planos e estudos do caminho de ferro, na importancia de 21:000 pesetas, quantia deduzida de 103:977 pesetas a entregar á empreza como indemnisação d'algumas expropriações.

A companhia não se conformou, e por isso instaurou o competente processo administrativo que a commissão provincial resolueu, absolvendo a direcção e impondo as custas ao auctor da demanda.

O representante da companhia appellou da sentença que pelo concelho d'Estado foi agora confirmada, na parte que diz respeito ao direito que assiste á deputação de depositar 21:000 pesetas, importe dos planos e estudos ferro-riarios, declarando-se que fica sem valor a imposição do pagamento de custas.

De Monistral ao mosteiro de Monserrate. — Consta que se adjudicou a uma companhia ingleza a construcção do projectado caminho de ferro funicular de Monistral ao mosteiro de Monserrate, perto de Barcelona.

Parece tambem que a mesma companhia enviou já 60:000 libras esterlinas para se proceder á construcção.

Directos de Hespanha. — Parece que a companhia dos caminhos de ferro directos tem tenção de inaugurar por todo o proximo mez de outubro, não já o troço comprehendido entre a estação de Reus e a de Falset-Marsá, mas sim toda a secção até o rio Ebro com o fim de poder transportar este anno as fructas da colheita, para os mercados d'aquelle cidade, e de Barcelona.

Serviço de passageiros e mercadorias na linha de Triano. — O caminho de ferro de Triano á ria de Bilbao que até agora era sómente destinado ao transporte de mineral de ferro, acaba de ser auctorizada a sua direcção, a que o empregue tambem no serviço de passageiros e mercadorias.

A linha foi prolongada até S. Julian de Musques, desde Ortuella, ficando com as estações de Arcocha, Ortuella, Pucheta e S. Julian de Musques, n'uma extensão de 16 kilometros.

O caminho de ferro é de via larga, e liga na estação do Deserto, com o de Bilbao a Portugalete.

As estações da rede do Norte acceptam para esta linha, remessas de mercadorias tanto de grande como de pequena velocidade.

LINHAS ESTRANGEIRAS

Viajar sem passaporte. — A companhia dos caminhos de ferro d'Este, de França, acaba de organizar um serviço de comboios rápidos entre a Inglaterra, França, Suissa, Austria-Hungria e Oriente, via Belfort, Delle, Bâle, Zurich e Arlberg, itinerario este que dispensa os viajantes da formalidade de passaporte. Este serviço comprehende wagons-leitos directos e carruagens de primeira classe entre Paris e Vienna, continuando-se as viagens d'esta cidade para Budapest, Bucharest, Belgrado, Salonica e Constantinopla nos comboios expressos do Oriente e nos comboios rápidos.

Ha um comboio de luxo, denominado *Suisse-Express*, na composição do qual entram exclusivamente wagons-leitos e um wagon restaurante, e que será posto em circulação tres vezes por semana, ás terças, quintas e sabbados, partindo de Londres e Calais, com correspondencia para o *Club-train*.

A's quartas, sextas e domingos, será a partida de Lucerna e Bâle.

Na Australia. — Diz um telegramma de Melbourne para a agencia Reuter, de Londres, que o primeiro ministro do governo de Victoria, o sr. Duncan Gillies, apresentou á assembléa legislativa d'esta colónia um projecto de construcção de 1.300 kilometros de linhas ferreas australianas, cujo custo está calculado em 193.525.000 francos, comprehendendo alguns importantes caminhos de ferro suburbanos.

Jura-Simplon. — Um despacho de Berne annuncia que a compra das acções previligiadas do Jura-Simplon, ultimamente concluída pelo Conselho Federal foi de 25.200 títulos de 600 francos, pagaveis em renda federal, ao cambio de 90.

A confederação possui agora 55.200 acções previligiadas do Jura-Simplon, das 104.100 — total da emissão.

Linhos da Prussia. — O governo alemão prosegue no seu projecto contínuo de adquirir para o Estado os caminhos de ferro de exploração particular.

No dia 1 de julho d'este anno foram compradas quatro linhas ferreas, na extensão total de 447,800 kilometros. Graças a esta aquisição, a rede dos caminhos de ferro prussianos occupa para 1890-91, nma extensão de 25.369 kilometros. A esta cifra deve-se juntar ainda 2.192 kilometros de vias ferreas em construcção actual ou cuja construcção está já decidida.

A gare d'Este. — Começaram em Paris os trabalhos para o alargamento da gare da Companhia do Este. Estes trabalhos consistem em demolir todo o grupo de predios, limitado pela rua de Metz, rua de Nancy e rua do Faubourg-Saint-Martin, que estavam ocupados pelos serviços da companhia.

Devem terminar por estes dias as demolições, e a companhia poderá então dispôr d'uma vastíssima superficie de 5.000 metros, onde serão edificadas as novas construções.

Estas devem fazer se na rua de Nancy, voltando para a rua do Faubourg Saint-Martin, onde haverá uma fachada monumental.

Serão ahi as salas de espera, sala de despacho de bagagens, armazens da companhia, etc.

Locomotiva aperfeiçoada. — A Companhia de Oeste de França pôz em serviço n'um dos seus comboios rápidos, para Paris, uma locomotiva d'um genero inteiramente novo.

E' muitissimo potente, e tem oito rodas; reboca um comboio de 24 carruagens com a velocidade de 75 kilometros por hora, podendo sem dificuldade passar as curvas, no grau mais rapido da marcha.

