

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

Contendo uma PARTE OFFICIAL, por despachos de 5 de março de 1888 e 27 de julho de 1896  
do Ministerio das Obras Publicas

Premiada nas exposições de: Antwerpia, 1894 — medalha de bronze. — Bruxellas, 1897 — medalha de prata. — Porto, 1897 — medalha de prata.

Proprietário director: L. DE MENDONÇA E COSTA. — Engenheiro consultor: C. XAVIER CORDEIRO.

Redactor J. DE OLIVEIRA SIMÕES. Correspondentes: Madrid, D. JUAN DE BONA. — Paris, L. CRETEY. — Liverpool, W. N. CORNETT  
Bruxella, LEOPOLDO KIRSCH, Eng. — Lourenço Marques, J. M. COSTA

REDACÇÃO — RUA NOVA DA TRINDADE, 48 — LISBOA

TELEPHONE 27

## ANNEXO D'ESTE NUMERO

Tarifa de despesas accessórias da Companhia Real.

## O NOSSO BRINDE

Podendo considerar-se concluída a distribuição do mappa aos nossos assinantes, vão, os restantes exemplares, ser postos á venda ao publico, tanto n'esta Redacção como nas livrarias.

Em papel..... 300 réis  
Em tela, envernizado e com reguas..... 600 "

## SUMMARIO

	Pag.
COMMERCIO PORTUGUEZ.....	65
ARRENDAMENTO DAS LINHAS DO ESTADO.....	65
PARTE OFFICIAL—Portarias de 14, 15 e 18 de fevereiro e decreto de 24 de fevereiro do Ministério das Obras Públicas.....	66
TARIFAS DE TRANSPORTE.....	69
CONGRESSO DE CAMINHOS DE FERRO.....	70
COMPANHIA CARRIS DE FERRO DO PORTO EM 1897.....	71
PARTE FINANCEIRA — Carteira dos accionistas—Boletim da Praça de Lisboa—Curso dos cambios, descontos e ágios—Cotações dos fundos portugueses e títulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguesas e estrangeiras—Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hispano-hispano.....	72 e 73
CENTENARIO DA INDIA.....	74
TRACCÃO ELECTRICA.....	74
MINHO E DOURO.....	74
INVENÇÕES.....	75
PUBLICAÇÕES RECEBIDAS.....	75
AUTOMOBILISMO.....	75
LINHAS PORTUGUEZAS — Quelime ao Rio — Linha de Cascais — Vila Franca a Monsão — Benguela — Algarve — Apparelo Saxby.....	76
LINHAS ESTRANGEIRAS — Hespanha — Italia — Suissa — Siam — Romania e Servia — Congo — Brazil.....	77
ARREMATAÇÕES.....	77
CASAS RECOMENDADAS — AGENDA DO VIAJANTE.....	78
ANNUNCIOS — HORARIO DOS COMBOIOS — VAPORES.....	79 e 80

## COMMERCIO PORTUGUEZ

A estatística do movimento de mercadorias, importação e exportação, no anno findo, comparada com a do anno anterior, apresenta os seguintes resultados:

### Importação para consumo

(Valores em mil réis)

	1896	1897
Animaes vivos.....	2.409.922	2.667.877
Materias primas para as artes e industrias	14.884.838	14.757.938
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras	5.263.631	4.924.222
Substancias alimenticias .....	12.023.021	13.250.085
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensílios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e veículos .....	1.827.973	1.879.553
Manufacturas diversas .....	2.956.471	2.874.646
Tarifas .....	74.762	71.616
Somma.....	39.530.618	40.425.937
Oiro e prata em barra e em moeda.....	1.284.931	257.160
Total .....	40.815.549	40.683.097

### Exportação nacional e nacionalizada

Animaes vivos .....	2.515.662	3.400.695
Materias primas para as artes e industrias	5.242.957	5.381.034
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras	1.288.076	1.628.836
Substancias alimenticias .....	15.460.212	15.196.794
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensílios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e veículos .....	84.493	77.439
Manufacturas diversas .....	1.547.277	1.634.471
Somma.....	26.138.677	27.319.269
Oiro e prata em barra e em moeda.....	3.737.192	2.196.027
Total .....	29.875.869	29.515.296

### Exportação estrangeira e ultramarina

Diversas mercadorias .....	Reexportação ..	8.173.867	8.711.142
	Transito .....	1.880.686	1.492.587
	Somma.....	10.054.553	10.203.729
Oiro e prata em barra e em moeda:			
Transito .....		970.333	/
Total .....		11.024.886	10.203.729

No total dos valores importados ha uma diferença de 900 contos que é, relativamente, insignificante, e na especificação por classes da pauta tambem as oscilações não são ponderaveis. Passal-as-hemos, todavia, em rapida revista.

Animaes vivos recebemos do estrangeiro menos 20.000 cabeças de lanigeros e mais 7.000 porcos, e 15.000 animaes não especificados. O valor total subiu apenas 168 contos.

Nas materias primas achamos aumento de 103 toneladas em lã preta suja e diminuição de similhante tonelagem da lã branca. Pelos valores se vê que esta subiu de preço e isto parece explicar que a industria textil recorreu áquella materia prima substituindo o genero mais caro por outro mais barato.

Os oleos e gorduras animaes tiveram grande diminuição, 405 toneladas, as pelles 648 toneladas, o que significa um grande desfalque na industria dos cortumes, se o genero nacional não compensou esta diminuição. Nos productos animaes houve 156 contos a menos na importação.

Nos productos vegetaes houve augmento de 372 contos, posto que a importação diminuisse em quasi todos os artigos, excepto no algodão em rama.

No mais temos diminuição de 2.372 toneladas de casca de sôbro (o que tambem demonstra menor actividade nas industrias dos curtidos); menos carvão, lenha, canhamo, madeira, oleos diversos, sementes oleaginosas e tabacos.

Nos mineraes, a não ser um augmento de 4.166 toneladas de cal hidráulica, naturalmente para a construção do porto, o restante não é digno de exame.

Diminuição de 6.412 toneladas no ferro batido ou laminado, e augmento de 2.236 no ferro em fio, eis o que nos apresenta o artigo «metaes».

De productos chimicos recebemos 153 contos, diminuindo consideravelmente a entrada do sulphato de cobre, 1.983 toneladas.

Na 3.<sup>a</sup> classe—fios, tecidos e respectivas obras, achamos diminuição no valor importado em todos os artigos, o que prova um certo desenvolvimento n'esta classe de industria.

As substancias alimenticias aumentaram, em resultado de maior entrada de trigos, milho em grão, farinhas e cereaes não especificados. Estes aumentos foram de 22.434, 7.547, 13 e 7.803 toneladas, respectivamente. O valor dos cereaes importados elevou-se a 5.990 contos, contra 4.237 em 1896.

De machinas e instrumentos para a industria importámos 1.696 contos, mais 182 contos apenas do que no anno anterior.

Ha a notar que o numero de bicycletas subiu de 735 a 1.049.

Nas manufacturas diversas as diferenças são por igual de pouca importancia, havendo apenas um ligeiro aumento de 265 toneladas de material de caminhos de ferro; diminuição de 538 toneladas de papel de impressão e outros, o que significa que o jornal e o livro estão, cada vez mais, dependentes da industria nacional, que nem sempre satisfaz o fim que se deseja, e sempre lhes exige preços muito superiores aos que vigoram por toda a parte.

Vejâmos agora o nosso desenvolvimento agricola e industrial, no que se refere á exportação.

Na classe 1.<sup>a</sup> achamos que aumentou a saída do gado caprino, suino e vaccum e diminuiu a do lanígero.

Nos animaes diversos sahiram do paiz mais 227 mil cabeças o que deve explicar-se pela enorme exportação d'aves (gallinhas) que hoje se faz para Hespanha.

Das matérias primas, animaes, pouco mais mandámos para fóra do paiz. Em vegetaes, metaes e productos chimicos também o aumento é pequeno.

Em fios e tecidos a nossa industria vendeu para fóra bem pouco mais.

O nosso principal genero de exportação—o vinho—teve um aumento de exportação em todas as suas qualidades, excepto no vinho do Porto, que diminuiu uns 16.000 decalitros.

A exportação foi, em decalitros:

	1896	1897
Communs brancos.....	229:858	341:461
" tintos.....	4.282:289	4.395:762
Madeira .....	225:372	241:736
Porto .....	2.845:612	2.809:923

No valor exportado resultou menos 688 contos, (10:368 em 1897 contra 11.056 em 1896).

Nos demais comestiveis aumentou a exportação de peixe fresco (sardinhas e diversos) conservas de sardinhas (356 toneladas e 184 contos) alguns fructos e hortalicas.

Nas demais classes os variantes nada oferecem de notável.

Apresentou-se uma grande diminuição no valor do transito internacional, passando-se de 2:705 contos apenas a 1:435.

Outro mappa estatistico cujo exame não é animador é o da importação e exportação do ouro e prata em moeda e em barra.

Desde 1893 os valores decrescem a olhos vistos, sendo a importação de:

1:530 contos em 1893  
826 " " 1894

1:143	contos	em	1895
1:285	"	"	1896.
257	"	"	1897

e a exportação:

5:930	contos	em	1893
3:884	"	"	1894
2:308	"	"	1895
3:737	"	"	1896
2:196	"	"	1897

A enorme diferença entre o principio e o fim d'este quinquennio significa que vamos estando exhaustos de metal, á força de uma continuada exportação, para pagamento das diferenças da nossa balança commercial e dos enormes encargos que pesam sobre o paiz.

Os rendimentos aduaneiros diminuiram em 1897 1.970 contos, sendo 1:581 contos nos direitos da importação (excepto cereaes e tabacos) e 852 contos nos cereaes, havendo aumento de 463 contos nos demais direitos e impostos.

## ARRENDAMENTO DAS LINHAS DO ESTADO

Como prometemos, publicamos hoje as bases em que assenta o parecer, que inserimos no numero passado, dado pelas commissões de Fazenda e Obras Públicas da camara dos deputados sobre este importante assumpto—parecer que será discutido n'aquella camara, naturalmente ainda este mez.

A extensão d'este documento, ocupando-nos grande espaço, impede-nos, ainda hoje, de o apreciarmos devidamente, obrigando-nos a reservar para o proximo numero as observações que a sua leitura nos suggere.

Não as podíamos, porém, fazer sem antes termos publicado por completo estas bases, ás quaes teremos que referir-nos.

### Base 1.<sup>a</sup>

Nenhum licitante será admittido ao concurso, de que trata o artigo 1.<sup>º</sup> da lei, de que estas bases fazem parte, sem ter provisoriamente depositado na caixa geral de depósitos, á ordem do governo, em dinheiro ou em titulos oficialmente cotados na Bolsa de Lisboa, Paris ou Londres pelo valor da ultima cota ão, as seguintes quantias:

300:000\$000 réis para o concurso relativo á rede do Minho e Douro.

200:000\$000 réis para o concurso relativo á rede do Sul e Sueste.

### Base 2.<sup>a</sup>

O individuo ou empresa, a quem o governo adjudicar a concessão do arrendamento de qualquer das rãdes e da construção e da exploração dos respectivos ramaes, organisará e constituirá, no prazo de noventa dias, a contar da data da respectiva comunicação oficial, uma companhia, sociedade anonyma de responsabilidade limitada, com o capital que o governo houver fixado de acordo com o adjudicatario, á qual trespassará todos os direitos e obrigações derivados da concessão.

§ 1.<sup>º</sup> Esta companhia será portugueza e como tal sujeita, para todos os efeitos, ás leis e tribunaes portuguezes; terá a sua sede em Lisboa, e os seus estatutos serão aprovados pelo governo, o qual, ouvida a procuradoria geral da corôa e azenda, poderá dispensar a applicação do código commercial.

§ 2.<sup>º</sup> A maioria dos administradores d'esta companhia será composta de cidadãos portuguezes residentes em Portugal.

§ 3.<sup>º</sup> Tres dos administradores portuguezes da companhia serão livremente nomeados pelo governo e terão os mesmos direitos e obrigações que, segundo os estatutos respectivos, tiverem os que, de entre os accionistas, forem eleitos pela respectiva assemblea geral.

§ 4.<sup>º</sup> O governo terá junto da companhia um commissário régio que, como representante dos interesses do Estado, vigiará pelo rigoroso cumprimento do respectivo contracto e das leis e regulamentos em vigor, assistirá a todas as sessões da direcção ou conselho de administração e a todas as assembleas geraes e terá a

faculdade de suspender a execução de todas as resoluções d'estas e dos corpos gerentes até definitiva resolução do governo.

§ 5º O comissário régio e os administradores de nomeação do governo serão remunerados pela companhia.

### Base 3.<sup>a</sup>

Para garantia da execução do seu contrato, cada uma das companhias, logo depois de constituída, elevará ao dobro o depósito que houver realizado em conformidade com o disposto na base 1.<sup>a</sup>.

§ 1º Cada uma das companhias cobrará, na época dos respectivos vencimentos, os juros ou dividendos dos títulos que houver depositado, e poderá, quando assim lhe convier e o governo lh'lo permitta, substituir aquelles títulos por outros que, segundo a sua respectiva cotação oficial nas Bolsas acima mencionadas, representem igual valor efectivo.

§ 2º Os depósitos, de que se trata, poderão ser levantados pela respectiva companhia nos termos seguintes:

1º Metade quando prove ter executado obras, aprovadas pelo governo, nos ramaes mencionados no artigo 1.<sup>a</sup> da lei de que estas bases fazem parte, cujo valor seja igual ao valor total do depósito.

2º A metade restante quando se prove que o valor das obras executadas e aprovadas pelo governo é igual ao dobro do valor total do depósito.

§ 3º Levantado o depósito ficarão as obras mencionadas nos n.<sup>os</sup> 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> do parágrafo antecedente servindo de garantia à execução do contrato.

### Base 4.<sup>a</sup>

Constituídas as companhias e reforçados os depósitos, nos termos da base anterior, entregar-lhes-há o governo as linhas terreas que compõem as rôdes do Minho e Douro e do Sul e Sueste, com todo o seu material fixo e circulante, e bem assim todos os edifícios, máquinas, ferramentas e tudo quanto exista sobre a via, nas estações, nos armazens e em quaisquer outras dependências das mesmas linhas, sem exceção nem reserva alguma.

§ 1º Antes de qualquer das companhias tomar posse da sua respectiva rôde, proceder-se-há ao exame e avaliação contraditoria do estado e do valor das linhas e do seu material fixo e circulante, terrestre e marítimo, bem como das estações, casas de guarda, armazens, cocheiras, máquinas, ferramentas, utensílios e mais pertenças.

§ 2º N<sup>a</sup> mesma ocasião serão determinadas e orçadas as obras de reparação e as substituições e reparações de material fixo e circulante necessárias para que as linhas fiquem em perfeito estado, incluindo-se desde logo a importância de tais reparações e substituições na avaliação a que se refere o parágrafo anterior.

§ 3º A novo exame e avaliação contraditorios se procederão ao expirar o contrato, ou quando este venha a ser rescindido pelo governo. Em qualquer dos casos todos os melhoramentos realizados pelas companhias ficarão sendo propriedade do Estado, e por todas as deteriorações que tenha havido serão as mesmas companhias responsáveis.

§ 4º Os exames e avaliações mencionados nos §§ 1.<sup>a</sup>, 2.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup> d'esta base serão feitos por três peritos, a saber: um nomeado por cada uma das partes e o terceiro por acordo entre elas, e na falta d'esse acordo pelo conselho superior de obras públicas e minas.

§ 5º As companhias pagarão ao governo pelos preços das facturas o carvão, sebo, azeite e quaisquer outros géneros de consumo ordinário, que houver em depósito. O pagamento realizar-se-há no acto da entrega d'aqueles objectos.

§ 6º Ao expirar ou rescindir-se o contrato, pagará o governo em iguais condições às companhias os géneros de consumo ordinário, que estas tenham em depósito.

