

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL, POR DESPACHOS DE 5 DE MARÇO DE 1888 E 13 DE MAIO DE 1900 DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

Premiada nas exposições de: Antuerpia, 1894, medalha de bronze. — Bruxellas, 1897 e Porto 1897, medalhas de prata. — Lisboa, 1898, grande diploma de honra

ENGENHEIRO CONSULTOR

C. XAVIER CORDEIRO

Proprietario-director-editor

L. DE MENDONÇA E COSTA

REDACTOR

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

SECRETARIO, Alfredo Mesquita. — CORRESPONDENTES: MADRID, D. Juan de Bona. — PARIS, L. Cretey. — LIVERPOOL, W. N. Cornett. — BRUXELLAS, R. da Trindade

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO

T. do Sacramento ao Carmo, 7

Redacção e administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48

LISBOA

TELEPHONE N.º 27

End. telegraphico Camiferro

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Tarifa de despesas accessorias, dos Caminhos de ferro do Estado.

Ampliação da tarifa especial interna n.º 9 p. v. para transporte de petroleo, da Companhia Real.

Novas paginas 3 e 4 da tarifa especial n.º 11 p. v., da Companhia Real.

SUMMARIO

| | Paginas |
|---|-----------|
| TARIFAS, por J. Fernando de Sousa..... | 391 |
| PEREIRA CARRILHO..... | 398 |
| PORTE OFFICIAL — Portaria de 27 de novembro do Ministerio das Obras Publicas e decreto de 13 de novembro do Ministerio da Marinha | 394 |
| TARIFAS DE TRANSPORTE | 394 |
| CINTRA AO OCEANO | 395 |
| NOTAS DE VIAGEM — XI — Descenda a Mandchuria — As nossas gravuras — Combolo polychrome — Demoras chinezas — Hotel anglo-chinez ou chino-inglez (illustrado)..... | 395 |
| EXPOSIÇÃO DE PILSEN | 396 |
| AUTOMOBILISMO | 396 |
| A HULHA NO MUNDO..... | 397 |
| CONGRESSO DE CAMINHOS DE FERRO | 397 |
| PUBLICAÇÕES RECEBIDAS | 397 |
| TRACÇÃO ELECTRICA..... | 398 |
| PORTE FINANCEIRA — Carteira dos Accionistas — Boletim da Praça de Lisboa — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes | 398 e 399 |
| LINHAS PORTUGUEZAS — Caminhos de ferro do Estado — Vendas Novas — Arbitragem da Beira Alta..... | 400 |
| LINHAS ESTRANGEIRAS — França — Dinamarca e Alemanha — Inglaterra — Estado Livre do Congo | 400 |
| COMPANHIA REAL — Relatorio do Conselho de Administração..... | 400 |
| AVISOS DE SERVIÇO — ARREMATACOES | 401 e 402 |
| ANNUNCIOS..... | 403 |
| AGENDA DO VIAJANTE | 404 |
| HORARIO DOS COMBOIOS..... | 405 |
| VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA..... | 406 |

TARIFAS

DIFFICILMENTE se encontrará assumpto em que tão amiude, como no que respeita a tarifas de caminhos de ferro, se transvie a opinião publica!

E se as linhas são exploradas pelo Estado, maiores se mostram os erros da apreciação: «Tarifas, quanto mais baixas melhor. O trafego augmenta, compensando sobejamente a redução».

«O Estado deve dar o exemplo da redução de preços nas suas linhas».

Tal é o criterio, com foros de axioma, que orienta, não direi já o *servum pecus* da clientela de jornaes, mas alguns com illustração e responsabilidades.

Haja vista o que está succedendo.

A Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes submetteu á homologação do Governo uma remodelação completa e radical das suas tarifas, geral e especiaes, subordinada a um plano racional e methodico.

Esse plano, devidamente apreciado pela Direcção fiscal, foi examinado pelo Conselho de Tarifas e obteve a homologação.

Entrou em vigor.

Algumas das suas disposições provocaram queixas e reclamações, que não surprehendem depois de uma reforma tão vasta em assumpto sobremodo complexo. Dos melhoramentos e vantagens resultantes das novas tarifas, nada se disse, para clamar bem alto contra um ou outro inconveniente, facil de corrigir num trabalho que não tem pretensões á immutabilidade.