Esta machine tem tres metros de comprimento a mais que as locomotivas expressas. As quatro grandes rodas motoras teem um diametro de 2¹/₂0. Devido ao aperfeiçoamento do tender, o comboio pôde effectuar, sem tomar agua, o percurso de 122 kilometros entre Chartres e Mans.

Experiencias de grande velocidade. — A companhia dos caminhos de ferro do Norte de França effectuou

ha pouco curiosissimas experiencias de grande velocidade applicada a um comboio na linha de Paris a Calais.

A locomotiva especialmente aperfeiçoada para este arrojado ensaio foi construída nas officinas da companhia do Norte, em La Chapelle, sob a direcção do engenheiro chefe M. Ferdinand Mathias e de M. Sauvage, engenheiro principal. Tem duas rodas enormes conjugadas, e é munida, pela frente, d'uma *bogie*. O diametro das grandes rodas é de 2¹/₂5.

Formou-se na gare do Norte um comboio com 16 carruagens, pesando na totalidade 203 toneladas. Em cada wagon, em lugar dos passageiros, foram collocadas peças de chumbo, de forma que o comboio pesava assim 202 toneladas, como qualquer expresso ordinario. O trajecto de Paris a Calais, que é de 297 kilometros, foi percorrido em 3 horas e 53 minutos, havendo uma paragem de 5 minutos em Amiens e outra de 2 em Abbeville.

Os 131 kilometros que separam Amiens de Paris, foram percorridos em 95 minutos, isto é, 83 kilometros por hora, e a grande rampa de 5 millimetros por metro que se acha entre Paris e Survilliers, foi percorrida com a velocidade média de 75 a 80 kilometros por hora.

A volta fez-se por Lille e Amiens, engatando-se mais ao comboio um wagon, de forma que o peso total era 214 toneladas.

Pelas indicações registradas no wagon dynamometrico, que n'estas experiencias se coloca sempre junto ao tender, viu-se que na mesma rampa de Survilliers, a velocidade com que a locomotiva passou rebocando as 17 carruagens, foi ainda maior, attingindo a cifra de 115 kilometros por hora.

E' consideravel.

Uma linha brazileira. — A casa Morton Rose, de Londres, emitiu em 1 de setembro 650.000 obrigações 5⁰0 da companhia do caminho de ferro de Leopoldina no Brazil. Esta companhia que adquiriu em julho ultimo os caminhos de ferro do Rio de Janeiro — Norte — Príncipe do Grão-Pará, destina o producto da emissão mencionada ao estabelecimento d'uma via de juncção entre Mage e o Porto das Caixas, devendo ligar a linha de Leopoldina á do norte; e á construcção d'um ramal que irá até o Rio.

O capital da companhia está fixado em 80.000 contos de réis. Além das recentes aquisições, possue a linha principal de Semidouro, Estado do Rio, e para o norte ao Estado de Minas Geraes, o caminho de ferro de Macahé e Campos e o de Barão de Arauá-rama. N'uma palavra a rede comprehende cerca de 2.000 kilometros.

NOTAS VARIAS

Um tunnel submarino. — Está causando verdadeira sensação na imprensa americana o tunnel metálico em construcção sob o rio Sainte Claire, na região dos lagos da America do Norte.

Esta importante obra d'arte é destinada a ligar o domínio do Canadá com o Michigan, um dos Estados confederados da grande república norte-americana.

A sua extensão é de mais de 2.000 metros, dos quais estão já construídos 409 por um lado, e 300 por outro. Os trabalhos de acesso representam tambem uns 2.000 metros com pendentes de 2 centimetros por metro, excepto na parte do tunnel situada debaixo do rio, a qual é horizontal.

Como a natureza do terreno que ha a atravessar é constituída inteiramente por uma especie de argila azulada, o metodo de avanço empregado consiste em fazer penetrar n'esta substancia um cylindro de fundição de 6¹/₂0 de diametro por 0¹/₂0 de extensão.

O cylindro põe-se em movimento por meio de gruas hidráulicas, da força de 400.000 toneladas. Homens collocados no interior do tubo extrahem a argila á medida que avança o cylindro, lançando a para os wagonetes que se acham na parte do tunnel já terminada. Quando o avanço é consideravel, construe-se um segmento de tubo definitivo, composto d'uma série de placas que pesam 450 kilos cada uma, são precisas treze, e mais uma de fecho para formar o circulo completo. A largura de cada um d'estes aneis é de 0¹/₂0.

O avanço diario é de cinco metros, termo médio.

Decididamente é a America o paiz dos grandes empreendimentos.

Omnibus electricos. — Devem começar muito brevemente a funcionar nas ruas de Londres, uns omnibus electricos de novo sistema, que farão serviço entre Charing Cross e King's-Cross, por Regent-Street e Euston-Read.

Têm 4¹/₂0 de comprimento e accommodam bem vinte e seis passageiros, tanto no interior como sobre a imperial, tendo cada logar mais treze centimetros que os dos omnibus actuaes.

A força motriz será fornecida por acumuladores.

Projecta-se tambem organizar um serviço de mercadorias, construindo se os competentes carrinhos electricos, e em breve circulará pela cidade uma carruagem electrica para o transporte de carnes.

O Campo de Marte. — O *Journal Officiel*, no seu numero de 8 do mez findo, publica a lei que approva a convenção estabelecida entre o Estado e a cidade de Paris, com respeito à desobstruição do Campo de Marte para os exercícios militares, e à conservação dos principaes monumentos da Exposição Universal de 1889.