### Base 5.<sup>a</sup>

A cargo do governo ficará o pagamento de quaisquer dívidas contrabidas até à data da entrega das linhas ferreas mencionadas na lei, de que estas bases fazem parte, e que provenham de fornecimentos de material, ou de construções e reparações de qualquer natureza, que até à data acima fixada não hajam sido pagas, de sorte que as companhias, ao tomar posse das linhas, e ao começar a explorá-las não tenham outros encargos além dos que lhes imponzermos os contratos de arrendamento.

§ 1º As companhias aceitarão e cumprirão os contratos que o governo houver feito para o fornecimento de quaisquer géneros ou materiais, mas sómente no que diz respeito à parte dos respectivos fornecimentos que, na data da entrega das linhas, ainda não tiver sido entregue. Uma nota de cada um d'estes contratos, indicando as respectivas importâncias, duração e mais condições, ficará junti aos contratos de arrendamento e d'ellas fará parte integrante.

### Base 6.<sup>a</sup>

Serão feitas pelas companhias e à sua custa, e sob a fiscalização do governo, as obras de reparação de que trata o § 2.<sup>a</sup> da base 4.<sup>a</sup>.

### Base 7.<sup>a</sup>

As companhias obrigarão respectivamente a projectar e a construir os ramaes indicados no artigo 1.<sup>a</sup> d'esta lei.

§ 1º O governo entregará ás companhias os projectos ou ante-projectos que possuir dos ramaes, de que se trata, ficando aquelas obrigadas a seguidamente elaborar os projectos definitivos e a submeter-lhos á aprovação do governo no prazo de um anno a contar da data do respectivo contrato.

§ 2º As condições técnicas de perfil e de planta, a largura da via e a quantidade e a qualidade do material circulante, serão, para cada um dos ramaes, as constantes dos projectos definitivos aprovados pelo governo.

§ 3º A construção de cada ramal começará dentro de sessenta dias a contar da data em que o governo a ordenar, e estará concluída, e o respectivo ramal em estado de ser entregue á exploração, dentro do prazo que, ouvido o conselho superior de obras públicas e minas e a companhia respectiva, for fixado pelo governo.

§ 4º Todos os ramaes mencionados no artigo 1.<sup>a</sup> da lei deverão estar concluídos com todo o seu material fixo e circulante, estações, apeadeiros, casas de guarda e mais dependências, dentro do prazo de seis annos contados da data da assinatura do respectivo contrato.

Exceptua-se o ramal de Evora á fronteira, o qual sómente será feito, quando em Espanha venha a construir-se um ramal, com que aquelle possa entroncar, e qualquer outro, cuja construção venha a ser adiada pelo governo.

§ 5º Além dos ramaes designados no artigo 1.<sup>a</sup> da lei ficam as companhias autorizadas a projectar e a construir de acordo com o governo todos os que julgarem convenientes para ligar as rôdes do Minho e Douro e Sul e Sueste de Portugal com as outras linhas ferreas.

§ 6º Será pelo governo declarada de utilidade pública e urgente a expropriação dos predios necessários para a construção dos ramaes mencionados na lei e no parágrafo antecedente; e conceder-se-há a cada uma das companhias a importação livre de direitos do material fixo e circulante necessário para o primeiro estabelecimento de cada um dos ramaes, e gozarão as mesmas companhias de todos os direitos, que as leis conferem aos concessionários de caminhos de ferro, de interesse geral.

§ 7º Se as companhias não apresentarem os projectos definitivos dentro do prazo estabelecido no § 1º, ou não começarem os trabalhos da construção no prazo fixado no § 4º, perderão o depósito que tiverem efectuado nos termos das bases 1.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup>.

§ 8º Se dentro do prazo fixado para a sua conclusão, nos termos do § 4º d'esta base, não estiver qualquer ramal concluído e nos termos de ser entregue á exploração com todo o seu material fixo e circulante, edifícios e mais pertenças, pagará a respectiva companhia por cada mês, em que aquelle prazo for excedido, uma multa, cuja importância, nunca superior a 10.000\$000 réis, será fixada pelo governo, ouvido o engenheiro encarregado da fiscalização das obras e o conselho superior de obras públicas e minas.

### Base 8.<sup>a</sup>

As companhias construirão por sua conta e á sua custa os ramaes a seu cargo, nos termos dos §§ 3.<sup>a</sup> e 4.<sup>a</sup> da base 7.<sup>a</sup>, e explorar-los-hão até à expiração do respectivo contrato de arrendamento, nos mesmos termos e condições gerais em que, segundo estas bases, têm que explorar as linhas principaes.

### Base 9.<sup>a</sup>

A partir do dia, em que for oficialmente entregue á exploração cada um dos ramaes constantes do artigo 1.<sup>a</sup> d'esta lei, garante o governo ás companhias o complemento do rendimento líquido anual de 0,05 do respectivo custo, e mais a somma precisa para, com o juro de 0,05 ao anno, se amortizar aquelle custo no tempo que decorrer desde o dia em que o ramal for entregue á circulação até à expiração do contrato de arrendamento, não podendo em caso algum o complemento garantido pelo governo exceder 0,05 do custo de cada ramal.

§ 1º Para os efeitos d'estas garantias o custo kilométrico dos ramaes a construir será o constante dos projectos aprovados pelo governo, não podendo, em caso algum, exceder as seguintes quantias:

Vianna do Castello a Ponte do Lima e Ponte da Barca.....	20:000\$000
Braga a Ponte da Barca, Arcos e fronteira de Espanha.....	35:000\$000
Braga, Ruivães e Chaves.....	35:000\$000
Barcelos a Espozende.....	25:000\$000
Ligaçao da linha do Douro com a da Beira Alta.....	35:000\$000
Estação do Porto A ao porto de Leixões.....	-0-
Faro a Villa Real de Santo Antonio.....	18:000\$000
Tunes a Portimão.....	18:000\$000
Barreiro a Cacilhas.....	25:000\$000

Pias a Moura.....	20:000\$000
Evora á fronteira.....	24:000\$000

§ 2.º O custo por kilometro do ramal da estação do Porto A ao porto de Leixões, será oportunamente fixado pelo governo de acordo com o conselho superior de obras publicas e minas.

§ 3.º Para o calculo do rendimento liquido de cada ramal de via normal, não poderão computar-se em mais de 900\$000 réis por anno e por kilometro os gastos da exploração, enquanto o rendimento bruto kilometrico annual fôr inferior a 2:250\$000 réis, nem em mais de 0,40 d'aquelle rendimento, quando este fôr igual ou superior aquella quantia.

§ 4.º Se o ramal fôr de via reduzida não se computará, para os effeitos do paragrapho antecedente, em mais de 700\$000 réis por anno e por kilometro o custo da exploração, enquanto o rendimento bruto kilometrico annual fôr inferior a 1:750\$000 réis, nem em mais de 0,40 do mesmo rendimento quando este seja igual ou superior aquella quantia.

As companhias escripturarão em separado e sobre si todas as receitas e despesas de cada um dos ramaes, por fórmula que facilmente se apure nas sommas, a cujo abono por parte do governo tém direito as mesmas companhias por virtude do disposto n'esta base.

#### Base 10.<sup>a</sup>

As companhias garantirão ao Estado a renda minima annual, liquida de impostos, de 560:000\$000 réis pela rede do Minho e Douro; e 328:100\$000 réis pela do Sul e Sueste.

#### Base 11.<sup>a</sup>

Quando por effeito da ampliação das rôdes, ou do alargamento do trafego, ou da diminuição das despesas de exploração, a receita liquida venha a exceder respectivamente a renda fixada na base 10.<sup>a</sup>, pertencerá ao governo uma quota parte d'este excesso.

§ 1.º Para o calculo d'esta receita liquida estabelecer-se-hão os mesmos limites fixados no § 3.º da base 9.<sup>a</sup> para as despesas de exploração.

§ 2.º E' a quota parte pertencente ao governo do excesso da receita liquida, de que trata esta base, que constitue o elemento variavel do concurso, fixando-se todavia um minimo de 50 por cento, que servirá de base de licitação.

§ 3.º O governo não é obrigado a adjudicar a concessão do arrendamento de qualquer das rôdes ferro-viarias ao individuo ou empreza que offerecer partilha mais elevada, quando o julgar desfavoravel aos interesses do thesouro; mas em tal caso não poderá tambem ser feita a adjudicação a qualquer outro dos concorrentes.

#### Base 12.<sup>a</sup>

As companhias cobrarão as receitas e pagarão as despesas da exploração, e terão ampla faculdade de fazer contractos combinados, de troca de material e quaesquer outros com outras emprezas ferro-viarias ou de transportes fluviaes ou maritimos, e de regular a marcha dos comboios, sem outros limites que não sejam os preceitos dos regulamentos geraes relativos à exploração e à polícia dos caminhos de ferro.

§ unico. Quanto aos contractos, da natureza d'aquelles de que trata a presente base, que tiverem sido celebrados anteriormente pelo governo, as companhias ficam obrigadas a cumpri-los, até a epocha fixada nos mesmos contractos, podendo, porém, denunciar-los nos termos n'elles previstos. Uma copia de cada um de taes contractos ficará junta ao contracto de arrendamento, e d'elle fará parte integrante.

#### Base 13.<sup>a</sup>

Todas as tarifas da exploração, tanto as de transporte como as accessorias, geraes e especiaes, serão submettidas á approvação do governo, não podendo as tarifas geraes, salvo prévio accordo d'este, exceder as que estão actualmente em vigor.

Os horarios e o numero de comboios serão, tambem, sujeitos á approvação do governo que poderá obrigar as companhias a aumentar o numero de comboios quando entender que não são suficientes os propostos por elles.

§ unico. Considerar-se-hão para todos os effeitos approvadas pelo governo quaesquer tarifas ou horarios propostos pelas companhias, se no decurso de sessenta dias, a contar d'aquelle em que as respectivas propostas derem entrada na secretaria das obras publicas, nenhuma objecção ou duvida fôr oficialmente comunicada as companhias.

#### Base 14.<sup>a</sup>

As companhias apresentarão semestralmente ao governo as contas da receita e despeza de cada uma das linhas e de cada um dos ramaes, e encerral-as-hão no fim de cada anno, devendo as partes e interactantes liquidar entre si, no decurso do primeiro trimestre do anno immediato, os saldos que lhes competirem nos termos dos contractos.

#### Base 15.<sup>a</sup>

As companhias são obrigadas a ter sempre as linhas ferreas e suas dependencias e todo o material fixo e circulante em perfeito estado de conservação.

#### Base 16.<sup>a</sup>

Todos os serviços da contabilidade da construção da exploração e da conservação das linhas estarão permanentemente sujeitos á fiscalisação do governo, que a exercerá por intermedio dos seus agentes, devendo as companhias facultar-lhes o constante exame da sua escripturação e a inspecção permanente de todos os seus serviços.

#### Base 17.<sup>a</sup>

Em quanto vigorarem os arrendamentos da exploração das linhas ferreas, a que se refere esta lei, terá o Estado direito:

1.º Ao transporte por metade dos preços, consignados nas tarifas geraes, da tropa e do material de guerra, que careça de transporte pelas mesmas linhas ferreas.

2.º A prestação gratuita dos serviços designados nos artigos 45.<sup>a</sup> e 53.<sup>a</sup> do decreto de 1 de dezembro de 1892.

#### Base 18.<sup>a</sup>

As companhias ficam desde já autorisadas a tomar de arrendamento a exploração de outras linhas portuguezas, e bem assim a obter o trespasso das respectivas concessões, com tanto que os respectivos contractos sejam préviamente submettidos á approvação do governo, e que n'elles não sejam por qualquer forma cedidos os direitos reservados ao Estado pelas primitivas concessões, nem modificadas as clausulas e condições, com que taes concessões hajam sido feitas.

#### Base 19.<sup>a</sup>

As companhias poderão constituir armazens geraes nos pontos terminaes das linhas. Estes armazens geraes serão alardeados e poderão emitir *warrants* nos termos da legislação aduaneira em vigor. Tanto os projectos de taes armazens como os respectivos regulamentos e tarifas serão submettidos á approvação do governo.

#### Base 20.<sup>a</sup>

Todo o pessoal que as companhias empregarem nos serviços de contabilidade, de construção, de conservação e de exploração será por via de regra portuguez.

§ 1.º As companhias conservarão tanto quanto possível todo o pessoal válido actualmente empregado nas linhas Minho e Douro e do Sul e Sueste de Portugal.

§ 2.º Se o pessoal actualmente empregado na exploração de aquellas linhas houver de ser reduzido, será a parte d'esse pessoal, que vier a ficar sobrante, tanto quanto possível empregada desde logo nas obras extraordinarias de reparação, a que se refere o § 2.<sup>a</sup> da base 4.<sup>a</sup> e nos estudos e na construção de novos ramaes, e será oportunamente preferido para os serviços da exploração e da conservação dos mesmos ramaes.

§ 3.º Aos empregados invalidos, addidos aos quadros do pessoal das linhas do Minho e Douro e do Sul e Sueste, e cujos vencimentos annuaes estão calculados no orçamento de 1891-1898 em 8:211\$070 réis, para aquellas e em 7:431\$000 réis para estas, pagarão as companhias, em quanto vivos, e por conta do governo, os vencimentos que actualmente percebem, não podendo sob pretexto algum a despeza annual que d'issò resultar exceder as verbas acima fixadas.

§ 4.º A companhia, á qual fôr adjudicada a rede do Sul e Sueste, será obrigada a conservar e manter nos termos em que actualmente se encontra, fazendo-lhe proporcionalmente concessões identicas ás que o governo presentemente lhe faz, a caixa de socorros dos empregados dos caminhos de ferro do Sul e Sueste de Portugal.

#### Base 21.<sup>a</sup>

Em qualquer epocha, depois de terminados os quinze primeiros annos a contar do prazo estabelecido para a conclusão das respectivas rôdes, com as exceções estabelecidas no § 5.<sup>a</sup> da base 7.<sup>a</sup>, poderá o governo resgatar a concessão, obrigando-se a pagar ás companhias em cada um dos annos que ainda tiverem de duração os respectivos contractos uma annuidade calculada do seguinte modo:

Toma-se o arrendamento liquido obtido por cada uma das companhias em cada um dos sete annos imediatamente anteriores áquelle em que o resgate deva efectuar-se; excluem-se os rendimentos dos dois d'esses annos por haverem sido menos productivos, e toma-se o rendimento médio dos cinco annos restantes. Esse rendimento constituirá a importancia de cada uma das annuidades.

§ 1.º Em caso algum poderá tal annuidade ser inferior a 5 por cento do capital desembolsado nos termos das bases 7.<sup>a</sup> e 9.<sup>a</sup>.

§ 2.º Além da annuidade por esta fórmula calculada obrigar-se-há o governo a pagar, em cada um dos annos em que tal annuidade

houver que ser paga, a quantia necessaria para a amortisamento do capital a que se refere o paragrapho anterior, calculada nos termos da base 9.<sup>a</sup>

#### Base 22.<sup>a</sup>

Todas as contestações que, sobre a interpretação ou execução dos contráctos, se levantarem entre o governo e as companhias, serão decididas sem recurso por um tribunal arbitral, composto de dois árbitros, nomeados por cada uma das partes e de um quinto para desempate, que será nomeado entre elles, e quando tal acordo seja impossível, pelo supremo tribunal de justiça em sessão plena.

#### Base 23.<sup>a</sup>

Nos contráctos entre o governo e as companhias consignar-se-hão, além das que ficam expressamente referidas, todas as condições e clausulas adoptadas geralmente nos contráctos feitos em Portugal para a construção e exploração de linhas ferreas de primeira ordem e designadamente, no que fôr applicável, as que fazem parte do decreto de 5 de julho de 1897.

Sala das comissões, em 10 de agosto de 1897.

## PARTE OFICIAL

### Ministério das Obras Públicas, Commercio e Industria

#### Repartição de caminhos de ferro

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente o projecto, datado de 2 de dezembro do anno findo, de uma linha de resguardo para serviço do mercado geral do gado, ao kilometro 5,100 do ramal de Santa Apolonia a Bemfica, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portugueses: ha por bem, conformando-se com o parecer de 3 do corrente do conselho superior de obras públicas e minas, aprovar o referido projecto, com a clausula porém de que a largura de 3 metros, projectada para a passagem inferior da azinhaba do Ferro, contada perpendicularmente ao eixo d'esta azinhaba, seja elevada a 4 metros.