Alguns d'esses inconvenientes, como a exigencia demasiada rigorosa da conformidade literal nos dizeres da nota d'expedição com as das tarifas, já a Companhia removeu.

O mesmo fará a outros, certamente, retocando e aperfeiçoando as suas tarifas, que no conjuncto representam um progresso inegavel.

A Associação Commercial annunciou que recebe e transmittirá ao Governo as reclamações. Obteve tres ou quatro apenas, quando parece deveriam ser aos centos, a julgar pelas criticas genericas e apaixonadas.

Entretanto, o Conselho de Administração dos caminhos de ferro do Estado, que ha muito reconhece a necessidade de reformar as tarifas geraes respectivas, resolvera aguardar a nova tarifa da Companhia, visto constituirem as linhas d'esta o grupo mais extenso e importante, e convir a mais completa uniformidade das tarifas geraes, já que as especiaes teem de ser subordinadas ás condições do trafego de cada região.

E' incontestavel o grande progresso que nos ultimos annos tem havido nos serviços das linhas da Companhia Real, entre as quaes se contam as principaes arterias da nossa rede ferroviaria. Material fixo e circulante, organização do serviço de comboios, instrucção do pessoal: tudo tem progredido notavelmente, merecendo encomios, que não devem ser regateados aos seus dirigentes.

Ninguém póde contestar as grandes vantagens inherentes á unidade do regime tarifario. Por isso, a Administração dos caminhos de ferro do Estado tomou para base do seu trabalho de reforma a nova tarifa geral da Companhia, levando o seu proposito de unificação até conservar identica numeração dos artigos.

Salvo ligeiras alterações, beneficiosas para o publico, póde-se dizer que ficaria havendo uma só tarifa geral de todas as linhas de via larga do paiz, pois a Companhia da Beira Alta não tardaria de certo em proceder por igual fórma.

Quanto ás tarifas especiaes, que nada teem com a geral, se as condições de cada linha e as exigencias do seu trafego impõem a diversidade, ha manifesta conveniencia em adoptar a mesma fórma de tarifacção, differindo embora nas taxas.

Numeração identica das tarifas applicaveis a mercadorias similares; classificação uniforme, quanto possivel, das mercadorias englobadas em cada tarifa; distribuição por séries com preços diferentes; differenciação pelo sys-

tema belga, que é o mais racional e equitativo; tabellas de preço decrescentes, com os preços calculados por fracções de 5 kilometros e inscriptas em quadros que acompanham cada tarifa; condições geraes de applicações communs a todas, cuja repetição se dispensa a par das condições particulares; preços especiaes para certas relações sujeitas a concorrência: taes são os lineamentos do systema, que convinha transplantar para as linhas do Estado, começando pelas do Sul e Sueste, em que a ligação com as linhas da Companhia torna urgente a reforma das suas tarifas, organizadas anteriormente em vista de uma situação totalmente diversa.

*

Parecia que a reforma em estudo devia ser objecto de expectativa, não direi já benevola, mas serena e imparcial, pois ninguém deve criticar o que não conhece, nem malsinar o que tem obrigação de suppor estudado com sciencia e consciencia.

Historia! A caça á popularidade facil, conquistada pelo ousio da ignorancia, determinou desde logo os grasnidos dos gansos do Capitolio.

«*Caveant Consules!*» Os Consules no caso eram os respeitaveis vogaes do conselho de tarifas, convidados a esquadrihar ao microscopio nas tarifas do Estado o microbio da elevação de taxas, que o exame rapido e macroscopico não lograria revelar-lhes.

Confundiram-se tarifas especiaes com tarifa geral. Não se attendeu ás vantagens que d'esta advinham pela criação de uma nova classe para as mercadorias, pela rapidez e simplicidade do despacho das bagagens e recovagens, por valiosas regalias concedidas ao publico.

Aguardar a publicação das tarifas; estudal-as imparcialmente, balanceando os beneficios e os gravames, seria a regra de conducta dos que pretendessem exercer influencia legitima sobre a opinião.

«Para quê tantas contemplações? Pois não vão ser niveladas as taxas de passageiros? E não são as da Companhia mais altas que as das linhas do Estado? Não será a modificação proposta mero pretexto para agravar preços de transporte e tributar o publico, sem haver no serviço a mesma perfeição que no da Companhia Real?»

Esta argumentação, que apparece já diluida na rhetorica jornalistica, não resiste ao mais perfunctorio exame.