O parque actual, tendo a torre Eiffel ao centro, os dois lagos, as plantas e macissons de relva, tudo será conservado tal como está. A fonte monumental de Coutan, com a sua enorme bacia e os jorros d'água, o palacio das Bellas-Artes e o palacio das Artes Liberaes, o Corpo Central, a galeria de trinta metros, e a galeria das Machinas, serão tambem conservados; todas as outras construções metallicas demolir-se-hão.

Em consequencia d'isto as galerias das industrias diversas, em parte já arrasadas, desaparecerão completamente, fazendo-se no seu lugar uma especie de parque, dividido em dezoito quadrados, formando um immenso taboleiro do qual cada tallião é ornado de arvores. N'esta parte do Campo de Marte não haverá relva, nem flores, sendo franqueada ao publico, e destinada principalmente aos jogos escolares, que ate aqui se realizavam no bosque de Bolonha. Além d'isso o Campo de Marte será dividido por uma rua de vinte metros de largura, traçada á altura de rua de Saint Dominique, e será inteiramente rodeado d'uma grade singela de ferro.

AVISOS DE SERVIÇO

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES LEILÃO

Em 6 d'outubro, proximo futuro e dias seguintes, por intermedio do agente de leilões sr. Casimiro Cândido da Cunha, na estação principal d'esta Companhia, em Lisboa, no Caes dos Soldados. Em virtude do art. 33.^o das disposições communs ás tarifas geraes de grande e pequena velocidade d'esta Companhia, e art. 172.^o das das de Cintra a Torres, Figueira e Alfarellos, proceder-se-há á venda em hasta publica nos dias e local supra indicados de todas as remessas com data anterior a 28 d' julho de 1890, bem como d'outros volumes não reclamados.

Avisa-se, portanto, os consignatarios das remessas effectuadas até essa data, de que poderão ainda retirar-as, pagando o seu debito á Companhia, para o que deverão dirigir-se ao serviço do tráfego, na estação do Caes dos Soldados todos os dias não sancionados até 4 d'outubro, das 10 horas da manhã ás 3 da tarde.

Lisboa, 18 de setembro de 1890.

FREDERICO COLLARES

Successor da Companhia Perseverança

LARGO DO CONDE BARÃO, N.^{os} 13 A 17 E RUA 24 DE JULHO
LISBOA

N.^o TEMEPHONICO, 595

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

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

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

Prensas hydraulicas — ditas systema—Collares—premiadas—proprios para lagar de azeite.

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

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

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

Fogões de sala, — seus pertences, figuras fundidas para receberem candeeiros de illuminação, premiados com medalha de cobre na Exposição Industrial Portugueza em 1888.

Fundição — de ferro, bronze e outros metaes.

Balanças — decimais, Roborval, e respectivos pesos.

Materias primas e combustiveis, — tales como cobre, estanho, chumbo, zinco, ferro, aço, tijolos e barro refractarios, carvão de pedra e coke.

Imposto do sello, segundo a lei de 16 de setembro de 1890
Dispondo a lei do imposto do sello de 16 do corrente (*Diario do Governo* n.^o 216, de 23) novas disposições sobre a cobrança d'este imposto, a saber:

Artigo 201 — Nota da expedição pelo caminho de ferro de mercadorias estrangeiras (transito internacional e transferencia de deposito)	20 réis
Artigo 202 — Boletim de entrega de mercadorias sujeitas a direitos nas estações de caminhos de ferro (da entrega que os empregados do caminho de ferro fazem aos da alfândega)	20 réis
Artigo 213 — Conhecimento, guia, cautella ou outro documento de transporte por via fluvial, ferrea ou terrestre	60 réis
Artigo 214 — Guia de bagagens por via marítima ou por via ferrea	10 réis

Previne-se o publico de que serão cobrados estes direitos em todas as expedições effectuadas nas estações das linhas d'esta Companhia, desde data de 26 do corrente, inclusivé, seja qual for a tarifa applicada.

CAMINHOS DE FERRO DO MINHO E DOURO

Desde esta data aceitam-se expedições em grande e pequena velocidade para a linha de Salamanca ou mais além, pela via de Barca d'Alva, sempre que os expedidores se sujeitem a que sejam transportadas em wagons descobertos. Esta administração, porém, não toma a responsabilidade pelas avarias de qualquer natureza, que possam succeder ás mercadorias transportadas n'estas condições.

Fica pelo presente annullado e substituido o aviso ao publico D-293, datado de 14 de agosto proximo passado.

Porto, 15 de setembro de 1890.

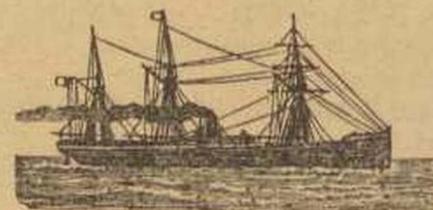
CAMINHO DE FERRO DE GUIMARÃES

Desde 20 do corrente mez a agencia central d'esta cidade, do caminho de ferro de Guimarães effectua despachos, das 6 ás 7 horas da manhã, de bagagens e mercadorias que tenham de seguir pelo comboio n.^o 1 dos caminhos de ferro do Minho e Douro, que sahe de Campanhã para Valença ás 8 horas e 20 minutos da manhã. Igualmente effectua despachos, das 8 horas da manhã ás 4 da tarde, para seguirem pelo comboio n.^o 3 dos referidos caminhos de ferro que sahe do Porto para Valença ás 5.40 da tarde.