O que se comunica para os devidos efeitos ao director fiscal de exploração de caminhos de ferro.

Paço, em 14 de fevereiro de 1898.—Augusto José da Cunha

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente o projecto do ramal de caminho de ferro de Tunes por Silves e Villa Nova de Portimão e a Lagos, na parte comprehendida entre Tunes e Villa Nova de Portimão, tendo em vista o parecer de 15 de novembro ultimo do conselho superior de obras públicas e minas: ha por bem aprovar o lanço d'este ramal entre Tunes e Silves, e autorizar o director dos caminhos de ferro do sul e sueste a proceder á execução d'este lanço por empreitadas parciaes ou tarefas na parte do traçado onde não haja modificações, cujo estudo é indicado na respectiva memória descriptiva do projecto, podendo despender: até à quantia de 5:000.000 réis mensaes pelo capítulo 3.<sup>a</sup> da despesa extraordinaria d'este ministerio, enquanto se não abrir crédito especial pelo excedente das receitas d'aqueles caminhos de ferro, por onde deverá correr toda a despesa até à quantia de 30:000.000 réis no corrente anno económico.

Paço, em 15 de fevereiro de 1898.—Augusto José da Cunha

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente o projecto, datado de 26 de janeiro findo, de um edifício, que a companhia real dos caminhos de ferro portugueses pretende construir no recinto da estação de Santa Apolonia, destinado á instalação de uma officina de carpinteiros e arrecadacão para o serviço de pequenas reparações do material, apresentado pela mencionada companhia real: ha por bem, conformando-se com o parecer de 10 do corrente do conselho superior de obras públicas e minas, aprovar o referido projecto.

O que se comunica para os devidos efeitos ao director fiscal de exploração de caminhos de ferro.

Paço, em 18 de fevereiro de 1898.—Augusto José da Cunha

#### 7.<sup>a</sup> Repartição da direcção geral da contabilidade pública

Usando da auctorização conferida ao governo pelo artigo 18.<sup>a</sup> da carta de lei de 3 de setembro ultimo, e em harmonia com o disposto no § único do artigo 17.<sup>a</sup> da mesma lei: hei por bem, tendo ouvido o conselho de ministros, determinar que, para os efeitos da portaria de 15 do corrente, seja aberto no ministerio da fazenda, devidamente registado na direcção geral da contabilidade pública, um crédito especial de 30:000.000 réis, a favor do ministerio das obras públicas, commercio e industria, a fim de ocorrer ao pagamento das despezas a efectuar com a construção do lanço do ramal do caminho de ferro entre Tunes e Silves;

devendo essa quantia ser inscripta na tabella da distribuição da despesa extraordinaria do segundo dos referidos ministerios para o exercicio de 1897-1898, nos termos seguintes:

«Capítulo 3.<sup>a</sup> Despesa extraordinaria — Construcção de Caminhos de ferro—30.000.000 réis.»

O tribunal de contas julgou este crédito nos termos legaes de ser decretado.

O ministro e secretario d'Estado dos negocios da fazenda e o ministro e secretario d'Estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria, assim o tenham entendido e facam executar. Paço, em 24 de fevereiro de 1898.—REI.—Frederico Resano Garcia—Augusto José da Cunha.

## TARIFAS DE TRANSPORTE

**Despesas accessorias nas linhas da Companhia Real.**—Vae junta ao nosso numero de hoje esta nova tarifa que substituirá desde 1 de abril a que tem vigorado desde janeiro de 1880, distribuida com o nosso n.<sup>o</sup> 19 do 1.<sup>o</sup> anno.

Não são de grande importancia as alterações que, na essencia, esta tarifa estabelece sobre a actual, sendo mais na forma que ella se distancia d'esta por meio de novas disposições tendentes a tornar mais clara a sua applicação, e resolver duvidas que até hoje se suscitavam por falta de devida explicação na tarifa em vigor.

Em detalhe as principaes modificações são:

Pequenas modificações na taxa das despesas de carga e descarga de vitellas, porcos; material circulante e transportes funebres; aumento d'estas despesas nas remessas de recovagens até 30 kilogrammas.

Nos direitos de transmissão e mercadorias tambem foi adoptada a taxa de 100 réis por 1:000 kilos, para igualar esta taxa á que está em vigor nas linhas do Minho e Douro, Povoa, Guimarães e Mirandella.

O artigo *Armazenagem* define melhor a data desde a qual esses direitos se cobram, porque são estabelecidos para a pequena velocidade os avisos da chegada, e é desde a recepção d'estes que se contam os prazos.

Este aviso é a mais importante innovacão que a tarifa apresenta.

Sempre que o expedidor não declare na nota de expedição que prescinde d'este aviso elle será feito ao consignatario cobrando-se por elle 20 réis.

Dados os costumes do nosso paiz, não se torna tão necessário este aviso, como nos paizes onde a guia, senha ou *récépissé* entregue pela estação ao expedidor é por este guardado; recebendo o consignatario a mercadoria em troca do aviso, onde passa recibo.

Em Portugal não se pratica assim; o expedidor tem sempre que enviar a senha ao consignatario, e este, pela recepção d'esse documento, implicitamente fica sciente de que tem a remessa a chegar á estação. Todavia o aviso, tem a grande utilidade de o prevenir da data precisa da chegada e evitar-lhe pagar armazenagem.

No artigo *Repesagem* tambem ha uma novidade, e com essa é que não estamos d'accordo. Estipula-se que esta operação, quer seja exigida pelo consignatario quer feita spontaneamente pela companhia, não dará logar á rectificação dos portes, embora se demonstre ter havido erro á partida.

Parece-nos original, injusto e prejudicial mesmo.

A estação expedidora, suppômos, errou ao inscrever o peso na respectiva nota, e portanto errou a taxa. Se á chegada se suspeita do erro e se pede a repesagem é lógico que se emende a taxa e nem companhia nem consignatario ficarão prejudicados.

Mas se esse reconhecimento para nada serve senão para confirmar a taxa, mesmo errada, então não sabemos para que tal repeso se faça, a menos que não se-

ja... para perder tempo e trabalho e para dar ao prejudicado, a companhia ou o publico, a triste consolação de saber que recebe a menos ou que pagou a mais

Não percebemos, repetimos.

No art. 13º, *Embarques*, fica explicado que, quando estas operações se fazem por guindastes e segundo a respectiva tarifa, não se cobram os direitos de embarque ou desembarque, explicação que hoje não se dava.

Deixámos para o fim uma simples mudança de denominação que nos parece inexplicável.

O serviço braçal acha-se n'esta tarifa chismado em manutenção.

E' puro francezismo que não faltará quem attribua a influencias estrangeiras na direcção da companhia.

Pois engana-se quem assim pensar — o auctor da adopção d'este vocabulo, como synonimo do trabalho braçal, é, ao que nos consta, tão portuguez... como o auctor dos *Lusiadas*.

Mas, apesar da consideração e estima que nos merece, ha de permittir que lhe digâmos que desadoramos o invento, e comosco os melhores diccionaristas portuguezes.

Caldas Aulete e Santos Valente dizem que manutenção é conservação; acção de manter ou de ser mantido.

Lacerda diz que é manutenção, sustento, passadio, subsistencia de alguém, conservação (de alguma coisa).

Moraes, Faria, Alvares Marques e quantos vimos, são de igual parecer; e até se dos lexicons passamos á legislação do paiz, temos que, no Código Civil, art. 504, tratando da posse se diz que «a accão de manutenção e a de restituição da posse podem ser intentadas pelo perturbado, etc.»

Vê-se, portanto, que o termo não tem em portuguez a mesma significação que em francez se lhe dá, e ainda lá só em technologia de caminhos de ferro se applica ao trabalho braçal porque, para a generalidade, Larousse emprega-o nas accepções de padaria militar, administração, gestão (dos dinheiros publicos).

Melhor cabido seria, em portuguez, este termo para designar armazenagem, se indispensavel fôsse empregar-o em alguma coisa, como succede, frequentes vezes, a qualquer influente eleitoral.

A nova adopção dos avisos aos consignatarios explica porque todas as outras administrações foram convindas, como dissémos, a reformar a sua tarifa no sentido d'esta. Realmente, não havendo igual tarifa em todas as linhas, aquella disposição será letra morta em todas as expedições de serviço combinado, porque nem a Companhia Real tomará o compromisso de que o consignatario será avisado por outra linha que não tem essa obrigação na sua tarifa, nem as outras administrações, cuja tarifa não as manda exigir essas declarações do consignatario, poderão exigil-as; e também a Companhia Real, não tendo, embora, declaração do expedidor de que não quer que se avise o consignatario, não o fará porque, à falta d'esse preceito na tarifa da linha de onde partiram as remessas, ella não se pôde considerar com direito a interpretar o desejo do expedidor.

## CONGRESSO DE CAMINHOS DE FERRO

**Questionário provisório da 6.ª sessão — Paris 1900**

**2.ª SECÇÃO — Material, tracção**

XI (I da 2.ª S.) — *Tiragem e escapamento nas locomotivas*

Disposições tendo por fim aumentar a vaporização aumentando a tiragem, evitar os incendios devidos a faúlhas da chaminé e utilizar o calor do vapor de escapamento.

3 relatórios. (Estados Unidos — Suécia, Noruega, Dinamarca e Russia — Outros países.)

XII (II da 2.ª S.) — *Locomotivas de comboios de grande velocidade*

Progressos realizados na construção de locomotivas de muito grande velocidade (90 quilometros e acima) e especialmente nos motores de comboios rápidos pesados ou percorrendo linhas accidentadas. Emprego da disposição composta (*compound*).

3 relatórios. (Inglaterra e colônias. — Estados Unidos — Outros países.)

XIII (III da 2.ª S.) — *Estabilidade dos eixos das locomotivas*

Modos de aumentar a estabilidade dos eixos das locomotivas em marcha. Influencia combinada das molas de grande flexibilidade e dos balanceiros compensadores sobre a conservação das cargas estáticas.

1 relatório.

XIV (IV da 2.ª S.) — *Dupla tracção*

Quais as condições de exploração em que a dupla tracção pôde ser utilmente empregada em comboios de grande velocidade (velocidades regulamentares e velocidades atingidas normalmente, cargas máximas, rampas e curvas principais).

3 relatórios. (Austria-Hungria, Rumania, Países-Baixos, Luxemburgo, Suíça e Alemanha — Russia — Outros países.)

XV (V da 2.ª S.) — *Depuração das águas d'alimentação das locomotivas e desincrustantes*

A — Processos empregados para a depuração das águas de alimentação das locomotivas.

B — Emprego das matérias desincrustantes. Apparelhos especiais para combater a formação das incrustações.

1 relatório.

XVI (VI da 2.ª S.) — *Emprego do aço e do ferro fundidos na construção do material de tracção e de transporte*

A — Emprego do aço e do ferro fundidos, laminados ou moldados, na construção de certas partes das locomotivas (peças do movimento, caldeiras, caixas de fogo, etc.) Condições técnicas de fabrico e de recepção. Modos de descobrir as bôlhas ocultas.

B — Emprego do aço e do ferro fundidos na construção dos wagons, nomeadamente nos apparelhos de choque e tracção. Condições técnicas de fabrico e de recepção.

2 relatórios. (Estados Unidos — Outros países.)

XVII (VII da 2.ª S.) — *Freios e engates das carruagens e wagons*

A — Progressos recentes realizados nos apparelhos de freio das carruagens e wagons.

B — Progressos recentes realizados nos apparelhos d'engate das carruagens e wagons.

Tentativas para a adaptação dos engates centrais automáticos ao material europeu conservando os dois chapuzes ou pára-choques laterais.

3 relatórios. (Estados Unidos — Austria-Hungria, Rumania, Países-Baixos, Luxemburgo, Suíça e Alemanha — Outros países.)

XVIII (VIII da 2.ª S.) — (Com a 3.ª secção: «Exploração») *Capacidade dos wagons de mercadorias*

Estudo da capacidade que devia adoptar-se nos veículos de mercadorias, tendo em consideração as despesas da instalação, da exploração e da tracção, a natureza do tráfego, a importância das expedições por wagon, as correntes de transporte, etc.

4 relatórios. (Estados Unidos — Inglaterra e colônias — Austria-Hungria, Rumania, Países-Baixos, Luxemburgo, Suíça e Alemanha — Outros países.)

(Continua).

## COMPANHIA CARRIS DE FERRO DO PORTO

O relatório anual respetivo á ultima gerencia d'esta Companhia offerece-nos, mais uma vez, a prova do que uma boa administração pôde conseguir d'uma empresa d'este género em Portugal.

Respinguemos d'elle alguns apontamentos:

As receitas foram .....	239:376\$920
E as despesas .....	170:179\$134
Portanto, os lucros foram .....	69:197\$786

Apesar da abertura da linha ferrea entre Campanhã e S. Bento tirar muitos passageiros á linha de trem-vias pela via ordinaria, o movimento aumentou de

2.825.457 a 2.917.565 passageiros com bilhetes ordinarios e de 2.679 para 2.816 bilhetes mensaes de assinatura.

Grande parte d'este aumento no movimento deve-se á linha marginal que, só por si, deu a mais uma receita de 8.531.870, quasi compensando a quebra que houve nas receitas da rede u bana, ficando a diferença de um anno a outro reduzida a 648.025 réis.

Nas despesas de exploração tambem o relatorio nos diz que houve uma diminuição na da linha marginal de 5.566.910, economia que attribue por completo á tracção electrica.

Sobre este particular, o relatorio dá detalhadas informações demonstrando a conveniencia de proseguir na substituição do motor animal pelo electrico, conforme já se acha resolvido em outra assembléa anterior, trabalho a que se está procedendo sem parar.

Na linha marginal, onde o serviço foi feito por electricidade durante todo o anno, n'uma extensão de 5 kilómetros, abrindo-se durante o anno mais 7 kilómetros, o custo d'essa tracção foi de 7.261.152, e tendo o percurso do trem-kilometro sido 282.035 resulta o preço do trem-kilometro a 25,74 réis, o que nos parece extraordinariamente economico.

Além da rede existente a Companhia vae construir o prolongamento da linha do Bomfim até S. Roque da Lameira, prolongar a de Leça até o porto de Leixões e projecta ainda ligar a linha marginal com a estação da Alfandega.

Do saldo liquido do anno findo foram applicados 41.100.000 réis ao dividendo de 6 % por accão, 10 contos para fundos de reserva e amortização, 1.469.661 réis para as caixas de pensões e socorros do pessoal.

E' agradável folhear este relatorio que em todas as suas partes demonstra os efeitos de uma gerencia prudente e intelligente, que, desde muito, tem elevado a Companhia a uma verdadeira situação de prosperidade.

E se a compararmos com a sua collega de Lisboa... quanta diferença!...

## COMPANHIA FIAÇÃO DE THOMAR

Está publicado o relatorio d'esta importante fabrica que tem já uma tradição de 108 annos de actividade industrial e que ha 5 annos explora tambem a fabrica de Soure.

Lemos sempre com prazer estes relatorios, habilmente feitos, methodicos e claros. Por elles vemos todos os annos a crescente prosperidade da companhia cujos lucros em 1897 foram em 2,42 % superiores aos do anno anterior, attingindo a importante cifra de réis 62.191.537.

Tem o fundo de reserva de 13.333.334, o de amortisacão de 186.305.974 réis, e o de seguros de conta propria de 34.904.105 réis, o que dá um total 334.543.413 réis, isto é, 59,04 % do capital social que subiu a 566.666.666 réis desde 1892, pela operação com a fabrica de Soure.

O relatorio é acompanhado por um mappa graphic em que se vê claramente que a curva que traduz a lei do aumento do fundo de reserva comparado com o capital social não apresenta declinações, antes sobe com segurança.