Porque ha de haver para as regiões extremas do paiz um privilegio de menores taxas?

Quer-se melhor material; comboios em maior numero e mais velozes; linhas complementares; pessoal idoneo e bem remunerado; estradas de accesso das estações. Com que recursos? Acaso a vara magica de Moisés fará jorrar o Pactolo de algum fraguado para o fundo especial? De onde virão esses recursos, senão do trafego das linhas, a não os pedir ao imposto?

Uma ligeira elevação de taxas (por kilometro 0,895 na 1.^a classe 0,695 na 2.^a 0,495 na 3.^a) representa o insignificante augmento no custo de um bilhete ordinario.

Assim, no Minho e Douro, para percurso médio de cerca de 30 kilometros, o gravame é de 26 réis em 1.^a classe, 21 na 2.^a, 15 na 3.^a A somma d'essas infimas parcelas em numero consideravel representa valioso cabedal para melhorar a exploração das linhas do Estado.

A insignificante elevação das taxas de passageiros, devida ao nivelamento proposto, é particularmente oportuna, quando o Estado está gastando cerca de 500:000:000 em aquisição de material circulante de tracção e transporte, mais perfeito, consistindo em locomotivas Compound, em carruagens amplas, de corredor, com retretes, e signaes de rebate, em vagon, em freios de vacuo.

Segundo parece, dividem-se as opiniões auctorizadas no exame da tarifa proposta. Por isso mesmo importa

recordar os principios que dominam a questão e arcar com o prejuizo, filho da irreflexão, que entende inseparavel da exploração pelo Estado o abaixamento de tarifas.

*

Na taxa da tarifa importa distinguir duas partes: uma, que compensa a despesa de transporte, e a outra, variavel com o valor economico do transporte e com as suas circumstancias, que bem se póde chamar *portagem* e que constitue a remuneração do capital, a fim de lhe dar juro e amortização.

Desde que a taxa se não opponha, por elevada, ao transporte, reduzil a equivale a ceder em beneficio do publico uma parte do lucro liquido, que ao capital pertencia.

E' sabido que o rendimento liquido dos caminhos de ferro é, entre nós, ainda muito inferior á taxa de juro e amortização. A differença é supprida pelo imposto, com o qual se saldram os encargos que sobre o Thesouro lançou a construcção dos caminhos de ferro.

Reduzir inutil e improductivamente as taxas, o mesmo é que aliviar os que directamente são beneficiados pelo uso do caminho de ferro, para sobrecarregar a massa dos contribuintes, ao invéz dos mais incontesteis principios da justiça distributiva, que mandam proporcionar os encargos aos beneficios.

Quando o capital estiver amortizado, póde o Estado ceder a favor do publico uma parte do lucro pela redução de tarifas. Até lá, pessimo financeiro e mau administrador é quem fizer reduções, que não tenham compensação sobeja no augmento do trafego.

Mesmo após a amortização do capital, seria preferivel que o Estado continuasse a realizar maior rendimento, applicando o a empreendimentos de utilidade geral, á conclusão da rêde ferro-viaria, por exemplo.

Qual é a nossa situação presente? Nem o enorme capital representado pelas linhas do Estado está amortizado, nem estas representam mais que os primeiros e mal dotados lineamentos da rêde de caminhos de ferro.

Quantas linhas faltam! Quantas localidades e regiões estão por servir!

E hão de se beneficiar os que já estão servidos para prolongar o mau-estar de aquelles, ou hade pedir-se ao imposto o que da receita das linhas podia vir?!

Creou-se o fundo especial de caminhos de ferro, destinado á construcção de novas linhas e ao melhoramento das existentes nas regiões extremas do paiz.

Qual o seu principal recurso, senão o rendimento liquido das linhas? Tudo quanto ellas produzem, além de certo limite, reverte em beneficio directo das regiões servidas.

Ha pois nada mais razoavel que integrar obolos minusculos, que nada pesam, individualmente considerados, mas que sommados valem muito?

Todos pedem caminhos de ferro; todos exigem mais comboios, melhor serviço, velocidade crescente, segurança impecavel. E quando se lhes pedem algumas mealhas, surgem os inflammados Pedro Eremita de cruzadas contra «a nefanda elevação de tarifas!»

Menos exigentes ou mais liberaes! Querer muito e pagar pouco, reclamar kilometros de novas linhas e estações monumentaes para regatear decimos de real é pelo menos inconsequencia.