Typ. do Commercio de Portugal, Rua Ivens, 41.

ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

(MALA REAL INGLEZA)



A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Em 13 de outubro o paquete «TAMAR»

Para Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos
Montevideo e Buenos-Ayres

Para Southampton

O paquete «TRENT» esperado em 10 ou 11 de setembro

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

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

AGENTES

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

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

Empreza Industrial Portugueza

SANTO AMARO, LISBOA — N.º telephonico 168

CONSTRUCCÕES NAVAES COMPLETAS

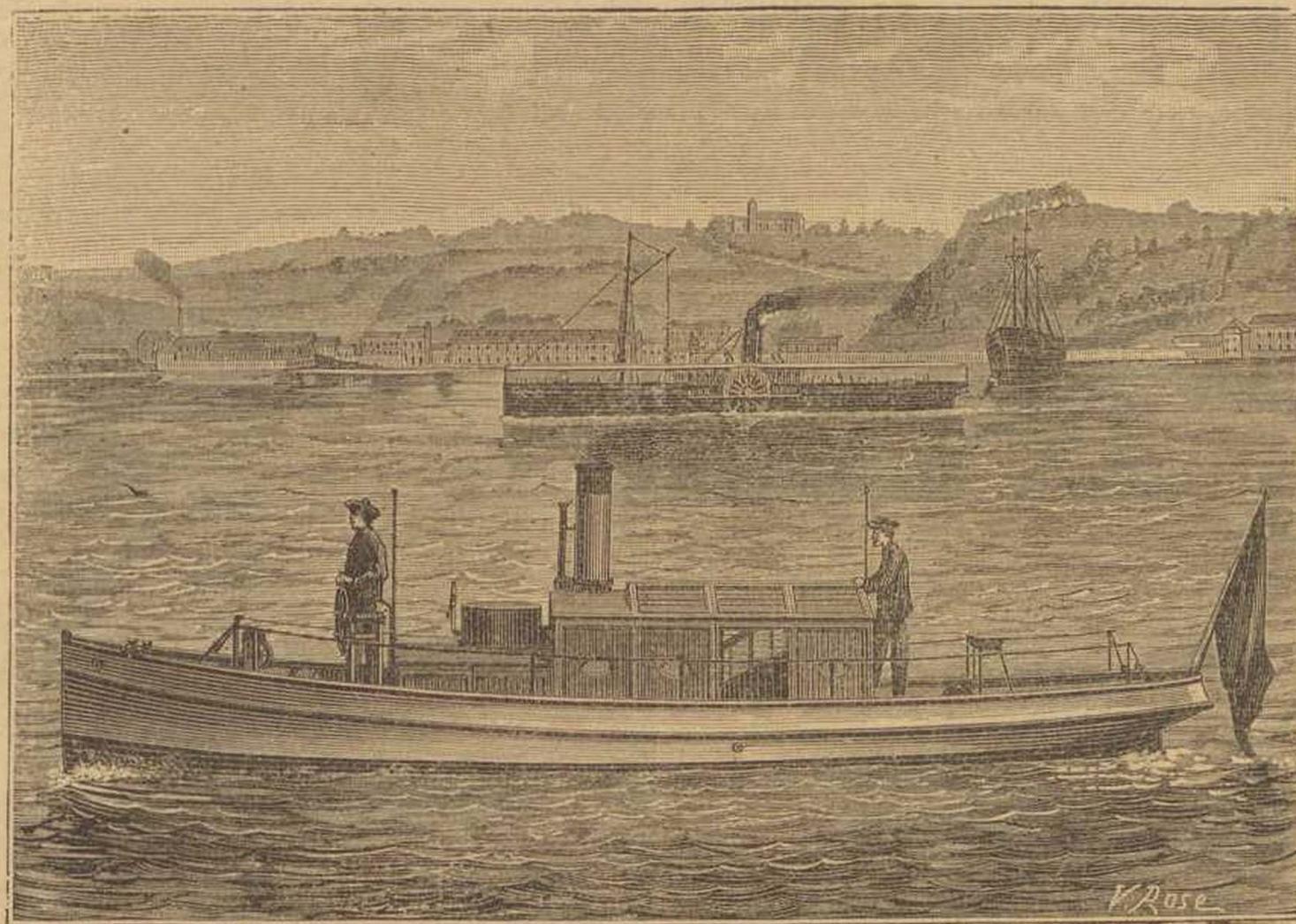
Construcção e assentamento de pontes Metallicas para Estradas e Caminhos de Ferro

E DE

COFRES Á PROVA DE FOGO

CANALISAÇÕES PARA AGUA, GAZ OU ESGOTOS

Tubos de ferro para as mesmas, fundidos em rampa e ao alto



Lancha de ferro a vapor construida em 1883 nas officinas da
EMPREZA INDUSTRIAL PORTUGUEZA para serviço de reboque no Pará

Tem sempre promptos a entregar tubos de boca e cordão e peças de ligação para os mesmos, entregando-os envernizados ou não, à vontade do comprador. Encarrega-se tambem do assentamento de tubagens; tendo já sido confiado ás suas officinas a execução de canalisações importantes, entre outras o esgoto da Penitenciaria de Lisboa na extensão de cerca de 4:000 metros de 0,30 de diâmetro.

É a fundição em Santo Amaro a unica que em Portugal tem a installação necessaria para fundir tubos ao alto; os tubos de 3 metros dão a vantagem de enorme economia de juntas ao serem empregados em canalisações. Todos os tubos são garantidos por uma pressão de 10 atmosferas. Os preços correntes fornecem-se a quem os solicitar, assim como os esclarecimentos de preços.