Em outro graphic das vendas se revela que as pequenas reducções que houve nos annos de 1894, 1892, de 1882 a 1886 e de 1878 e 1879 são triumphantemente excedidas nos outros annos, tendendo a curva para a vertical.

Uma observação só temos a fazer ao mappa—é a da

escala, grande de mais nas abcissas e grande tambem nas ordenadas.

Já que a direcção entrou n'esse caminho dos graphicos, que tão eloquentes são, seria interessante organizar o das vendas para as colonias. Era um argumento mais visivel para combater os projectos de financeiros temíveis, que pretendem sacrificar industrias florescentes na metropole ao desenvolvimento industrial dos estrangeiros nas nossas colonias.

Vê-se que a companhia está em excellentes mãos e optimamente administrada, devendo por isso merecer a confiança dos seus accionistas.

N'uma cousa, porém, sômos de opinião de que a direcção sae muito fóra da linha de severa justiça e attenção para com alguns accionistas.

E' quando propõe a reducção do capital social a 500 contos pela acquisição das accções.

Sabe bem a companhia que parte das suas accções foram emitidas a 180.000 réis, embora tenham o valor de 100.000 réis.

Compradas portanto no mercado pelo preço que alli tiverem poderá fazer-se; sorteal-as, porém, não nos parece justo, a não ser que aquellas pélulas quaes a companhia recebeu 180.000 réis sejam pagas tambem a 180.000 réis. Bem basta a desegualdade relativa que ha já. Além d'isto é necessário alterar os estatutos.

Preferivel parece que a companhia antecipasse a amortisacão das suas obrigações de 6 %, primeiro e seguidamente as que tomou da Companhia do Soure.

Os corpos gerentes propõem o dividendo de 7 %

## ASSOCIAÇÃO COMMERCIAL DO PORTO EM 1897

Recebemos o relatorio da direcção d'este importante centro commercial, por onde se pode auscultar a riqueza e a vida das provincias do norte, no que respeita á industria fabril e agricola e ás manifestações da sua actividade mercantil.

O relatorio é, como os anteriores, volumoso e interessante, passando uma minuciosa revista aos factos mais dignos de attenção do anno findo.

Enumera depois os principaes actos da administração interna. Refere-se assim, á ordem, que se suspendeu, para que terminasse a restituição dos direitos pagos pelas garrafas reexportadas; ao movimento de socios que são hoje 655; aos serviços a cargo da associação—obras, Bolsa, telegrapho commercial, informacão marítima, escola, bibliotheca, secretaria com o seu complexo expediente, arquivo, etc.

Relativamente á escola commercial, mostra-se agradecida pelo beneficio do governo que chamou a si a despesa com os professores, creando-lhe ao mesmo tempo mais cadeiras. A nós afigura-se-nos isto um erro. Foi desvirtuada por completo a orientação da escola elementar, logo que se pensou em a transformar n'uma succursal do Instituto. A indole d'ella era ser uma mera escola para pequenos comerciantes e n'isto estava a sua utilidade. Era analoga a outras de diversos paizes onde a instituição commercial tanto floresce.

Tambem é um engano suppôr-se que o Estado pagará a esses professores. Parece-nos que ha já alguns factos que confirmam o que dizemos. A nós faz-nos pena a remodelação e estamos certos de que a Associação Commercial assentirá mais tarde ao nosso modo de vêr.

Occupa-se depois das receitas proprias da associação, quotas, telegrapho commercial, rendas, e das que provem do imposto especial, que cobra.

Fala da necessidade de se collocarem boias de amarração no porto de Leixões e dos esforços empenhados para conseguir alguns melhoramentos ou benefícios.

O commercio de vinhos, diz, que não reclama sacrifícios do tesouro, apenas pede segurança contra a fraude, faceis comunicações marítimas, bom regimen aduaneiro no ultramar, que se não difficultem as aquisições de aduella, garrafas, etc., e principalmente que se não eleve o preço do alcool, essencial para a exportação do vinho.

Refere-se á sua intervenção sobre a criação dos depósitos officiaes da venda de vinhos em África, ao *draw-back* das garrafas e ao resultado, que classifica como brilhante, obtido pelos vinhos do Porto na Exposição de Bruxellas, e presta homenagem a um negociante alemão que foi agente oficial na exposição, com desinteresse, na phrase do relatório.

Em Leixões conseguiu que se dotasse o orçamento com uma verba para reparação dos molhes, e que se simplificasse o serviço de sanidade marítima.

Insistiu a direcção na necessidade de se fazerem tratados de commercio. Também solicitou que se organizasse claramente a tabella de emolumentos consulares, e que se publicassem mensalmente os relatórios.

Conseguiu que passe a haver mensalmente um vapor de África que toque em Leixões e que se dotasse com mais material circulante o caminho de ferro do Minho e Douro.

Apresenta um capítulo especial sobre o commercio internacional com diversos mappas e estatísticas, pública relatórios officiaes sobre serviços públicos que interessam ao commercio do Norte, as actas das sessões da associação, documentos, estatísticas, etc.

De tudo se conclue que a associação toma o seu papel a sério, e continua a corresponder ao seu fim.

## PARTE FINANCEIRA

### Carteira dos accionistas

#### Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

Nos termos dos artigos 29.<sup>o</sup>, 30.<sup>o</sup> e 32.<sup>o</sup> dos estatutos, é convocada a assembléa geral ordinária para o dia 5 de março próximo futuro, pelas duas horas da tarde, no escriptorio da companhia, rua Nova do Carvalho n.<sup>o</sup> 71, 2.<sup>o</sup> andar, para discussão e votação do relatório do ano findo e parecer do conselho fiscal.

Lisboa, 23 de fevereiro de 1898 — O presidente da assembléa geral, José Mesquita da Rosa.

#### Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta

A assembléa geral anual dos accionistas d'esta companhia terá lugar quinta feira, 28 de abril de 1898, pelas três horas da tarde, na sede da companhia, rua Victor Cordon n.<sup>o</sup> 1.

Nos termos do artigo 42.<sup>o</sup> dos estatutos, a assembléa geral compõr-se-ha de accionistas possuidores de vinte acções, pelo menos.

Para terem direito a assistir á assembléa geral ou para n'ella se fazerem representar deverão os accionistas depositar os seus títulos, quinze dias, pelo menos, antes do dia designado para a reunião em Lisboa, na sede da Companhia; em Paris, na caixa do Comptoir National d'Escompte, 14, rue Bergira.

O recibo respectivo ás acções depositadas servirá para a admissão na assembléa geral.

As procurações dos accionistas residentes em Portugal deverão ser legalizadas por tabellião, e as dos residentes em França, pelo maire da sua residência. — *O conselho de administração.*

#### BOLETIM FINANCIERO

Lisboa, 28 de fevereiro de 1898.

Pode dizer-se que a situação não mudou, se é conservar-se estacionaria esta continua incerteza, este mal estar latente, que absorba todos os espíritos que, por interesse próprio ou por um pouco de altruismo—se ainda por cá ha d'isso—se impressionam com a marcha dos nossos negócios financeiros.

Na cámara continua a discussão do projecto da conversão (dos projectos, é melhor dizer) e lá se vai dando campanha política em que a rhetorica se expande em torneios de phrases préviamente buriladas nos fartos dias de descanso, que são mais do que as horas de discussão.

A propósito vem pôr em paralelo o nosso paiz com a Suissa, já que, no artigo anterior, o comparámos com a Inglaterra.

O nosso parlamento, n'uma época em que se discute o mais importante assumpto para a nação, deu-se largas férias de sete dias, por motivo do carnaval, e ainda no dia seguinte, cançado dos folguedos, não se reuniu.

Na Suissa, o resgate dos caminhos de ferro pelo Estado, depois do projecto aprovado pelas câmaras, foi proposto em plebiscito *no proprio domingo de entrudo*, e n'esse dia o povo correu a lançar o seu voto, com verdadeiro interesse pelos negócios públicos, e nada menos do que 560.274 pessoas exerceiram esse sacerdócio direito, votando 384.272 a favor e 176.002 contra.

Por isso, n'aquelle paiz o Estado compra caminhos de ferro e no nosso... arrenda-os.

O que tem resultado, por cá, da discussão parlamentar, à parte muitas palavras, é saber-se pequenos casos tristes que o governo tinha interesse em occultar e a oposição grande empenho em pôr a nü... Para lhes dar remedio? qual! para produzir mais phrases, cheias de indignação e de tropos.

O peior (e de que ningnem parece fazer caso) é que os interesses do paiz vão sendo prejudicados, promovendo-se a baixa dos fundos públicos.

As inscrições, ameaçadas pelo projecto apresentado pelo sr. conde de Burnay, fraquejaram de cotação; deixámos, as de assentamento, no boletim passado, em 31,25, e hoje vemos que as vendas foram a 30,10; as de coupon desceram também de 31,25 a 30,30.

Um ponto ou mais de perda.

Os demais títulos internos do Estado também se resentiram, como se vê da tabella na pagina seguinte.

A economia voltou as suas atenções para os valores dos estabelecimentos de crédito, elevando os cursos das acções dos Bancos Commercial, Lisboa & Açores e Ultramarino, e para os valores industriais de juro fixo, como Aguas, Ambacas, e 2.<sup>o</sup> grau da Companhia Real, que de 13.800 subiram a 16.200 réis, graças à approximação da época em que a sua amortização deve começar.

E, já que falámos em obrigações da Companhia Real, vem a propósito dizer-se que, no dia 20 de janeiro, se reuniu em Madrid uma assembléa geral extraordinária, da Sociedade Madrid-Cáceres, na qual o conselho de administração declarou que o lote das obrigações recebidas, em virtude do convenio da companhia portuguesa, estava quasi exgotado, não chegando já para fazer face ao coupon de abril, especialmente do Oeste.

Uma esperança foi, porém, dada, segundo informa o *Moniteur des Tirages Financières*, isto é, o resultado de uma questão que ainda pende com a Companhia Real, e pela qual aquella companhia ainda pede á portuguesa o coupon de janeiro de 1894 das 500.000 obrigações que esta lhe deu, em conformidade com o estatuto no convenio.

Fiamos que ficará nas esperanças, e é o mais que se pode conceder áquella Sociedade, que foi, como tantas vezes aqui temos demonstrado, um cancro de que a companhia portuguesa se curou tarde e ficando arruinada—mas de vez.

\*  
Os cambios peioraram durante a quinzena, resultado de começar a falar-se já da compra de trigos estrangeiros, e da baixa do cambio do Brazil. Este chegou no final da penúltima semana á baixa cotação de 6 7/16, menos 5/16 do que no principio desse período; felizmente, depois dos feriados, subiu um pouco, fechando hoje a 6 11/16. O premio da libra acompanhou esta evolução, subindo a 2.220 réis, e a 50% o da nota do banco; hoje ficou aquelle em 2.200.

Dinheiro para descontos regulou a 5% e de 5 1/2 a 6 para reportes.

### CURSO DOS CAMBIOS, DESCONTOS E AGIOS

	Dinheiro	Papel	
Londres 90 d'v....	36	35 15/16	Desconto no Banco de Portugal.
" cheque....	35 11/16	35 5/8	5 1/2 0%
Paris 90 d'v.....	796	797	No mercado....
" cheque.....	798	799	Agio Buenos Ayres.....
Berlim 90 d/v.....	324	326	171
" cheque....	328	329	Cambio Brazil...
Francfort 90 d/v...	324 1/2	326 1/2	Premio libra....
" cheque....	328 1/2	329 1/2	2.200
Madrid cheque....	990	995	

## Cotações dos fundos portugueses e títulos de caminhos de ferro nas Bolsas portuguesas e estrangeiras

BOLSAS	FEVEREIRO													
	16	17	18	19	21	22	23	24	25	26	28	-	-	-
Lisboa: Inscripç. de assent.	-	31,20	31,10	31	-	-	31	30,88	30,50	30,10	29,90	-	-	-
" coupon	31,35	31,35	-	-	-	-	-	30,97	-	30,40	30	-	-	-
Obrig. 4% 1888.....	-	15.000	15.000	15.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4% 1890 assen....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4% 1890 coupon...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4% 1890 externo...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4 1/2% assent.....	43.500	-	43.600	43.600	-	-	-	43.600	43.300	43.300	-	-	-	-
" 4 1/2% coup. int...	43.700	43.600	-	-	-	-	-	43.600	43.300	43.300	-	-	-	-
" 4 1/2% externo....	42.500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Tabacos coupon...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções B. de Portugal....	127.500	127.500	127.500	127.500	-	-	-	-	127.000	127.000	-	-	-	-
" " Commercial....	-	-	120.000	120.000	-	-	-	-	-	-	120.500	-	-	-
" " N. Ultramarino...	95.000	-	95.200	97.600	-	-	95.500	-	-	-	97.000	-	-	-
" Tabacos coupon...	80.100	-	80.100	-	-	-	-	-	-	80.300	-	-	-	-
" Comp. Real....	-	10.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. prediaes 6% .....	-	-	94.000	94.000	-	-	-	-	-	94.400	-	-	-	-
" " 5%	92.500	-	-	-	-	-	92.700	-	92.600	92.800	92.700	-	-	-
" C. Real 3% 1.º grau...	71.500	71.600	71.800	71.800	-	-	-	71.700	71.700	71.800	72.000	-	-	-
" " 2.º grau...	13.500	-	13.800	13.800	-	-	14.500	14.600	15.000	15.800	16.200	-	-	-
" C. Nacional.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Atravez Africa....	-	82.000	-	-	-	-	-	82.500	82.500	82.500	82.500	-	-	-
Paris: 3% portuguez....	-	-	20.50	20.35	20.50	20.55	20.35	20.15	20.10	20.20	-	-	-	-
Acções Comp. Real....	-	-	-	-	-	-	-	37	-	37	-	-	-	-
" Madrid Caceres....	24	25	27	25.25	24	21	-	24	24	-	-	-	-	-
" Norte Hespanha...	80	80	79	79	79.50	79	79	78	78	-	-	-	-	-
" Madrid Zaragoza...	143	144	-	142.50	144.50	-	142.50	141	140	-	-	-	-	-
" Andaluzes.....	-	77	76.50	-	-	77	77	74.50	73	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real 1.º grau...	270	270	270	270	269	267.75	267	267	267.50	267	-	-	-	-
" " 2.º grau	52	52	51.50	51.50	52	53	53	54	56	60	-	-	-	-
" " antigas	-	13.000	-	-	-	-	13.400	-	-	-	-	-	-	-
" C. Beira Alta.....	64	-	65	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Madrid Caceres....	65	64.50	63	64.50	-	65	-	-	64	65	-	-	-	-
" N. Hesp. (1.ª hyp)	234	232.50	232.75	233	233.50	233.50	233	231.75	232	-	-	-	-	-
Londres: 3% portuguez....	20.62	20.62	20.50	20.37	20.37	20.50	20.50	20	20	20	-	-	-	-
Obrig. Atravez Africa....	63	63	63	63	63	63	63	63	63	63	-	-	-	-
Amsterdam: Atravez Africa....	-	-	-	61.25	61.25	-	61.25	-	-	61	-	-	-	-
Bruxellas: Atravez Africa....	62	-	-	61	62	-	-	-	62.25	-	-	-	-	-

## Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhóis

Linhas	Período de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESENTE 1 DE JANEIRO					
		1897-98			1896-97			Totais			Diferença a favor de		
		Kil.	Totais	Kilometrícias	Kil.	Totais	Kilometrícias	1897-98	1896-97	Réis	1897-98	1896-97	Réis
COMPANHIA REAL	de a												
Antiga rede e nova não garantida.	5 11 Fev.	693	59.600.000	Réis 86.002	693	57.090.993	Réis 82.382	359.329.000	Réis 326.371.115	Réis 32.957.885	-	-	-
Nova rede garantida.	5 11 Fev.	380	7.509.000	Réis 19.760	380	7.343.007	Réis 19.323	44.997.000	Réis 41.477.885	Réis 3.519.115	-	-	-
Sul e Sueste...	15 21 n.	15 28 n.	15.974.130	Réis 33.629	n.	11.664.600	Réis 24.557	43.436.000	Réis 38.134.985	Réis 5.301.015	-	-	-
Minho e Douro.	17 23 Sel.	353	27.932.643	Réis 79.129	353	24.377.419	Réis 69.057	801.966.264	Réis 805.369.843	-	3.403.579	-	-
Beira Alta....	24 30 n.	23 696.193	Réis 67.128	n.	23.038.214	Réis 87.926	n.	833.004.478	Réis 828.928.361	Réis 4.076.117	-	-	-
Nacional—(Mindella e Vizela)....	15 21 Jan.	105	1.326.412	Réis 12.632	105	1.296.620	Réis 12.348	3.719.754	Réis 3.769.024	-	49.270	-	-
Guimarães....	15 21 n.	34	1.289.460	Réis 37.925	34	1.090.480	Réis 32.072	2.384.370	Réis 2.147.395	Réis 236.975	-	-	-
Norte de Hespanha.....	5 11 Fev.	3656 Ps.	1.813.675 Ps.	Réis 496	3656 Ps.	1.572.985 Ps.	Réis 430 Ps.	9.519.729 Ps.	Réis 8.604.518 Ps.	Réis 915.211	-	-	-
Madrid—Zaragoza—Alicante....	29 4 Fev.	2927	1.197.340	Réis 409	2927	1.036.809	Réis 354	5.633.337	Réis 4.722.648	Réis 910.689	-	-	-
Andaluzes....	29 4 Fev.	1067	409.695	Réis 383	1067	321.789	Réis 301	1.596.651	Réis 1.291.197	Réis 305.454	-	-	-
Zafra a Huelva.	5 11 Fev.	180	31.105	Réis 172	180	34.285	Réis 190	199.924	Réis 157.456	Réis 42.468	-	-	-
	12 18 n.	33.329	Réis T85	n.	31.479	Réis 174	Réis 231.403	Réis 190.785	Réis 40.618	-	-	-	-

## CENTENARIO DA INDIA

Exposição da imprensa

Recebemos o Plano, Programma e Regulamento d'esta exposição que a Associação da Imprensa Portugueza organiza, para se realizar por occasião das festas do Centenario da India.