Soceguem os gritadores. Ninguém pensa em agravar as taxas das mercadorias, salvo uma ou outra excepção rara e representada por ligeiros augmentos sem influencia no preço da mercadoria.

Pelo contrario, nas novas tarifas especiaes de mercadorias do Sul e Sueste, ha valiosas reduções, princi-

palmente nas relações entre o mercado de Lisboa e o Algarve.

A principal, para não dizer a unica, elevação de taxas é nas de passageiros, perfeitamente justificada pela egualdade que estabelece, pela exiguidade que representa, pelo destino que vae ter.

Oxalá possam mais a reflexão e o bom senso que o receio da opinião mal orientada!

Quem quer os fins emprega os meios.

Para desenvolver a viação accelerada, á elasticidade dos seus rendimentos se devem pedir recursos.

Que faz o Governo, quando quer melhorar um porto, senão cobrar taxas sobre a navegação que o aproveita, e que as acceta sem reluctancia?

Pois faça o mesmo em materia ferro-viaria.

E para findar, seja me licito propôr á reflexão dos propugnadores de caminhos de ferro sem receitas a seguinte affirmacão do auctorizado tratadista da especialidade, Colson, no seu excellent livro *Transports et tarifs*.

«Em quanto se não pede á mercadoria mais do que ella póde pagar, as modificações da tarifa que lhe é applicada modificam a repartição, entre o publico e a empresa exploradora, do lucro originado por esse transporte sem lhe alterar a utilidade total.

.....
«Numa linha habilmente administrada a procura da mais lucrativa portagem não obsta de modo algum a que a linha preste ao publico todos os serviços de que é susceptivel. O verdadeiro interesse publico exige, não que se renuncie a excedentes de receitas, mas que um bom regime financeiro dê a esses excedentes destino accorde com o interesse geral.»

E' essa a presente situação das linhas do Estado.

Importa, pois, tornar o mais lucrativa possivel a sua exploração.

A' imprensa cumpre esclarecer o publico sobre o que exige o seu interesse bem entendido, em vez de transviar a opinião com declamações contra a elevação de tarifas.

E' preciso não esquecer que as proprias administrações são as primeiras interessadas em não pedir ao trafego mais do que elle póde dar, sob pena de o verem retrahir-se.

Neste momento, do que mais precisam as linhas do Estado é d'exploração perfeita e bem dotada, e da expansão fecunda pela construcção de novas linhas subsidiarias.

A realização d'esse *desideratum* depende do augmento de receitas do fundo especial.

Não se regateiem, pois, algumas mealhas pedidas ao passageiro, que as não lamentará quando receber com usura em commodidade e rapidez da viagem o que em dinheiro lhe foi pedido.

J. Fernando de Sousa.

Pereira Carrilho

Precisa o escriptor revestir-se de toda a coragem para escrever este nome no alto de uma noticia sem que a impressão de tristeza que o accomette lhe tire a firmeza da mão, impossibilitando-o de traçar caracteres legiveis.

E tanto mais que, ao referir-se ao homem a quem o paiz e os seus caminhos de ferro tanto devem,—hoje

que elle repousa entre as lages de um tumulo — não podendo, quem sobre esse tumulo escreve, alhear-se da amizade que lhe votou e do affecto que lhe mereceu, já o convencionalismo social o não impede de dizer o que d'elle pensa, e que não poderia exprimir em sua vida, sem receio de ser classificado de turiferario mesquinho.

Não temos que fazer aqui uma biographia que a outra ordem de publicações pertence; vimos só derramar as flores da nossa despretenciosa saudade sobre a campa do funcionario que soube, pela sua intelligencia, elevar-se aos mais altos cargos do funcionalismo publico e particular, e prestar relevantissimos serviços, em todos os ramos a que a sua prodigiosa actividade foi applicada.

Chegou a hora da justiça. A morte que para tantos é o tabernaculo onde se acolhem os que só ahi deixam de ouvir os murmurios das multidões, deve ser para Pereira Carrilho o inicio do julgamento justiceiro do paiz, acclamando-o pelos altos serviços que deve áquelle espirito activo, intelligente e trabalhador.

D'esse sentimento foram testemunho os fios de lagrimas que rolaram pelas faces de muitos que o souberam apreciar em vida, e até d'aquelles que, apreciando-o, o combateram em campos oppostos da politica ou dos interesses publicos.