EMPREZA INDUSTRIAL PORTUGUEZA
Santo Amaro, LISBOA.

DYNAMITE

Fábrica na Trafaria

PREÇOS Dynamite n.º 1, cada kilogramma 850 réis

” ” 3, ” ” 450 ”

Capsulas, a caixa de 100: S 460 réis — D 700 réis — T 900 réis.

Mecha ou Rastilho, preços conforme a qualidade.

AGENTES EM LISBOA: Lima Mayer & Filhos, R. da Prata, 1.º — AGENTE NO PORTO: D. Matº Feuerheer Junior & C.º; R. Belmoum.

FABRICA A VAPOR DE Moagem, Pão e Massas

FRANCISCO CARMELLO MELLEIRO

Successores

Arco de Jesus, n.º 3, á Ribeira Velha

LISBOA

Recebem-se encomendas para exportação

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 mês

FRETES DIRECTOS ENTRE HAMBURGO

E AS

ESTAÇÕES DOS CAMINHOS DE FERRO

EM

Coimbra, Porto, Elvas, Badajoz,

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

AGENTES

EM LISBOA

Ernesto George

R. do Ferrejial de Cima, 2

Para fretes e todos os esclarecimentos

Augusto Blumenthal - HAMBURGO

EM MADRID

Cesar Fereal

Calle da la Victoria, 2

Constancia

FABRICA NACIONAL DE LOUÇA

FABRICA
E LOJA

Louça de pó de pedra branca e estampada faiança commun; louça de phantasia envernizada e dourada; pintura em faiança e pó de pedra, azulejos, lisos e pintados; balaustres, vasos, figuras; barro e produtos refractarios e mais artigos ceramicos. Este estabelecimento encarrega-se de pintura ornamental, em azulejos de fachadas de edificios, ou frontarias de loja, fornecendo os desenhos, ou executando os que lhe apresentarem.

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

NA LOJA DA FABRICA VENDE-SE LOUÇA A RETALHO

Ha sempre grande quantidade d'azuleijo em deposito

RUA DAS
JANELAS VERDES
40
LISBOA

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 depoços atacados pela traça.

Estamparia em seda e lã.

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

TINTAS PARA ESCREVER

De diversas qualidades

Rivalisando com as dos fabricantes ingleses, alemães franceses

Por preços inferiores

Instrumentos de Precisão e Apparelos Electricos

ALFREDO DE BRITO

Premiado com medalha de prata na Exposição Industrial Portugueza de 1888 e com medalha de prata na Exposição Universal de Paris de 1889.

52 - RUA DE SANTO ANTONIO DOS CAPUCHOS - 54

LISBOA

Oficina de fabricação e reparação de instrumentos de precisão e apparelos electricos.

Montagem e conservação de telegraphos, telephones, campainhas electricas, porta vozes, etc. Fabricação de pilhas de todos os systemas.

Construcção, montagem e ensaio de pára-raios nas melhores condições de segurança.

Instalações para luz electrica por meio de machinas, pilhas ou acumuladores.

Galvanisação em todos os generos de objectos d'arte e instrumentos de precisão.

Collocação de fechaduras pneumáticas em portas, portões, caixas fortes, etc. Relogios para estações telegraphicas.

Depósito completo de apparelos e material para telegraphos, telephones, pára-raios, campainhas, pilhas, porta vozes, etc.

Importação de todos os artigos que se não fabriquem no paiz.

Relações directas com as principaes casas de França, Belgica, Alemanha, Austria e Suissa.

Os seus orçamentos e a execução das encomendas são rigorosamente respeitadas.

Fornecem-se instruções e desenhos aos clientes que assim o desejem. As pessoas de Lisboa que necessitem algum trabalho da sua especialidade, serão procuradas, avisando por bilhete postal.

O anunciante emprega nas suas officinas as machinas mais perfeitas para a boa e rapida execução dos artigos da sua especialidade; este facto e ainda o pessoal, convenientemente educado, de que dispõe, tem-lhe permitido o poder contar entre a sua numerosa clientela, não só a direcção Geral dos Correios, Telegraphos e Pharoes, a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, os Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, o Caminho de Ferro do Algarve, os Caminhos de Ferro do Porto á Povoa e Famalicão, etc. etc., como tambem as primeiras casas particulares e Emprezas do Paiz.

SOCIEDADE ANONYMA DE MARCINELLE E COUILLET

COUILLET - BELGICA

Minas de carvão, Altos fornos, Fabricas d'áço, Laminoirs, Officinas de construção, 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, metallurgia, fabricas etc.—Locomoveis ventiladores de grandes diametros 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 movel para caminhos de ferro de via reduzida, vias portateis, locomotivas, wagonetes, cruzamentos etc.

La Métallurgique

← Sociedade Anonyma de Construcción →

SÉDE SOCIAL: 1, PLACE DE LOUVAIN

BRUXELLAS

Officinas de Construcción

TUBIZE. Nivelles et La Sambre

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

LOCOMOTIVAS - TENDERS - CARRUAGENS

WAGONS E WAGONETES

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

Transbordadores—reservatorios

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

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

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

Adresse telegraphico — *Métal, Bruxellas*

M. HERRMANN

← Telegraphia e Telephones →

LUZ ELECTRICA

Por meio de machinas, pilhas e accumuladores

TRANSMISSÃO DA FORÇA A DISTANCIA

Propulção e locomoção por meio da electricidade

← Barcos movidos pela electricidade →

CAMPAINHAS ELECTRICAS

← APPARELHOS DE PRECISÃO →

RESULTADOS GARANTIDOS

M. HERRMANN

6 e 8, Calçada do Lavra, 6 e 8

LISBOA

ALMEIDA & C. A.