Tendo recebido este impresso quando o nosso jornal já transborda de colaboração, não podemos n'este numero publicar, nem mesmo em extracto, esse programma.

Duas coisas, porém, não deixaremos de afirmar desde já:

A nossa perfeita sympathia pela idéa, pela qual muito louvor cabe aos seus iniciadores—e a nossa completa adhesão, podendo a commissão contar desde já que a nossa *Gazeta* alli se fará representar.

Ainda não recebemos a installação que fizemos na exposição de Bruxellas e é a que destinamos á exposição da Imprensa: uma tripé de engenharia formando estante onde o nosso ultimo volume pôde ser examinado, tendo pendente os mappas que temos dado como brindes—e, se não a recebermos a tempo, exporemos a nossa colleção completa, hoje rara porque alguns volumes estão exgotados.

### Secção de informações

Deve ficar installada esta noite a Secção de Informações aos forasteiros que vierem a Lisboa por occasião do Centenario.

A Comissão Executiva encarregou o director d'esta *Gazeta* de dirigir superiormente essa secção, na qual se prestarão gratuitamente ao público todos os esclarecimentos sobre viagens internas e do estrangeiro para Portugal, hoteis *em todo o país*, serviços de carros, pontos que merecem ser visitados, etc.

Além d'isso haverá uma sub-secção de correspondência, para a qual todas as pessoas que vierem a Lisboa e se queiram utilizar d'esse serviço, absolutamente gratuito também, poderão fazer dirigir cartas, pacotes postais, e ainda qualquer livro ou volume similar que lhes sejam destinados, os quais lhes serão entregues mediante a apresentação de uma senha de identidade.

## TRACÇÃO ELECTRICA

O municipio de Buenos Ayres aprovou, por 3 votos de maioria, a auctorização para substituir a tracção a sangue pela tracção electrica nos tremvias d'aquella cidade. O sistema que a companhia constructora projectava era o de fio aereo e de rollador (trolley).

Os municipes, porém, não estiveram pelos ajustes e manifestaram-se contra a concessão, por tal forma que se julga que o alcaide opporá o *reto*, apesar da companhia prometter collocar os fios nas ruas principaes a 20 m. de altura.

Assim se garantem n'aquella terra a segurança publica e a esthetica da cidade.

Projecta-se construir em Guipuscoa um tremvia electrico de Zumaya a Zumárraga—37 kilometros, com um ramal de 10 kilom. de Iraeta a Chiquerdi.

Tambem está projectado um outro de Pamplona a Logroño passando por Estella — 90 kilometros, com a bitola de 0,75.

O orçamento é de 35.000 pesetas por kilometro para

a construcção e de 2.000 por kilometro para a exploração.

\*  
O engenheiro russo Romanow apresentou ultimamente na associação technica de S. Petersburgo a descrição e desenhos de um novo invento de via ferrea electrica suspensa.

As linhas são de 3 typos, segundo os pesos que devem transportar, e ficam a 3<sup>m</sup> ou 3<sup>m</sup>,5 acima do solo.

Calcula o inventor que pôde conseguir uma velocidade de 200 kilometros por hora.

Veremos se a pratica confirma o invento e se elle corresponde ás esperanças do inventor.

## MINHO E DOURO

### Construcção — Nota dos trabalhos executados durante o anno de 1897

As obras do lanço comprehendido entre a estação do Porto, em Campanhã, e a estação Central, continuaram com toda a regularidade durante o anno de 1897.

A empreitada constante da construcção das plataformas e da parte de pedra e ferro do caes coberto de mercadorias, que provisoriamente vae ser adequado ao serviço de passageiros, acha-se já concluida.

A empreitada F que comprehende a construcção do grande tunnel central e do tunnel lateral esquerdo, da estação central, acha-se em pleno desenvolvimento. Esta empreitada foi adjudicada a Manoel Correia Martins e Manoel da Costa por portaria de 27 de julho de 1896, sendo o respectivo contracto aprovado por portaria de 27 de novembro do mesmo anno.

Todas as abobadas das diferentes secções que esta empreitada comprehende se encontram concluidas, á excepção do grande arco central, o qual, tendo de comprimento 29<sup>m</sup>,20, se acha construído na extensão de 12<sup>m</sup>,00.

A construcção dos pés direitos dos referidos tunneis tambem se acha já em via de execução.

No dia 15 de dezembro ultimo realizou-se um concurso para a adjudicação da construcção dos pavimentos da rua da Madeira e da rua de accesso ao caes de mercadorias.

No dia 31 do mesmo mez realizou-se ainda outro concurso para o rebôco do caes coberto, a que nos temos referido.

As installações actuaes de madeira que provisoriamente estão servindo de estação foram mandadas ampliar por despacho ministerial de 12 de fevereiro de 1897, a fim de se estabelecer n'aquella estação o serviço telegrapho-postal. N'essa ampliação inaugurou-se o serviço postal em 15 de setembro do mesmo anno.

Não principiou ainda a demolição da parte restante do convento de S. Bento da Ave-Maria e da egreja do mesmo Mosteiro, serviço que está a cargo da confraria do Santissimo Sacramento da freguezia de S. Martinho de Cedofeita, á qual foram por ordem superior cedidas tanto a egreja como a parte restante do convento, como dissemos já na nossa nota anterior, relativa aos trabalhos effectuados em 1896.

No decorrer do anno de 1897 foram ultimadas as obras de construcção dos apeadeiros da Alegria e do Castêdo, situados o primeiro ao kilometro 145,072 da linha do Douro e o segundo ao kilometro 135,140 da mesma linha. A abertura á exploração teve lugar no dia 14 de março para o apeadeiro da Alegria e no dia 8 de dezembro para o de Castêdo.

No decurso do anno findo foram ultimados os estudos de uma variante, anteriormente mandada estudar por ordem superior, no projecto do ramal d'estes caminhos de ferro da estação da Alfandega ao porto de Leixões.

O traçado d'esta variante realisa uma importante economia no custo total do ramal em virtude de se evitarem as despendiosas expropriações no bairro de Miragaya. Além da vantagem económica ha ainda um ponto de summa importancia e que consiste em evitar uma reversão dentro do tunnel da rua do Infante D. Henrique, fazendo-se esta a descoberto, ou fóra d'este.

As condições de tracção d'esta variante não são inferiores, antes pelo contrario, ás do traçado primitivo, por isso que n'aquella a maxima rampa é de 0<sup>m</sup>,015 por metro na extensão de 987<sup>m</sup>,81, tendo uma outra rampa apenas de 0<sup>m</sup>,008 em 1.056<sup>m</sup>,0, ao passo que no traçado primitivo, na parte correspondente á variante, havia uma só rampa, mas na extensão de 1.529<sup>m</sup>,04 e com a inclinação de 0<sup>m</sup>,01556 por metro.

Em planta, tambem, as condições da parte nova do traçado não são inferiores ás do primitivo projecto.

(Do Relatorio da Associação Commercial do Porto)

## INVENÇÕES

### Guindaste electrico e transportador aereo sistema Aspinal

O transporte de pequenos volumes, bagagens e recovagens nas estações de vias ferreas importantes torna-se ás vezes um verdadeiro embaraço, nos pontos onde é considerável este tráfego e grande tambem o movimento dos passageiros.

Tem-se recorrido, para o facilitar, aos ascensores hidráulicos e a passagens subterrâneas. Isto, porém, não basta n'algumas estações.

Na estação de Victoria da Companhia da via ferrea Lancashire and Yorkshire, que tem o tráfego de 675 comboios por dia, introduziu-se por isso o sistema novo de que vamos dar uma ligeira notícia.

O sistema consiste na adopção d'uma via ferrea suspensa, sobre a qual pôde correr um transportador e um guindaste electrico. A via ferrea está suspensa na armação da cobertura da plataforma, e de modo que não foi necessário arrancar um rebite ou abrir um furo. Os carris d'esta via ferrea funcionam de condutores electricos, estando para isto devidamente isolados. As rodas do transportador são de madeira embutida na cinta metálica pela prensa hidráulica. D'este modo a corrente, que é recebida superficialmente, passa ao motor por meio de dois collectores de carvão apoiados no lado interno das cintas por molas em helice, ficando fóra do circuito o corpo do apparelho.

O motor electrico põe em movimento o transportador e o guindaste. Está collocado em derivação e pôde dar 1 3/4 de cavallo.

Quando o transportador não funciona, interrompe-se o circuito para não gastar a força.

Ha para isso um commutador que pôde ser movido pelo homem que vai assentado n'un estribo ligado ao transportador, com as costas apoiadas n'un espaldar e as pernas assentes n'uns apoios curvos, collocados aos lados do motor.

N'esta posição, manobrando o commutador, pôde executar os movimentos de avançar e recuar o transportador, ou subir e descer a carga. Tem tambem á mão

uma corda por meio da qual modera a velocidade da marcha, quando deve passar em curvas.

Para evitar o balanço ou oscillação servem uns rodetes isolados que, na posição normal, se não apoiam nos carris, mas que, na occasião em que se trava, se encostam pelo lado de baixo aos mesmos carris, limitando a amplitude da oscillação.

A carga sóbe e desce por meio de duas correntes que passam nas golas de roldanas fixadas a duas rodas dentadas actuadas por um parafuso sem fim. Uma das extremidades de cada cadeia tem um gancho por onde se suspende um grande cesto de vime em que se collocam os objectos a transportar.

A manobra é simples. Chega um comboio. O transportador segue pela linha aerea e vai colocar-se por de cima do fourgon.

O guindaste larga a corrente com o cesto. Logo que o cesto está cheio, eleva-se, e o transportador conduz tudo ao ponto de ante-mão fixado, onde desce o cesto para se repetir analogo trabalho.

Os carris são barras de aço chatas, collocadas verticalmente e sustentadas por estribos em U suspensos por tirantes ás asnas.

O corpo do vagonete do transportador é formado por duas longrinas ligadas por peças intermedias. Tem dois pares de rodas com duplo rebordo conjugadas por biellas.

O motor fica na parte de baixo do carro, disposto verticalmente.

Por meio de disposições, tão simples como engenhosas, pôde produzir-se o movimento de translacção longitudinal do transportador, o seu movimento de deslocação lateral, e o movimento da ascensão e descenso das correntes com ganchos que suspendem o cesto.

Os trajectos n'uma extensão de cerca de 176 jardas ou 161 metros duram 4 minutos. O peso transportado pôde chegar a 400 kilogrammas ou 8 quintaes.

O novo transportador permite que se conduzam 790 quintaes ou 720.000 kilogrammas ao preço de 2,2 pence por tonelada. Tem funcionado admiravelmente. O motor é actuado por uma corrente de 100 a 110 volts. A corrente electrica que, no começo do serviço, tem 40 ampères, pôde descer a 15, sem transtorno.

A velocidade da ascensão no guindaste é de 26 pés ou 7<sup>m</sup>,925 por minuto e a do transportador no seu trajecto é de 213 pés por minuto ou 65 metros.

E' natural que se generalise a outras applicações este invento: nos caes dos portos, nas alfandegas, nos armazens e depositos.

A disposição do apparelho tem alguma coisa de phantastico: um pequeno carro movido por uma força invisivel, silencioso, rapido, por de cima dos caes cheios de passageiros e comboios, correndo por linhas aereas e vindo empollar de repente, como uma aguia, as bagagens e pequenos volumes, que são levados ao seu destino velozmente, sob a direcção d'um homem na posição de acrobata, que lhe faz executar os movimentos mais complicados pela simples manobra do commutador.

Acabam-se as manobras de força, dispensa-se o empurrar de pesados e ruidosos carros, que aguardam os fourgons dos comboios. A força do braço humano foi substituida pelo potencial d'uma corrente electrica. A intelligencia humana triumpha mais uma vez da matéria bruta!

\*  
O engenheiro inglez John Evelyn Liardet, residente em Hyde Park Gate, Londres, requereu ao governo portuguez patente de invenção para *Aperfeiçoamentos nos accumulaatores electricos*.

Wilhelm, Dècker e Geng von Struve, fabricante o primeiro, engenheiro o segundo, residentes em Miltweida (Saxonia) requereram igualmente privilegios de invenção para *Um electrolito para pilhas e accumuladores regenerareis* e para *Uma pilha regeneravel pela luz e força.*

## PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

*L'Entreprise*.—Da parte de Mr. Armand Moreau, director-fundador, foi-nos oferecida a troca da nossa folha com este importante jornal parisiense, especialmente dedicado à vulgarização das mais notáveis empreitadas, prestando sobre elas copiosos esclarecimentos acompanhados de grandes mappas explicativos.

E' uma excellente publicação esta, com a qual temos o maior prazer de trocar as nossas relações.

Em um dos numeros que recebemos vem a planta das alterações a fazer na rede dos exgotros de Paris, por motivo da transferencia da *gare d'Orleans* para o *Caes d'Orsay*, trabalho interessante e de uma grande importancia.

Frequentes vezes, crêmos, havemos de servir-nos de tão estimável collega, bebendo em tão boa fonte notícias auctorisadas que interessarão aos nossos leitores.

Liberdade igual terá Mr. Moreau para respigar da nossa *Gazeta* tudo que lhe pareça útil, no que muito nos honrará.

A proposta de *L'Entreprise* foi-nos duplamente agradável, por ella nos ser trazida por Mr. Beraud, distinto engenheiro frances que tem tomado parte em grande numero dos nossos principaes trabalhos de caminhos de ferro, como os tunneis do Rocio, Alcantara, Luso, Ave-Maria e outros, linha de Torres, etc.

## AUTOMOBILISMO

### Corrida — Paris-Amsterdam, ou Haya

A comissão encarregada de preparar a corrida nomeou presidente o barão Roguiat; vice-presidentes, Prevost e o conde de Chasseloup-Laubat; secretario Gaston Sencier; starters, Berlier, Hérard e Varennes.