A essa lucida intelligencia se deve hoje a reconstituição financeira da Companhia Real dos caminhos de ferro Portuguezes e em grande parte a melhora das finanças publicas.

E' tempo de rememorarmos aqui factos que, só com enorme trabalho de coordenação poderiam ser deduzidos de noticias soltas publicadas neste e outros jornaes.

Quando, em 1894 a situação da Companhia chegára ao periodo mais agudo da sua crise financeira, quando esgotadas já as tentativas de varios negociadores enviados ao estrangeiro a tratar com os crédores, que voltavam de lá sem uma solução achada ou com uma solução inaceitavel, Pereira Carrilho tomou a si esse encargo, foi a sua muita competencia aliada ao seu grande valimento que conseguiu agremiar tantos interesses desconhecidos, tantas ambições insoffridas, tantas más vontades manifestas, num accordo aceitavel e digno que a um tempo satisfazia as justas exigencias dos interessados, não deixando de attender aos interesses do paiz que elle tanto amava.

E como esses interesses foram defendidos, como, ainda para os accionistas da Companhia, tão ameaçados então de completo exterminio como fracção infima, elle soube ser bom negociador, dil o o estado actual da Companhia e mais e mais o dirá o futuro.

Os mesmos factos se repetiram nas negociações depois realizados para o convenio sobre a divida externa.

Ao regressar d'essa laboriosa faina, nessa Paris onde tão considerado era pelo seu talento e alta competencia financeira, dizia-nos Carrilho ao ouvido, quando o felicitavamos: — Soffri por lá muito.— Soffrera mas triumphára! Porque o seu espirito energico, acompanhado pelos seus sentimentos de justiça e pela sua tenacidade na lucta e aptidões para o trabalho, haviam-o fadado para triumphador.

E hoje ainda, esse espirito sentir se-hia triumphante se presenciasse a dôr que o seu desaparecimento causou, e a justiça que lhe é feita.

Porque tão forte era a envergadura d'esse espirito, que dir-se-hia que a morte o espreitou artificialmente adormecido para conseguir dominal-o.

Honra á sua memoria — paz á sua alma.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Repartição de Caminhos de Ferro

Sua Majestade El-Rei ha por bem ordenar que uma commissão, composta dos inspectores geraes conselheiro Silverio Augusto Pereira da Silva e José de Mattos Cid e do engenheiro chefe de 1.ª classe Francisco Perfeito de Magalhães, examine circumstanciadamente e com a maior urgencia o estado geral da linha ferrea de Cascaes, proceda a um rigoroso inquerito sobre as causas que possam ter determinado o descarrilamento que ultimamente ali se deu no sitio do Bom Successo e proponha todas as providencias que julgar necessarias para a maior garantia do publico na activa exploração d'aquella linha, ficando a mesma commissão auctorizada a requisitar todos os esclarecimentos e pessoal de que carecer para o cabal desempenho do serviço que lhe é commettido.

Paço, em 27 de novembro de 1903.—Conde de Paçô-Vieira.

Ministerio dos Negocios da Marinha e Ultramar

Direcção dos Caminhos de Ferro Ultramarinos

Tendo em vista a necessidade de regular os direitos e obrigações dos proprietarios confinantes com as linhas ferreas e de conferir ás auctoridades os meios legais de cohibir abusos prejudiciaes á segurança da linha ou que possam dar pretexto a usurpações de terrenos;

Attendendo ao que sobre tão importante assumpto representou o governador geral do Estado da India;

Sendo de manifesta utilidade a applicação de identicas providencias não só ao Estado da India mas ás demais provincias ultramarinas;

Considerando que não se estabelece lei nova e unicamente se tornam extensivas ao ultramar as disposições dos artigos 26.º e 29.º do decreto de 31 de dezembro de 1864, relativo á construcção e exploração dos caminhos de ferro;

Considerando que é conveniente ordenar por decreto a applicação ao ultramar dos artigos 27.º e 28.º do mesmo decreto de 31 de dezembro de 1864, como já estava determinado por portaria régia de 21 de maio de 1895;

Conformando-me com o parecer da Junta Consultiva do Ultramar;

Tendo ouvido o Conselho de Ministros, e usando da faculdade concedida ao Governo pelo § 1.º do artigo 15.º do acto addicional á Carta Constitucional da Monarchia de 5 de julho de 1852;

Hei por bem decretar o seguinte:

Artigo 1.º São declarados em vigor em todas as provincias ultramarinas os artigos 26.º, 27.º, 28.º e 29.º do decreto com força de lei de 31 de dezembro de 1864, relativo á construcção e exploração dos caminhos de ferro.