2—TRAVESSA DO ATHAYDE—6
LISBOA

Encarregam-se de todo o genero de obra em metal, vendem e collocam campainhas electricas, telephones, pára-raios e tubos acusticos, encarregam-se de nickelar, dourar, pratear e platinar, fornecem e concertam apparelhos de physica, de telegraphia electrica e quaesquer instrumentos de precisão, verificam-se pára-raios.

← Encarregam-se da montagem de apparelhos para luz electrica, por incandescencia ou arco voltaico. →

COMPANHIA NACIONAL DE FUNDIÇÃO E FORJAS

Sociedade anonyma de responsabilidade limitada

CAPITAL RÉIS 337:500\$000

Caldeiraria, Serralheria e Fundição

MACHINAS e caldeiras a vapor, tectos de ferro e zinco, vigamentos de ferro, apparelhos de destilação, bombas, fogões de cozinha, tubos de ferro, etc. Todas as obras da especialidade.

Officinas: Em Lisboa — Rua do Luiz de Camões, 41 (a S.º Amaro)
No Porto — Fundição do Ouro.

Escriptorio: Rua Nova do Carvalho, 41 1.^o (ao Arco Pequeno).

FORJAS E FUNDIÇÕES VALERE MABILLE, MARIEMONT

Fornecedor da Campanhia Real dos Caminhos de Ferro, e de muitas Empresas Portuguezas

MATERIAL FORJADO E ESPECIALIDADES PARA CAMINHOS DE FERRO

INJECTORES PARA LOCOMOTIVAS, CALDEIRAS DE VAPORES, ETC.

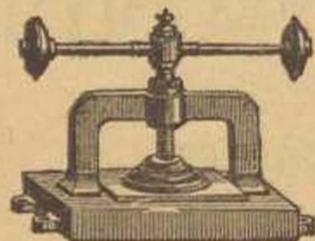
MACHINAS PRIVILEGIADAS PARA ENSAIOS DE METAES

Importação de mineraes de Ferro, Zinco, Manganesio, etc.

AD. SEGHERS. 37 — Ferregial de Cima. — LISBOA

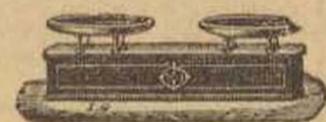
Agente Geral para Portugal e Colonias

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



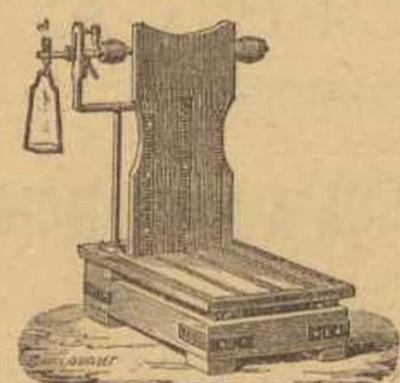
Primeiros Premios em todas as Grandes Exposições

PARIS 1889 — MEDALHA DE OURO

DEPOSITOS COM OFFICINAS DE REPARAÇÃO

Paris, rue St. Anastase, 10 — Lyon, rue Centrale, 41

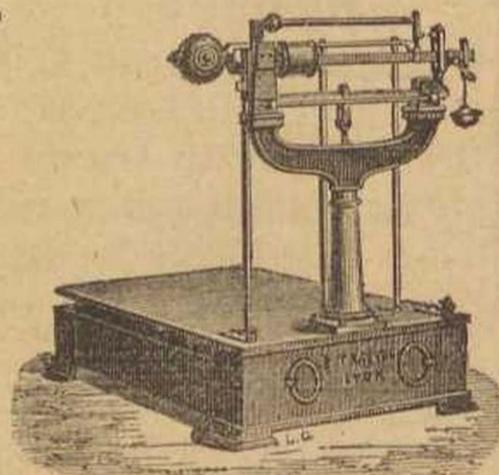
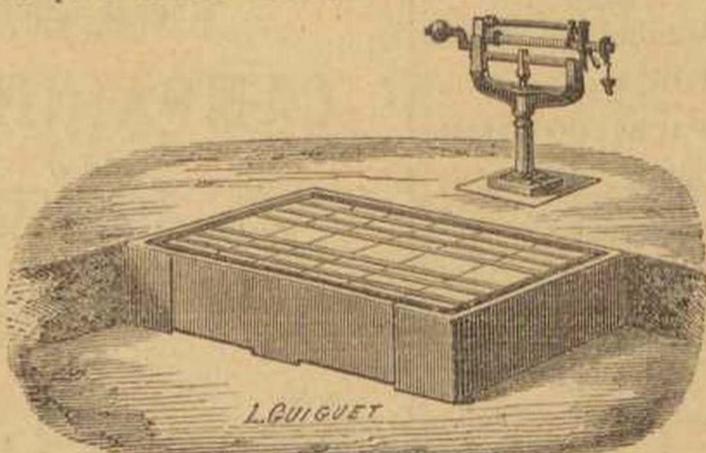
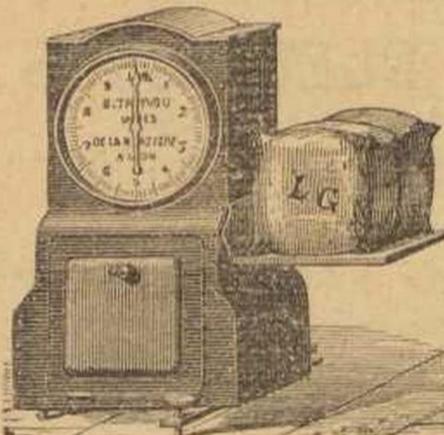
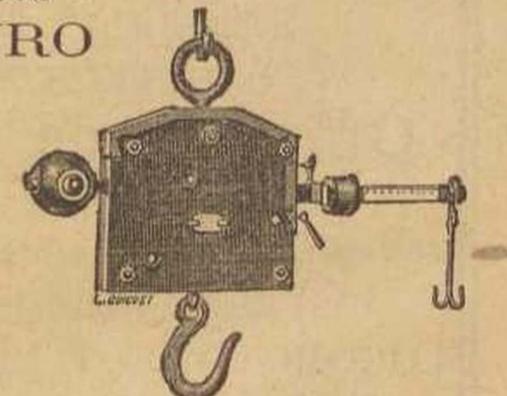
Marseille, rue Paradis, 31