O percurso, que será de 620 kilometros, divide-se em 3 marchas:

Paris a Dinant.....	300	kilometros
Dinant a Maestricht ....	180	"
Maestricht a Amsterdam ..	120	"

Comprehende esta corrida viaturas e motocyclos de varias categorias:

Viaturas — 1. <sup>a</sup> categoria:	de	2	logares
2. <sup>a</sup> " "	"	2 a 4	"
3. <sup>a</sup> " "	"	de mais de 4	logares

Motocyclos — 1. <sup>a</sup> categoria:	até ao peso de 100	kilog.
2. <sup>a</sup> " "	" "	" 200 "
3. <sup>a</sup> " "	bicycletas	automoveis.

Diz-se que o governo belga deseja uma modificação no itinerario a favor da capital — Haya.

Algumas estações balneares promptificam-se a concorrer para os premios, se o trajecto se modificar.

## LINHAS PORTUGUEZAS

*Quelimane ao Ruo*.—Têm sido discutidos, nas reuniões da Comissão do Ultramar, os assumptos de este caminho de ferro, que, já aqui temos dito, é de grande importancia para aquella nossa possessão, por

dever trazer aquelle porto o importantissimo trafego da região dos lagos, para a qual a linha portugueza deverá ser ligada em territorio britannico.

O decreto de 25 de setembro de 1896, que publicámos no nosso n.<sup>o</sup> 221, d'esse anno, foi considerado comprehendido nas restricções do alcunhado decreto-travão. Por isso não se podem tornar definitivos os seus efeitos enquanto não fôr approvado pelo parlamento.

**Linha de Cascaes**.—Vae ser construido um edificio coberto no apeadeiro de S. João do Estoril.

**Valença a Monsão**.—Disseram alguns collegas, em telegramma, que foram inaugurados no dia 16, com grandes festas, os trabalhos da construcção d'esta linha.

**Benguela**.—Em informação evidentemente de origem official, diz-se que o sr. ministro da Marinha está empenhado na construcção d'este caminho de ferro, que considera da mais alta importancia para o desenvolvimento commercial da província de Angola, e estuda a forma de realizar esse melhoramento sem sobrecarregar o thezouro, parecendo que encontrará recursos nos adicionaes ao imposto de importação d'aquella província.

**Algarve**.—Já está no ministerio o ante-projecto do 1.<sup>o</sup> lanço da 1.<sup>a</sup> secção da linha de Faro a Villa Real, comprehendido entre Faro e Olhão.

Os srs. engenheiros Mattos, Eça, Espregueira, Pedro Lopes, Sequeira e outros membros da comissão de pontes, partiram no dia 25 para Messines, a fim de irem examinar se a ponte de Portimão pôde ser adaptada á passagem da via ferrea.

**Apparelho Saxbi**.—Vae ser installado na bifurcação de Bemfica outro apparelho de signalização, como o que já funciona na de Sete Rios.

## LINHAS ESTRANGEIRAS

### Hespanha

**Tremvias electricos**.—Projecta-se a construcção de um tremvia electrico entre Zumárraga e Zumaya, 37 kilom., com um ramal a Chiquerdi, 10 kilometros.

A municipalidade de Zaragoza auctorisou a companhia de tremvias d'esta cidade a substituir a tracção animal pela electrica, impondo, porém, diversas restricções.

**Santander-Bilbau**.—Durante o mez de janeiro percorreram esta linha 58:145 passageiros, 324 cabeças de gado e 17.399:600 kilog. de mercadorias, sendo a receita de 1.120:036 pesetas ou 12:583 a mais do que em janeiro de 1896.

### Italia

**Siena — Buonconvento — Torrenieri**.—Está-se tratando de um tremvia que toque n'estes pontos, partindo da estação do caminho de ferro do Siena, passando a Porte, a Pispini e Porta Romana. As despezas da construcção ascenderão a 2:180.000 liras, sendo 203.000 para o material circulante composto de 4 locomotivas, 6 carruagens mixtas de 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> classe e 30 wagons. A linha projectada comprehende 3 secções: a primeira com 2:875m termina em Porta Romana, a segunda com 2:600 vae até Buonconvento; a terceira com 15:875m chega a Torrenieri. O traçado segue quanto possível a via ordinaria que tem 1m de largura, modificando-se de modo a poder haver curvas de 40m. No valle do Tombolo tem um viaducto metallico com 30m de vão. Tem 3 estações e 3 apeadeiros na 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> secção.

Passada a ponte de Tavoleto assenta em leito proprio de cerca de 3 kilometros e tem duas estações.

Segue depois pela estrada até Torrenieri.

N'algumas obras d'esta estrada são necessarias modificações, ou por causa da sua largura insuficiente ou por causa da sua resistencia.

Tem de abrir-se um tunnel de 144m e de construir-se uma ponte de 27m.

A bitola será de 0.75 sendo os carris d'aco, typo Vignol, com o peso de 20,2 por metro.



**AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMISSÕES  
RECOMMENDADAS**  
**MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS  
RECOMMANDÉES**

**Antwerpia.**—A. Manceau.  
**Hamburgo.**—Augusto Blumenthal.  
**Leiria.**—Antonio C. d'Azevedo Batalha  
**Lisboa.**—Ad. Seghers—Rua dos Retrozeiros, 142, 1.<sup>a</sup>  
**Lisboa.**—Rodolfo Reck—Rua dos Douradores, 21.  
**Lisboa.**—C. Mahony & Amaral.—Rua Augusta, 70, 2.<sup>a</sup>

**Lisboa.**—José F. Canha.—Rua d'El-Rei, 43-45.  
**Lisboa.**—João Maria Bravo.—R. do Arsenal, 84. (Correspondance en français, anglais, allemand, espagnol et italien).  
**Londres.**—F. Demolder—4. Holmdale Road Amburst Park.  
**Madrid.**—Cesar Fereal.—Agente commercial da C.ª Real.  
**Paris.**—Ad. Seghers.—Rue de la Victoire, 56.  
**Porto.**—Grijó & C.ª—Rua de Traz, 28.  
**Porto.**—João Pinto & Irmão.—Despachantes.—Rua do Mousinho da Silveira, 134.  
**Valencia d'Alcantara.**—D. Alejandro Campero.  
**Valencia d'Alcantara.**—Justo M. Estellez—Agente internacional de aduanas y transportes.

## AGENDA DO VIAJANTE

Prevenimos os nossos leitores de que são estes os UNICOS estabelecimentos que lhes recomendamos, porque, praticamente, confecemos o seu serviço

### AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR.—

Nous ne saurons recommander à nos lecteurs d'autres MAISONS, que celles indiquées ci-bas, car nous les connaissons PAR EXPÉRIENCE PERSONNELLE.

**LISBOA Avenida-Palace.**—Rua do Príncipe, junto à Estação Central.—Établissement de premier ordre—tout luxe et confort 200 chambres et salons.

**LISBOA Braganza-Hotel.**—Salons, vue splendide sur la mer, service de 1.<sup>a</sup> ordre—Propri. Victor Sassetti.

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

**LISBOA Francfort Hotel.**—No centro da cidade—Aposentos para famílias. *Preços modicos.* Mesa redonda às 4 e 6 horas da tarde, 600 rs.—Tres frentes. Praça de D. Pedro, 113.

**LISBOA Hotel Americano.**—P. de S. Paulo, n.º 3—Proximo dos caes e banhos do arsenal.—Bons quartos e aposentos.—*Preços: 1\$000 rs. para cima.*

**CASCAES Hotel Central.**—De 1.<sup>a</sup> ordre—Cuisine et service français—Salles de lecture et de conversation—Grand confortable—On parle toutes les langues.

**CASCAES Hotel Victor.**—Appartements pour familles.—Vue splendide sur la mer. Service de 1.<sup>a</sup> ordre.—Service au jardin et pour la ville. Prix modérés.—Prop. Victor Lestage.

**CINTRA Hotel Nunes.**—Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. *Diaria 1\$600 a 2\$000 rs.*—Prop. João Nunes.

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

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

**CALDAS DA RAINHA Grande Hotel Lisbonense.**—Estabelecimento de primeira ordem em edificio proprio. Accommodações para famílias. Cozinha esmerada e farta. Prop. Vicente C. de Paramos.

**ALCOBAÇA Hotel Gallinha.**—Aposentos commodos e extremamente acajous. Comida boa, farta e bem feita.—Proprietario, Antonio Souza Gallinha.

**PRAIA DA NAZARETH Grand Hotel Club.**—Magnificas accommodações, acoio inexcedivel, bom servico. *preços modicos,* trens d'aluguer e carreira para as estações de Cellia e Vallado—Prop. A. de S. Romão.

**LEIRIA Hotel Central.**—Bons aposentos.—Tratamento esmerado e acoio inexcedivel.—Carros para a Batalha, Marinha, etc.—Restaurante—Preços modicos.—On parle français.

**COIMBRA Hotel dos Caminhos de Ferro.**—Praça 8 de Maio. Estabelecimento de primeira ordem, no centro da cidade; cozinha abundante e esmerada, quartos confortaveis e inexcedivel acoio. Casa de banhos, preços modicos. Proprietario, José Gomes Ribeiro.

## AGENDA DO VIAJANTE

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

**PORTO Hotel Continental.**—R. Entreparedes (Fronte à Batalha). Serviço de 1.<sup>a</sup> ordem, *preços moderados.* Frente do correio, theatros, muito central. Propri. Lopez Munhós.

**PORTO Grande Hotel America Central.**—Um dos melhores da cidade, magnificas salas e quartos, banhos. Aceio e bom serviço. 1\$000 a 1\$400 rs. diarios.

**PORTO Hotel Francfort.**—O melhor e mais central da cidade.—Salões, banhos, correio e telephone.—Serviço de 1.<sup>a</sup> ordem.—Propri. Adriano & François.

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

**GUIMARÃES Hotel do Toural.**—Bello tratamento, por 1\$000 a 1\$500 reis diarios. Serviço avulso, almoço 400, jantar 600 reis.

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

**SEVILHA Gran Fonda de Madrid.**—Principal estabelecimento de Sevilha—illuminação electrica—luxuosos pateos—sala de jantar para 200 pessoas—banhos.

**GRANADA Hotel Victoria.**—Propri. Federico Intesta. Sitio o mais central, proximo do commercio e dos theatros. Preços moderados. Central do caminho de ferro.

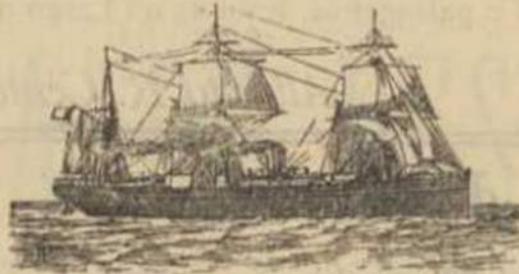
**GIBRALTAR Hotel Metropole e Nuevo Hotel Español.**—Situado à entrada da cidade.—Cozinha excellente. Bons quartos com vista de mar. Casa de jantar a mais luxuosa da cidade. Preços modicos.—Proprietario, Lorenzo Sacarello.

**CARTAGENA Grand Hotel de Roma.**—No centro da cidade, 70 quartos espaçosos, salões, gabinete de leitura, bilhar, banhos, casa de jantar para 100 pessoas.—Excellent cozinhas—Hospedagem completa desde 5 pesos.—Proprietario, Teófilo Garcia.

**TUNIS Hotel de France.**—Tres recommandé par son confortable, sa situation et son excellente cuisine, apartements de familles, omnibus à tous les trans, salon de lecture, jardin—Propri. Ferrier, Rue Constantine, 12.

# ROYAL MAIL

STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A mais antiga da carreira do Brazil

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

O paquete **NILE**, sahirá a 8 de março.

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

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

## AGENTES

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

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

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios, em 1 de março de 1898

### COMPANHIA REAL

Lisboa Porto | Porto Lisboa

a 7-30 m. 9-15 n. a 6-35 m. 8-30 n.  
9-0 n. 7-35 m. 2-8 t. 3-5 n.  
10-30 n. 11-5 m. 7-45 t. 5-55 m.

issoa V. Alcant. V. Alcant. L. soa

a 7-30 m. 8-0 n. a 8-45 m. 8-30 n.  
8-15 n. 5-25 m. 8-35 n. 5-35 m.

Lisboa Badajoz Badajoz Lisboa

a 7-30 m. 9-10 n. a 7-30 m. 8-30 n.  
8-15 n. 6-45 m. 7-0 t. 5-35 m.

Lisboa Figueira Figueira Lisboa

7-15 m. 3-3 t. 12-15 n. 10-20 m.  
7-15 t. 5-25 m. 1-0 t. 9-50 t.

Lisboa Guarda Guarda Lisboa

7-30 m. 11-40 n. a 6-30 m. 9-45 n.  
9-10-30 n. 11-5 m. 3-30 t. 3-5 m.

Lisboa Santarem Santarem Lisboa

a 2-0 t. 4-34 t. a 12-30 m. 3-0 t.

Lisboa Entronc. Entronc. Lisboa

a 11-0 m. 3-0 t. a 5-15 m. 9-0 m.  
a 4-30 t. 8-25 n. a 5-30 m. 1-20 t.

Lisboa Coimbra S. Coimbra B. Entronc.

a 4-0 m. 8-40 n. 2-10 t. 9-30 n.

Lisboa Pampilhosa Pampilhosa Lisboa

7-30 t. 11-22 n. 7-10 m. 10-10 m.

Aveiro Porto Porto Aveiro

b 3-50 n. 6-18 m. b 4-0 m. 8-12 m.  
b 10-0 m. 2-15 t. b 4-15 t. 6-29 t.

Ovar Porto Porto Ovar

b 5-5 m. 6-35 m. 10-45 m. 12-25 t.  
1-25 t. 3-10 t. 6-25 t. 8-0 m.

Porto Espinho Espinho Porto

8-55 m. 9-37 m. b 7-0 m. 8-40 m.  
4-50 t. 5-52 t. 3-20 t. 4-22 t.

Figueira Alfarelos Alfarelos Figueira

4-30 m. 5-33 m. 12-10 n. 1-13 n.

12-5 t. 12-48 t. 6-10 m. 7-10 m.

2-5 t. 3-6 t. 12-55 t. 1-53 t.

6-25 t. 7-40 t. 3-20 t. 4-4 t.

Caldas Figueira Figueira v. Idas

2-30 t. 7-23 t. 6-15 m. 11-0 m.

Figueira Amieira Amieira Figueira

12-15 n. 12-38 n. 5-0 m. 5-23 m.

6-15 m. 6-38 m. 7-0 t. 7-23 t.

Coimbra Figueira Figueira Coimbra

7-15 m. c 9-2 m. f 7-15 m. 9-2 m.

4-30 t. 6-16 t. 11-0 m. 12-43 t.

— — 9-0 n. 10-40 n.

C. Sodré Cascaes Cascaes C. Sodré

7-0 m. 8-12 m. 5-30 m. 6-41 m.

9-0 m. 10-12 m. 7-30 m. 8-41 m.

11-0 m. 12-13 t. 8-30 m. 9-40 m.

1-0 t. 2-13 t. 10-30 m. 11-33 m.

3-0 t. 4-2 t. 1-30 t. 2-32 t.

4-45 t. 5-55 t. 3-15 t. 4-20 t.

8-0 n. 9-4 n. 4-15 t. 5-16 t.

10-30 n. 11-33 n. 6-30 t. 7-43 t.

12-30 n. 1-32 n. 9-30 n. 10-46 n.

C. Soore a P. Arcos P. Arcos a C. Sodré

8-0 m. 8-23 m. 8-40 m. 9-0 m.

10-0 m. 10-20 m. 10-30 m. 10-50 m.

2-0 t. 2-20 t. 2-30 t. 2-50 t.

4-15 t. 4-35 t. 4-45 t. 5-5 t.

C. Soore aigres Algés v. Sodré

8-0 m. 8-23 m. 8-40 m. 9-0 m.

10-0 m. 10-20 m. 10-30 m. 10-50 m.

2-0 t. 2-20 t. 2-30 t. 2-50 t.

4-15 t. 4-35 t. 4-45 t. 5-5 t.

Lisboa Sacavem Sacavem Lisboa

6-45 m. 7-30 m. 6-15 m. 7-0 m.