Art. 2.º Fica revogada a legislação em contrario.

O Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Marinha e Ultramar assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 13 de novembro de 1903. — REI. — Manuel Raphael Gorjão.

TARIFAS DE TRANSPORTE

Tarifa de despesas accessorias das llnhas do Estado.

—Por despacho ministerial de 25 de novembro foi aprovada provisoriamente a nova tarifa de despesas accessorias commum ás linhas do Sul e Sueste e Minho e Douro, ficando a sua aprovação definitiva dependente do exame do Conselho de Tarifas.

A nova tarifa pouco differe da que actualmente vigora nas linhas da Companhia Real e é muito mais completa que a actualmente vigente, acabando com differenças de taxas e regras que se não justificam.

O 1.º capitulo, relativo a registo, guia e sello recopila os preceitos legais ácerca do imposto do sello.

No 2.º Grande velocidade foram estabelecidas as taxas de serviço braçal, de armazenagem e de estacionamento de vagon.

O capitulo 3.º é consagrado á pequena velocidade e regula o serviço braçal, a armazenagem, o estacionamento de vagon.

No que respeita a armazenagens cessa o agravamento de taxas ultimamente estabelecido para a estação do Barreiro, que entra na regra geral.

Não figuram na tarifa as regras especiaes relativas a carga e descarga de vagon completo, existentes no mesmo artigo da tarifa da Companhia por terem de ser formuladas nas condições geraes de applicação das tarifas especiaes. O estacionamento de vagon é sujeito a regras mais severas que as actuaes para promover a melhor utilização dos vagon. Com o mesmo fim foram adoptados os preceitos da tarifa da Companhia ácerca dos avisos de chegada.

O art. 12.º relativo a repesagem mantem as regras em vigor.

O art. 13.º reproduz os preceitos vigentes sobre carga e descarga d'embarcações no Barreiro, fixando as taxas, já hoje usadas mas não publicadas, para a atracção d'embarcações que não trazem ou levam remessas de ou para o caminho de ferro.

O art. 14.º formula as regras ácerca de requisições de vagon.

O art. 15.º substitue as tarifas de aluguer de encerrados.

O art. 16.º estipula as taxas de utilização de guindastes com reduções consideraveis para certos casos. Salvo este artigo, todos os mais teem numeração igual aos artigos similares da tarifa da Companhia, tornando-se pois muito facil ao publico e aos empregados o conhecimento e applicação das tarifas.

Ampliação da n.º 9 da Companhia Real. — Reconhecendo a Companhia a necessidade de beneficiar os transportes de petroleo por vagon completo, applicando-lhes um preço de transporte inferior ao da tarifa n.º 9, applicavel a expedições parciaes, resolveu publicar esta ampliação que attinge tambem o arraste dos vagon varios empregados naquelle serviço.

E' muito uso nos paizes productores d'este combustivel, as minas e os grandes negociantes terem vagon seus para este transporte.

Damos com este numero esta tarifa.

Ampliação da n.º 2. — Vae adeante na secção Avisos o da Companhia concedendo o regresso das taras das expedições de vinhos e outros liquidos por vagon completos, por um systema especial muito simples e que consiste em o consignatario da remessa em cheio, comprar, para o retorno das taras, rotulos que lhe custam 20 réis cada um e tem um talão com o qual o consignatario retira as remessas na estação d'origem das taras cheias.

Especial n.º 11 da Companhia Real. — Com este numero distribuimos as paginas 3 e 4 das tabellas d'esta tarifa, que inteiramente substituem as que foram nella incluidas, na distribuição que fizemos com o nosso numero de 16 de setembro.

Tarifas especiaes. — Foram approvadas provisoriamente, por despacho ministerial, as novas tarifas especiaes internas de pequena velocidade das linhas do Sul e Sueste, ficando a sua aprovação definitiva dependente do prévio exame do Conselho de Tarifas.

As novas tarifas com os n.ºs 1 a 14 substituem as 17 actuaes e teem numeros eguaes ás da Companhia Real.