AUGUSTO LAVERRÉ — REPRESENTANTE NO PORTO

INSTRUMENTOS DE PESAGEM PRIVILEGIADOS

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



FUNDIÇÃO DE AÇO E OFFICINAS MECANICAS

AÇOS FINOS — LIMAS — FERRAMENTAS

FERD. FELDHAUS
Bruges — BELGICA

Rodas em aço fundido

Rodas montadas de todos os typos para wagonetes de minas. — Wagons para aterros e pedreiras

Carruagens de tramways e outro material circulante com ou sem caixas de lubrificação

Peças d'agulha de todos os sistemas e pesos, para cruzamentos de vias ferreas, etc.

Placas d'appoio e outras peças para engrenagens, de todos os diametros. — Peças para dragas, escavadores e machinas diversas

Carris — supportes para chumaceiras — grefes — peças de união e outras para laminadores e exploração de pedreiras

Officinas de construção — Forjas — Fabricas de Gaz

PRODUÇÃO DIARIA 20:000 KILOGRAMMAS — PESO MAXIMO POR PEÇA 5:000 KILOGRAMMAS

Adresse telegraphico — FELDHAUS — BRUGES - BELGICA



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

*Serviço combinado com os caminhos de ferro do Minho e Douro
e Companhia caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta*

TARIFA COMBINADA P. N.º 3 — GRANDE VELOCIDADE

PARA TRANSPORTE DE

PEQUENOS VOLUMES OU PACOTES

de peso não superior a

10 KILOGRAMMAS

Desde 1 de Outubro de 1890

Preços por volume incluindo todas as despezas accessórias e impostos

	Até 5 kilos	Até 10 kilos
De uma estação da Companhia Real para qualquer das do Minho e Douro ou Beira Alta e vice-versa	120	220
De uma estação do Minho e Douro para qualquer da Beira Alta ou vice-versa	170	320
De uma das estações Centraes de Lisboa, Porto, Santarém e Braga, para qualquer das estações da linha ou vice-versa, sobretaxa de	20	40
De uma central para outra central, sobretaxa de	40	80

N. B. Nas procedencias ou destinos das linhas do Minho e Douro para a Figueira da Foz ou vice-versa, será esta estação considerada como pertencendo à Companhia da Beira Alta, devendo portanto fazer-se o transporte pela via-Pampilhosa.

Condições

1.ª Esta tarifa é applicável a quaisquer volumes ou pacotes de recovagens ou mercadorias, contanto que não contenham dinheiro, valores ou matérias inflamáveis.

2.ª As remessas taxadas por esta tarifa só poderão ser expedidas em porte pago á partida e seguirão ao seu destino pelo primeiro comboio de passageiros que conduza carruagens das 3 classes e que parta na direcção do destino das remessas, contanto que estas sejam apresentadas na estação expedidora trez horas, pelo menos, antes da partida do comboio.

3.^a Não se aceita desembolsos sobre estas remessas.

4.^a Os volumes deverão ser marcados exteriormente pelos expedidores, indicando distintamente o seu destino, bem como o nome e residencia do consignatario, para evitar que uns se confundam com outros de idêntica forma ou natureza.

5.^a A reexpedição de qualquer remessa comprehendida nas condições d'esta tarifa para a estação expedidora ou para outra qualquer das linhas combinadas só poderá effectuar-se, mediante a entrega da respectiva senha á estação destinataria, e o pagamento prévio da taxa de transporte, bem como de todos os debitos que gravem a remessa por direitos de armazenagem, alfandega, etc., considerando-se a reexpedição como se fôra uma nova expedição.

6.^a As linhas combinadas não respondem pelas diferenças de pezo dos volumes, salvo quando o estado exterior d'estes, indique ter havido avaria ou defraudação durante o tempo em que estiveram em poder do Caminho de ferro: Exceptua-se as avarias por natureza de genero ou influencia atmospherica pelas quaes as linhas combinadas declinam toda a responsabilidade por completo.

Em caso de perda ou extravio que não seja devido a força maior pagar-se-ha a devida indemnisação limitada porém ao valor maximo de 15000 réis por cada kilogramma.

7.^a As linhas combinadas declinam toda e qualquer responsabilidade pelas expedições cujo acondicionamento não garanta convenientemente o resguardo da mercadoria.