7-45 m. 8-29 m. 7-45 m. 8-29 m.

8-45 m. 9-29 m. 8-45 m. 9-29 m.

9-45 m. 10-29 m. 10-0 m. 10-44 m.

12-0 t. 12-44 t. 11-0 m. 11-45 m.

1-0 t. 1-14 t. 1-0 t. 1-15 t.

2-0 t. 2-44 t. d 2-0 t. 2-14 t.

d 3-0 t. 3-14 t. 3-0 t. 3-45 t.

4-45 t. 5-29 t. d 4-30 t. 5-11 t.

5-45 t. 6-29 t. 6-0 t. 6-44 t.

7-0 t. 7-44 t. 7-0 t. 7-45 t.

8-30 p. 9-14 n. 8-15 n. 8-59 n.

10-0 n. 10-45 n. 9-45 n. 10-29 n.

11-30 n. 12-14 n. 12-14 n.

# GAZ GAZ GAZ

São taes as vantagens oferecidas actualmente ao publico pelas **Companhias Reunidas Gaz e Electricidade** (escriptorio e armazens rua da Boa Vista, 15 e 17), que o consumo do **gaz**, tanto para **illuminacao** como para **cozinha**, e bem assim para **motores**, além da sua evidente superioridade como promptidão e asseio, representa **uma consideravel economia**. Os preços estabelecidos são os mais moderados que é possivel.

**GAZ PARA ILLUMINAÇÃO a 45 réis o metro cubico**

**GAZ PARA MOTORES a 30 réis o metro cubico**

**GAZ PARA COZINHA a 25 réis o metro cubico**

A Companhia vende e **aluga por preço infimo** fogões de todos os typos, bem como vende motores a gaz do mais aperfeiçoado sistema.

A contagem do **gaz para cozinha** é feita segundo uma tabella que na Companhia se facilita aos consumidores.

Na séde da Companhia, na rua da Boa Vista, encontram-se sempre **motores** de todos os tamanhos, **caloriferos** de varios modelos, **esquentadores** para banho, assim como **lustres** e **candieiros** desde os mais luxuosos aos mais modestos, sendo tudo vendido, seja a prompto pagamento, seja a prestações, com insignificissimo lucro.

**Visite-se** a exposição permanente de apparelhos para gaz, installada na rua da Boa Vista, 17. Ha alli apparelhos que funcionam constantemente e empregados que explicam o seu uso e as suas vantagens.

**Companhias Reunidas Gaz e Electricidade**

15, Rua da Boa Vista, 17

Lisboa Cintra Cintra Lisboa

7-30 m. 8-34 m. 5-15 m. 6-15 m. a 10-5 n. 1-0 n. 6-425 m. 7-14 m.

9-30 m. 10-39 m. 6-30 m. 7-30 m.

11-30 m. 12-38 t. 7-45 m. 8-45 m.

d 12-30 t. 1-36 t. 9-0 m. 10-0 m.

1-30 t. 2-38 t. 11-0 m. 12-0 t.

4-30 t. 5-38 t. 1-0 t. 2-0 t.

5-30 t. 6-30 t. 4-0 t. 5-0 t.

7-15 t. 8-32 n. 6-30 t. 7-30 t.

8-45 n. 9-49 n. 7-30 t. 8-29 t.

10-15 n. 11-22 n. 8-45 n. 9-51 t.

12-15 n. 1-22 n. d 10-15 n. 11-15 n.

MANGUADE GUARDA GUARDA MANGUADE

MINHO E DOURO

Porto Valença Valença Porto

8-0 m. 1-30 t. 2-50 n. 8-35 m.

10-35 m. 3-25 t. 9-45 m. 2-25 t.

5-15 t. 11-25 n. 1-50 t. 7-20 t.

Porto Braga Braga Porto

b 5-0 m. 8-10 m. 5-40 m. 8-35 m.

d 6-50 m. 8-57 m. 11-45 m. 2-25 t.

8-0 m. 10-50 m. 4-30 t. 7-20 t.

10-55 m. 1-20 t. b 6-55 t. 10-30 n.

5-15 t. 8-25 n. d 9-15 n. 11-15 n.

SUL E SUESTE

Lisboa T. P. Faro Faro Lisboa T. P.

4-30 t. 5-0 m. 6-30 t. 7-0 m.

Lisboa T. P. Pias Pias Lisboa T. P.

8-0 m. 5-0 t. 8-0 m. 4-40 t.

Lis. T. P. Extremoz Extremoz Lisb. T. P.

8-0 m. 3-15 t. 9-10 m. 4-40 t.

4-30 t. 11-10 n. 12-

# Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

## CARREIRA OFICIAL

O vapor **Gomes IV** — Commandante Rocha Junior



**S**AHIRÁ no dia 16 de março, ás 9 horas da manhã, para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro, Olhão, Tavira e Villa Real de Santo António. — Para carga, encomendas e passageiros, trata-se no Largo dos Torneiros, 5.

Alberto R. Centeno & C.ª

### Vapores a sahir do porto de Lisboa



**Africa Oriental**, Via Suez, vap. all. **Reichstag**. Sahirá a 11 de março.  
Agente, E. George, R. da Prata, 8, 2.º



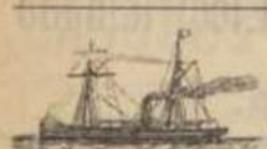
**Barcelona**, Cette e Marselha, vap. franc. **St. Philippe**. Sahirá a 5 de março.  
Agente, H. Burnay, R. dos Fanqueiros, 10, 1.º



**Bahia**, Rio de Janeiro e Santos, vapor alemão **Patagonia**. Sahirá a 16 março.  
Agente, E. George, R. da Prata, 8, 2.º



**Bordeaux**, vap. fr. **Brésil**. Sahirá a 2 de março.  
Sociedade Torlades. Agente das Messageries Marítimes. R. Aurea, 32, 1.º



**Copenhagen**, Petersburgo e mais portos do Báltico, vap. din. **Doure**. Sahirá a 3 de março.  
Agente, E. George, R. da Prata, 8, 2.º



**Cabo da Boa Esperança**, Lourenço Marques e Beira, vap. franc. **Rio Negro**. Sahirá a 22 de março.  
F. Garay & C.ª, 19, Praça do Município



**Corunha**, La Pallice e Liverpool, vap. inglez **Iberia**. Sahirá a 15 de março,  
Pinto Basto & C.ª C. Sodré, 64, 1.º



**Dakar**, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos-Ayres, vap. fr. **Chili**. Sahirá a 14 de março.  
Sociedade Torlades. Agente das Messageries Marítimes. Rua Aurea, 32, 1.º



**Havre** e Anvers vapor franc. **St. Paul**. Sahirá a 2 de março.  
Agente, H. Burnay  
R. dos Fanqueiros 10 1.º



**Hamburgo**, vap. all. **Paraguassú**. Sahirá a 2 de março.  
Agente, E. George, R. da Prata, 8, 2.º



**Iquitos**, (directo), vap. ingl. **Therezina**. Sahirá a 13 de março.  
Garland Laidley & C.ª R. do Alecrim, 10.



**Liverpool** (directo), vap. ingl. **Sobrâense**. Sahirá a 4 de março.  
Garland Laidley & C.ª R. do Alecrim, 10.



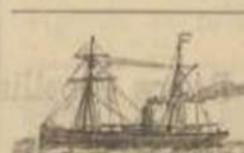
**Madeira**, S. Vicente, S. Thiago, Príncipe, S. Thomé, Cabinda, Ambrizette, Ambriz, Loandá, Novo Redondo, Benguela, Mos-samedes, Porto Alexandre, Bahia dos Tigres e para as ilhas de Cabo Verde, Bissau e Bolama, com baldeação em S. Vicente, vap. port. **Cabo Verde**. Sahirá a 6 de março.  
Empresa Nacional de Navegação, R. da Prata, 8, 1.º



**New-York**, (Via Açores), vap. port. **D. Maria**. Sahirá a 15 março.  
João Patrício Alvares Ferreira, R. dos Bacalhoeiros, 135, 1.º



**Pernambuco**, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos-Ayres, vap. ingl. **Nile**. Sahirá a 8 de março.  
James Rawes & C.ª R. d'El-Rei, 31, 1.º



**Pernambuco**, Rio de Janeiro e Santos, vap. all. **Itaparica**. Sahirá a 9 de março.  
Agente, E. George, R. da Prata, 8, 2.º



**Pernambuco**, Mazéio, Bahia, R. de Janeiro e Santos, vapor franc. **Colombia**. Sahirá a 1 de março.  
F. Garay & C.ª, 19, Praça do Município.



**Pernambuco**, Bahia, Victoria, Rio de Janeiro, e Santos, vap. franc. **Cordoba**. Sahirá a 18 de março.  
F. Garay & C.ª, Praça do Município 19.



**Rio de Janeiro**, e Santos, vap. franc. **Carolina**. Sahirá a 13 de março.  
F. Garay & C.ª, 19, Praça do Município.



**Rio de Janeiro** e Santos, vap. franc. **Ville de Rosario**. Sahirá a 25 de março.  
F. Garay & C.ª, 19, Praça do Município.



**S. Miguel**, Terceira, Graciosa, (Santa Cruz), S. Jorge (Calheta), Caes do Pico, Fayal e Flores, vap. pôrt. **Açor**. Sahirá a 5 de março. G. Arnaud, Caes do Sodré, 84 2.º



**Southampton**, vapor inglez **Danube**. Sahirá a 19 de março.  
James Rawes & C.ª R. d'El-Rei, 31, 1.º



**S. Vicente**, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos-Ayres e mais portos do Pacífico, vap. ing. **Orcana**. Sahirá a 16 de março.  
Pinto Basto & C.ª C. Sodré, 64, 1.º



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

# TARIFA DE DESPESAS ACCESSORIAS

aplicável em todas as linhas d'esta Companhia

**Desde 1 de Abril de 1898**

# **TITULO I — SELLO, REGISTO E GUIA**

## Art. 1.<sup>o</sup> — Imposto do sello

Em execução das disposições legaes a Companhia cobrará as seguintes taxas:

1. <sup>o</sup>	Em cada registo de bagagens . . . . .	20 réis
2. <sup>o</sup>	" " " » cães . . . . .	60 "
3. <sup>o</sup>	" " expedição seja de que natureza fôr . . . . .	60 "
4. <sup>o</sup>	" " bilhete de passageiro, quando o custo do bilhete fôr de 400 réis ou de quantia superior. . . . .	10 "

N. B. — Quando sejam escripturados no mesmo registo bagagens e cães o sello a pagar será de 60 réis. Nas remessas procedentes do estrangeiro, o sello será cobrado por occasião da entrega, salvo nas de bagagem que será cobrado á expedição.

## Art. 2.<sup>º</sup> — Registo e guia

Em cada expedição, seja de que natureza for, 20 réis

## **TITULO II — GRANDE VELOCIDADE**

### **Art. 3.<sup>º</sup> — Manutenção**

§ 1.<sup>o</sup>—**Bagagens, recovagens, dinheiro em cobre expedido a peso, animaes pequenos em gaiolas, etc., taxados a peso, e mercadorias de toda a especie:**

Carga, descarga, evoluções e manobras á partida e á chegada, por 1:000 kilogrammas... 400 réis

(N. B. — Taxa por frações indivisíveis de 10 kilogrammas.)

### **2.<sup>o</sup> - Carros e carrosagens:**

N. B. — Os donos dos carros ou carruagens, seus creados ou agentes, são obrigados a coadjuvar a carga e a descarga dos wagons em que se fizer o transporte. Se a Companhia julgar necessário, para segurança ou con-

veniencia do transporte, que as rodas sejam separadas dos veículos, os expedidores não poderão recusar-se a fazer ou mandar fazer esta operação.

#### § 3.º — Material circulante para caminhos de ferro:

Evoluçãoes e manobras à partida e à chegada: cada eixo montado	200 réis
--	----------

N. B. — Este material, quando transportado sobre as suas próprias rodas, será entregue pelos expedidores na estação de partida, e recebido pelos consignatários na de chegada sobre os carris do caminho de ferro, ficando, por esse facto, isento das taxas correspondentes a carga e descarga.

#### § 4.º — Gado (excepto os animais pequenos taxados a peso):

Por cabeça de gado grosso	100 réis
»    »    »    vitello ou porco	80 ,
»    »    »    carneiro, cabra, etc.	20 ,
»    wagon completo de qualquer espécie	700 ,

N. B. — Os donos do gado, seus criados ou agentes, são obrigados a coadjuvar a carga e a descarga dos wagons em que se fizer o transporte.

#### § 5.º — Animais ferozes:

Evoluçãoes e manobras à partida e à chegada, por cabeça	100 réis
»    »    »    »    »    wagon completo	350 ,

N. B. — A carga e a descarga dos animais ferozes, para o transporte dos quais os regulamentos estabelecem precauções especiais, serão feitas por gente, conta e risco dos expedidores e consignatários, sem que a Companhia cobre quantia alguma por essas operações, que não executa.

#### § 6.º — Transportes funebres:

Por caixão ou urna	360 réis
--------------------	----------

#### Concessões especiais:

São isentas dos direitos de «manutenção»:

1.º As bagagens transportadas gratuitamente, que não pesarem mais de 30 kilogrammas.

Aquelas cujo peso exceder este máximo de 30 kilogrammas pagarão, em todos os casos, os direitos de «manutenção» pela totalidade do seu peso.

2.º As remessas de dinheiro e valores, quando não sejam expedidas a peso

3.º Os cães, quando despachados em presença de bilhete ou bilhetes de passageiros.

### Art. 4.º — Depósito ou arrecadação de bagagens

Por dia (24 horas) e fração indivisível de 50 kilogrammas	4 réis
Mínimo de cobrança	50 ,

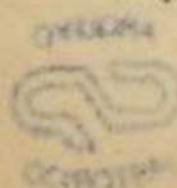
O depósito das bagagens é constatado: antes da partida, pela entrega de uma senha especial ao passageiro; depois da chegada pela conservação da senha da bagagem (documento do transporte) em poder do passageiro.

#### Concessão especial:

São isentas do pagamento da taxa estabelecida por este artigo as bagagens que não permanecerem em depósito mais de uma hora antes da partida do comboio ou depois da sua chegada; e, bem assim, as bagagens que pertençam a passageiros obrigados a esperar, em qualquer estação, o primeiro comboio que os leve ao destino marcado nos bilhetes de que sejam portadores.

### Art. 5.º — Armazenagem

Todas e quaisquer expedições, excepto bagagens, que não forem retiradas da estação de destino 24 horas depois da chegada regulamentar, (excepto quando se dê atraso por culpa da Companhia) e todas aquelas que permanecerem na estação de partida mais de 24 horas antes de cumpridas pelo remettente as formalidades de expedição, pagarão:



**§ 1.<sup>o</sup> — Recovagens, dinheiro em cobre expedido a peso, animaes pequenos em gaiolas, etc., taxados a peso, e mercadorias de toda a especie :**

Por fracção indivisivel de 50 kilogrammas e por dia (24 horas) ou parte de 1 dia depois do praso de tolerancia .. . . . .	10 réis
Minimo de cobrança .. . . . .	50 "

**§ 2.<sup>o</sup> — Carros e carruagens de um ou dois assentos no interior, cada veiculo :**

Pelo tempo que decorrer ate 24 horas depois do praso de tolerancia. . . . .	200 réis
Por fracção indivisivel de 24 horas a mais .. . . . .	500 "

**§ 3.<sup>o</sup> — Outros carros ou carruagens, omnibus, camions, etc., cada veiculo :**

Pelo tempo que decorrer ate 24 horas depois do praso de tolerancia . . . . .	300 réis
Por fracção indivisivel de 24 horas a mais .. . . . .	600 "

**§ 4.<sup>o</sup> — Material circulante para caminhos de ferro :**

Por eixo montado e fracção indivisivel de 24 horas, depois do praso de tolerancia .. . . . .	500 réis
--	----------

**§ 5.<sup>o</sup> — Dinheiro e valores :**

Por fracção indivisivel de 50\$000 réis declarados e por fracção, tambem indivisivel, de 24 horas depois do praso de tolerancia .. . . . .	10 réis
Minimo de cobrança .. . . . .	100 "

**§ 6.<sup>o</sup> — Transportes tunebres :**

Por caixão ou urna e por fracção indivisivel de 24 horas, depois do praso de tolerancia . . . . .	15000 réis
---	------------

**§ 7.<sup>o</sup> — Animaes :**

Os animaes, inclusivé os cães, que não forem retirados logo á chegada dos comboios pelos quaes hajam sido transportados, serão conservados nas estações, ficando a cargo dos destinatarios todos e quaesquer gastos de guarda, sustento, etc. Esta medida é applicavel aos animaes pequenos, taxados a peso, e não prejudica a cobrança integral dos direitos de armazenagem estabelecidos no § 1.<sup>o</sup>

N. B. — A Companhia não responde pelos accidentes ou danos que possam sofrer os animaes, sejam quaes forem, enquanto permanecerem em deposito nas estações.