8.^a Todos os volumes que não preencham as condições d'esta tarifa, embora não excedam o limite do pezo n'ella fixado, serão taxados pela tarifa geral.

9.^a Ficam em vigor todas as condições de applicação das tarifas geraes de grande velocidade de cada uma das linhas e as suas disposições communs á grande e pequena velocidade em tudo que não seja contrario ás disposições da presente.

10.^a Esta tarifa será applicada de officio sempre que o expedidor não peça na sua nota de expedição a applicação da tarifa geral ou de outra especial que possa convir-lhe.

11.^a Ficam pela presente annulladas as tarifas especiaes de grande velocidade N. B. N.^o 2, N. B. (M) N.^o 3 e L. N. M. D N.^o 7 de 17 de Julho de 1883.

Lisboa 15 de Setembro de 1890.

O Director da Companhia

Pedro Ignacio Lopes



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

E

Sociedade dos Caminhos de Ferro de Madrid a Cáceres e a Portugal

TARIFA INTERNACIONAL M. L. N.º 4 — GRANDE VELOCIDADE

Para transporte de

Generos frescos, comestiveis, etc.

1.º Peixe fresco ou salpicado.

2.º Arbustos e plantas vivas, aves em cestos ou gaiolas, bebidas gazzosas ou refrigerantes, bolachas, biscoitos, bolos, caça viva ou morta, carne fresca, cerveja, doces, escabeches, flores, fructas verdes, gelo, hortaliças, legumes verdes, leite, manteiga fresca, mariscos, neve, ostras, ovos, pão, queijos frescos e sardinha fresca ou salpicada.

Desde 1 de Outubro de 1890**Preços por 1:000 kilogrammas**

De qualquer das estações das linhas da Companhia Real para as da frente ou vice-versa	San Vicente	Arroyo	Cáceres	Cádiz	Plasencia	Navalmoral	Talavera	Torrijos	Cabanas	Madrid	
§ 1.º Peixe fresco ou salpicado.....	Réis...	16.200	17.100	18.000	18.000	21.600	29.700	34.200	37.800	39.600	43.200
	Pesetas	90	95	100	100	120	165	190	210	220	240
§ 2.º Outros generos	Réis...	12.060	14.220	14.760	15.120	16.200	16.920	18.900	19.980	20.880	23.040
	Pesetas	67	79	82	84	90	94	105	111	116	128

N.º B. As remessas expedidas ou destinadas a uma estação não indicada n'este quadro, mas comprehendida entre duas das designadas no mesmo, gozarão do beneficio da presente tarifa, pagando pelo preço d'aquelle que lhe ficar immediatamente além da de destino, e quando a taxa assim calculada seja mais beneficosa para os expedidores, do que a resultante da applicação das Tarifa Geraes de cada rede.

CONDIÇÕES

1.º Nos preços da presente tarifa estão comprehendidos os gastos de transporte, carga e descarga e os de transmissão d'uma para outra linha.

Não estão, porém, comprehendidos :

- (a) As despesas de operações, formalidades e direitos nas alfandegas.
- (b) O imposto 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.º As Companhias combinadas declinam toda a responsabilidade pelas diferenças de peso encontradas á chegada, sempre que os volumes não apresentem signaes de defraudação, bem como pelas resultantes das que-

bras naturaes das mercadorias comprehendidas no § 1.º—Peixe fresco ou salpicado, fixadas em 10 %, para as expedições effectuadas pela presente tarifa. Egualmente não tomam responsabilidade pelas demoras que estas remessas possam soffrer, originadas por causa de força maior, obrigando-se unicamente a que sigam a seu destino, pela mesma velocidade porque forem transportados os passageiros que seguirem, desde a origem, no mesmo comboio. A izenção de responsabilidade pelas quebras das mercadorias comprehendidas no § 2.º, não poderá exceder o maximo de 4 %.

3.º As remessas taxadas por esta tarifa, deverão sempre ser expedidas em porte pago á partida.

4.º As Companhias combinadas declinam toda a responsabilidade pelas expedições effectuadas em condições de acondicionamento que não deem garantia de conveniente resguardo do conteudo.

Para gosar da applicação da presente tarifa, as canastras deverão ser resguardadas por grades de pau, que permittam o carregamento dos volumes uns sobre os outros, sem lhes deteriorar o conteudo.

5.º Cada volume deve trazer distinctamente a marca, para evitar que se confunda com outros de identica forma ou natureza. Esta marca deverá ser especificada na respectiva nota d'expedição.

6.º O regresso das taras vazias terá logar gratuitamente, porém, por pequena velocidade, contanto que se comprove o transporte prévio das mesmas taras cheias, até 15 dias antes, e sem que as Administrações combinadas tomem responsabilidade por qualquer atraso não superior a 10 dias, sobre os prazos totaes indicados nas respectivas Tarifas Geraes.

7.º O cambio d'esta tarifa é o de 180 réis por peseta.

8.º A presente tarifa será applicada de officio, sempre que o expedidor não exija, na sua nota d'expedição, a applicação d'outra, interna ou combinada, que seja tambem applicavel ás mesmas mercadorias e respectivos percursos.

9.º Ficam em vigor todas as condições das Tarifas Geraes de cada uma das linhas combinadas, em tudo que não seja contrario ás prescripções do presente.

10.º Fica annullada, pela presente, a tarifa especial M. L. n.º 1 de grande velocidade, de 12 de Janeiro de 1889.

Lisboa, 15 de Setembro de 1890.

O DIRECTOR DA COMPANHIA

Pedro Ignacio Lopes