## Art. 6.<sup>o</sup> — Estacionamento de wagons

Todo o wagon que, por imposição da tarifa de transporte ou por declaração feita pelo remettente na nota de expedição e acceite pela Companhia, deva ser carregado pelo expedidor ou descarregado pelo consignatario;

Todo o wagon requisitado para transporte, muito embora o seu carregamento haja de ser feito pela Companhia :

fica sujeito, quando demorado por culpa do expedidor ou do consignatario, á taxa de estacionamento, nas seguintes condições :

**§ 1.<sup>o</sup> — À partida :**

Não estando o wagon prompto a seguir seis (6) horas depois de posto á disposição do expedidor, quer se ache vazio, quer parcialmente carregado e seja qual fôr a sua carga :

Por wagon e periodo indivisivel de 24 horas. . . . .	15000 réis
--	------------

N. B. — As requisições de wagons devem ser feitas com antecedencia não menor de 24 horas e mediante deposito, na estação em que se recebam, de 15000 réis por wagon, deposito que só reverte para a Companhia se o transporte não se realizar por culpa do expedidor.

## § 2.º — À chegada:

Não estando o wagon descarregado até o fim das horas regulamentares de serviço do dia seguinte ao da chegada regularmente á estação de destino, seja qual for a carga:

N. B. — A Companhia reserva-se expressamente o direito de mandar proceder, quando lhe convenha, à descarga dos wagons depois da sua chegada à estação de destino, cobrando, além do estacionamento de que estejam captivos e desde que este cessar, os competentes direitos de armazenagem constantes do art. 6.<sup>º</sup> d'esta tarifa e a taxa de manutenção correspondente à descarga (106 réis por tonelada) salvo quando essa descarga se efectuar dentro dos prazos que sejam concedidos ao consignatário para a fazer.

### **Concessão especial:**

Os domingos e dias santificados não serão tidos em conta para a cobrança das taxas estabelecidas pelo presente artigo.

## **TITULO III — PEQUENA VELOCIDADE**

## Art. 7º — Manutenção

#### **§ 1º—Mercadorias e animais pequenos taxados a peso:**

Carga, descarga, evoluções e manobras á partida e á chegada, por 1:000 kilogrammas. . . . . 400 réis

Esta taxa decompõe-se como segue:

(N. B.—Taxa por frações indivisíveis de 10 kilogrammas.)

N. B. — Quando a Companhia facultar que a carga ou à descarga dos wagons que conduzam mercadorias a granel seja feita por gente, conta e risco dos expedidores ou dos consignatarios, deixará de perceber as taxas correspondentes a qualquer d'estas operações que por ella não fôr feita, (carga ou descarga), isto unicamente quando a respectiva declaração seja feita pelo remettente na nota de expedição e acceite pela Companhia. As taxas de evoluções e manobras, tanto á partida como á chegada, porém, serão sempre cobradas por inteiro, salvo se d'ellas se fez desistencia expressa nas condições do transporte.

## **2.º -- Carros e carruagens:**

Cada veículo ..... 300 réis

N. B. — Os donos dos carros ou carruagens, seus criados ou agentes, são obrigados a coadjuvar a carga e descarga dos wagons em que se fizer o transporte. Se a Companhia julgar necessário, para segurança ou conveniencia do transporte, que as rodas sejam separadas dos vehiculos, os expedidores não poderão recusar-se a fazer ou mandar fazer esta operacão.

### § 3.º — Material circulante para caminhos de ferro:

Evolução e manobras à partida e à chegada: cada eixo montado ..... 200 réis

N. B. — Este material, quando transportado sobre as suas proprias rodas, será entregue pelos expedidores na estação de partida e recebido pelos consignatarios na de chegada sobre os carris do caminho de ferro, ficando, por esse facto, isento das taxas correspondentes a carga e descarga.

**§ 4.º — Gado** (excepto os animaes pequenos taxados a peso) :

Por cabeça de gado grosso . . . . .	100 réis
»     »     » vitello ou porco . . . . .	80   »
»     »     » carneiro, cabra, etc. . . . .	20   »
»     wagon completo de qualquer especie . . . . .	700   »

N. B. — Os donos do gado, seus creados ou agentes, são obrigados a coadjuvar a carga e descarga dos wagons em que se fizer o transporte.

**§ 5.º — Animaes ferozes :**

Evoluçãoes e manobras á partida e á chegada, por cabeça . . . . .	100 réis
Por wagon completo . . . . .	350   »

N. B. — A carga e a descarga d'estes animaes, para o transporte dos quaes os regulamentos estabelecem precauções especiaes, serão feitas por gente, conta e risco dos expedidores e consignatarios, sem que a Companhia cobre quantia alguma por estas operaçoes, que não executa.

## Art. 8.º — Armazenagem

As expedições que não forem retiradas da estação de destino 48 horas depois da expedição do aviso de chegada dirigido pela Companhia ao destinatario, ou, havendo renuncia do aviso por parte do remettente, 48 horas depois da data de chegada constante da senha do transporte (excepto quando se dê atrazo por culpa da Companhia) bem como as expedições que permanecerem na estações de partida mais de 48 horas antes de cumpridas, pelo remettente, as formalidades de expedição, pagaráo :

**§ 1.º — Mercadorias de toda a especie e animaes pequenos taxados a peso :**

Por fracção indivisivel de 100 kilogrammas e por dia (24 horas) ou parte de um dia :

Durante os primeiros 5 dias depois do praso de tolerancia . . . . .	2 réis
»     »     seguintes 5 dias . . . . .	4   »
Cada dia a mais . . . . .	10   »
Minimo de cobrança . . . . .	50   »

**§ 2.º — Carros e carruagens de um ou dois assentos no interior, cada vehiculo :**

Pelo tempo que decorrer até 24 horas depois do praso de tolerancia . . . . .	200 réis
Por fracção indivisivel de 24 horas a mais . . . . .	500   »

**§ 3.º — Outros carros ou carruagens, omnibus, camions, etc., cada vehiculo :**

Pelo tempo que decorrer até 24 horas depois do praso de tolerancia . . . . .	300 réis
Por fracção indivisivel de 24 horas a mais . . . . .	600   »

**§ 4.º — Material circulante para caminhos de ferro :**

Por eixo montado e fracção indivisivel de 24 horas depois do praso de tolerancia . . . . .	500 réis
--	----------

**§ 5.º — Animaes :**

Os animaes que não forem retirados das estações até 2 horas da chegada dos comboios porque hajam sido transportados serão conservados nas estações, ficando a cargo dos destinatarios todos e quaisquer gastos de guarda, sustento, etc. Esta medida é applicavel aos animaes pequenos, taxados a peso, e não prejudica a cobrança integral dos direitos de armazenagem estabelecidos no § 4.º

N. B. — A Companhia não responde pelos accidentes ou danos que possam sofrer os animaes, sejam quais forem, enquanto permanecerem em deposito nas estações.

## Art. 9.<sup>º</sup> — Estacionamento de wagons

Todo o wagon que, por imposição da tarifa de transporte ou por declaração feita pelo remettente na nota de expedição e aceite pela Companhia, deva ser carregado pelo expedidor ou descarregado pelo consignatario;

Todo o wagon requisitado para transporte, muito embora o seu carregamento haja de ser feito pela Companhia:

fica sujeito, quando demorado por culpa do expedidor ou do consignatário, à taxa de estacionamento nas seguintes condições:

#### § 4.<sup>o</sup> — À partida:

Não estando o wagon prompto a seguir 24 horas depois de posto á disposição do expedidor, quer se  
ache vazio, quer parcialmente carregado e seja qual for a sua carga:

N. B. — As requisições de wagons devem ser feitas com antecedencia não menor de 24 horas e mediante depósito, na estação em que se recebam, de 1\$000 réis por wagon, deposito este que só reverte para a Companhia se o transporte não se effectuar por culpa do expedidor.

## § 2.<sup>o</sup> -- A' chegada:

Não estando o wagon descarregado 24 horas depois da entrega do aviso de chegada ou, havendo renúncia do aviso por parte do remettente, até o fim das horas regulamentares de serviço do dia seguinte ao de chegada constante da senha do transporte (excepto quando se dê atraso por culpa da Companhia) seja qual for a carga:

N. B. — A Companhia reserva-se expressamente o direito de mandar proceder, caso lhe convenha, á descarga dos wagons na estação de destino, cobrando, além dos direitos de estacionamento, os de armazenagem constantes do artigo 10.<sup>º</sup> da presente tarifa, desde que o estacionamento cessar, e a taxa de manutenção correspondente á descarga (100 réis por tonelada) salvo quando essa descarga se effectuar dentro do prazo concedido ao consignatario para a fazer.

## **Concessões especiaes:**

4.<sup>a</sup> Nos domingos e dias santificados as horas em que não ha serviço de pequena velocidade não serão tidas em conta para a cobrança das taxas estabelecidas pelo presente artigo.

2<sup>a</sup> Quando o numero de wagons, anunciado pelos avisos do mesmo dia ao consignatario, fôr de mais de 40, o consignatario não será obrigado a descarregar mais de 10 no dia seguinte, e ser-lhe-ha concedido mais 24 horas para a descarga dos restantes, seja qual fôr o numero d'elles, excepto no caso em que a expedição completa tenha sido feita a pedido do expedidor ou do consignatario.

### Art. 10.<sup>º</sup> — Avisos de chegada

Salvo renuncia expressa do remettente, por elle escripta na nota de expedição, a Companhia avisará os consignatarios de quaesquer remessas de pequena velocidade, da chegada d'estas á estação de destino, cobrando pelo aviso — 20 réis. Quando o aviso fôr feito pelo telegrapho, a pedido do expedidor ou do consignatario, cobrar-se-ha o custo do telegramma.

## **TITULO IV**

## **DESPESAS COMMUNS A' GRANDE E A' PEQUENA VELOCIDADE**

## Art. 11.<sup>º</sup> — Direitos de Transmissão

Sempre que as linhas d'esta Companhia recebam de, ou entreguem qualquer expedição a outra linha de administração diferente, cobrar-se-há, para a Companhia Real sómente metade dos direitos fixados nos artigos 3.<sup>º</sup> e 7.<sup>º</sup> da presente tarifa, mais os de transmissão seguintes:

1. <sup>o</sup> Bagagens, recovagens, cobre amoedado a peso, mercadorias de toda a especie e animaes taxados a peso, por 1:000 kilogrammas . . . . .	100 réis
(Taxa por fracções indivisíveis de 10 kilogrammas.)	
2. <sup>o</sup> Carruagens ou carros, por vehiculo . . . . .	50 »
3. <sup>o</sup> Material circulante para caminhos de ferro, por vehiculo . . . . .	100 »
4. <sup>o</sup> Gado grosso, por cabeça . . . . .	20 »
5. <sup>o</sup> Vitellos ou porcos, idem . . . . .	10 »
6. <sup>o</sup> Carneiros, cabras, etc., idem . . . . .	5 »
7. <sup>o</sup> Gado, por wagon completo . . . . .	100 »
8. <sup>o</sup> Transportes funebres, por caixão ou urna . . . . .	50 »
9. <sup>o</sup> Metallico e valores, por fracção indivisível de 50\$000 réis . . . . .	5 »
10. <sup>o</sup> Cães, cada um . . . . .	10 »
11. <sup>o</sup> Animaes ferozes, por cabeça . . . . .	20 »

## Art. 12.<sup>o</sup> — Repezagem

A Companhia tornará a pesar as remessas, á chegada, quando o entenda conveniente ou quando os consignatarios o exigirem.

§ 1.<sup>o</sup> — Se o peso conferir, deduzidas as quebras naturaes, com o que se houver registado, o consignatario pagará, se tiver exigido o repezo:

a) *Mercadorias e animaes taxados a peso:*

Por fracção indivisível de 100 kilogrammas . . . . .	50 réis
» wagon completo . . . . .	600 réis

b) *Material circulante para caminhos de ferro:*

Por locomotiva, tender ou wagon . . . . .	600 réis
---	----------

§ 2.<sup>o</sup> — A despeza da repezagem ficará a cargo da Companhia quando a operação fôr feita por sua vontade ou quando resultar peso a mais ou a menos do registado, tidas em conta as quebras naturaes.

**Condição 1.<sup>a</sup>** — Quando, na estação de destino, houver repezagem a pedido do consignatario, o prazo concedido para a descarga dos wagons por sua conta (§ 2.<sup>o</sup> dos artigos 6.<sup>o</sup> e 9.<sup>o</sup> d'esta tarifa) será suspenso desde que se fizer o pedido até que termine a repezagem.

**Condição 2.<sup>a</sup>** — Quando houver repezagem na estação de destino, seja qual fôr o resultado da operação, quer ella seja feita a pedido dos consignatarios, quer por vontade da Companhia, as taxas do transporte que forem ajustadas préviamente, ao realizar-se o despacho, não serão alteradas, quer para mais, quer para menos, na occasião da entrega da remessa repezada.

**Condição 3.<sup>a</sup>** — Sendo pedida, em estação que não tenha bascula, a repezagem de remessas expedidas por wagon completo, o repezo far-se ha parcialmente, cobrando-se, se o peso conferir, os direitos de 50 réis por fracção indivisível de 100 kilogrammas, estipulados no § 1.<sup>o</sup>

a) Quando se tratar de mercadoria a granel ou que, pelo seu volume ou peso indivisível exija, para a manipulação, apparelhos especiaes, cobrar-se-ha, conferindo o peso, além dos direitos a que se refere esta condição, uma taxa supplementar de 100 réis por tonelada indivisível, quando na estação haja os meios necessarios para se fazerem tales operações.

## Art. 13.<sup>o</sup> — Embarque e desembarque

Por embarque ou desembarque de quaisquer volumes nas pontes ou caes marítimos ou fluviaes das estações que os possuam, serão cobrados os seguintes direitos:

1.<sup>o</sup> — **Volumes cujo peso (de cada um) não excede 3:000 kilogrammas:**

Por 1:000 kilogrammas, contados por fracções indivisíveis de 100 kilogrammas . . . . .	100 réis
Minimo de cobrança . . . . .	50 »

**2º — Volumes cujo peso (de cada um) seja superior a 3:000 kilogrammas e não ultrapasse 5:000 kilogrammas:**

3.<sup>o</sup> -- Volumes de peso superior a 5:000 kilogrammas:

O quantum dos direitos será estabelecido por ajuste especial.

N. B. — Quando houver applicação da taxa especial fixada em outras tarifas para uso de guindastes, etc., deixarão de ser percebidos os direitos de embarque e desembarque constantes do presente artigo. Fóra d'este caso só deixarão de ser cobrados os referidos direitos, quando isso conste expressamente do contracto do transporte.

A Companhia declina toda a responsabilidade pelos accidentes devidos a avaria dos apparatus ou a culpa do pessoal dos expedidores.

Esta tarifa annulla e substitue, para todos os effeitos, a de «Despesas accessoriais» de 1 de Dezembro de 1888, em vigor desde 1 de Janeiro de 1889.

Lisboa, 25 de Fevereiro de 1898.

#### **O Director Geral da Companhia**

Chapuy