Precedem-as as condições geraes de applicação, entre as quaes figura a devolução das taras pelo systema de venda de rotulos com talão.

As tarifas são as seguintes:

N.º 1 — Taras variadas, com classificação igual á da Companhia Real, salvo o estabelecimento da série especial com preços muito reduzidos para as garrafas.

N.º 2 — Aguardente, alcool, vinho, vinagre e bebidas diversas.

N.º 3 — Madeiras, matto e lenha.

E' digna de menção a clausula relativa ás remessas contendo peças de mais de 6^m, que são transportadas em condições muito favoraveis para o publico.

N.º 4 — Materias explosivas, inflamaveis e perigosas.

N.º 5 — Gado por vagon completo.

N.º 6 — Touros e animaes ferozes.

N.º 7 — Petroleo.

N.º 8 — Materias de construcção, minerios, adubos, sal, etc.

N.º 9 — Frutas, hortaliças, oleos, insecticidas, etc.

N.º 10 — Machinas e aparelhos agricolas e industriaes, esparto, palma e juta em bruto ou em obra, etc.

N.º 11 — Cereaes, legumes seccos, farinhas e batatas.

N.º 12 — Palha, feno e forragens.

N.º 13 — Carvão vegetal, casca e cortiça.

N.º 14 — Peças compridas.

Em cada tarifa figura a classificação da mercadoria a que se applica com indicação das séries por que se distribuem e do minimo por vagon.

As tabellas de preços teem os mesmos numeros e bases que os da Companhia Real e são egualmente diferenciadas pelo systema belga e applicadas por fracções de 5 kilometros.

Além dos preços de applicação geral existentes em quasi todas as tarifas, figuram nellas preços especiaes destinados a manter e desenvolver o trafego entre as estações de Lisboa, Barreiro, Setubal e as restantes.

Em muitas d'ellas ha maximos cobraveis para facilitar os transportes, de ou para o Algarve.

Com o proximo numero esperamos poder distribuir as novas tarifas, que serão acompanhadas de uma nota official ácerca da sua applicação.

CINTRA AO OCEANO

Realizou-se no domingo, 22, uma experiencia do andamento dos carros d'esta linha, pertencente á Companhia do caminho de ferro de Cintra á Praia das Maças, que assim designa a sua rêde concedida, não só por esta concessão se estender já para o lado de Cascaes e Estoril, como para a differença de outro troço, que, de futuro, venha a construir.

A' experiencia assistiu todo o conselho de administração, os constructores tanto da linha como das instalações electricas e um limitado numero de convidados, entre os quaes, os representantes locais da imprensa e o nosso jornal, por ser da especialidade.

O carro, com 39 pessoas, percorreu a linha desde a central electrica até proximo de Collares, e d'ahi até proximo da estação do caminho de ferro, experimentando todas as velocidades, as paragens rapidas por meio do freio manual e electrico, o qual vae ser transformado em electro-magnetico, para maior segurança dos passageiros, subindo facilmente as rampas e inserindo-se nas curvas sem solavancos.

Quer dizer que a construcção da via, que foi feita pela casa Daras, está solida e perfeita, e a instalação electrica, pela casa Westinghouse, nada deixa a desejar.

Os carros são, uns abertos e outros fechados, quasi eguaes aos de Lisboa, com alguns melhoramentos novos, e foram fornecidos pela mesma casa de S. Luiz, America.

As machinas, que accionam os mesmos, são da casa Franz Scheiffer & C.^a, de Berlim; teem a força de 450 cavallos, sendo alimentadas por dois geradores multitubulares Belleville, de Saint Denis, do mais novo modelo.

Os dynamos são da casa Westinghouse e recebem o movimento dos motores por meio de um veio, onde está o volante, que é transversal, dando assim muito maior elegancia ao conjunto.

A experiencia official deve realizar-se por todo este mez, porque a direcção deseja abrir a linha á exploração, pelo menos entre Cintra e Collares, por occasião do Natal ou principio do anno.

E' de justiça accrescentar á noticia que demos no nosso ultimo numero, que o sr. Guilherme de Sousa, um dos directores, muito tem concorrido tambem, com o seu infatigavel trabalho, para o adiantamento em que a construcção se acha.

NOTAS DE VIAGEM

XI

Descendo a Mandchuria—As nossas gravuras—Combolo polychromo—Demoras chinezas—Hotel anglo-chinez ou chino-inglez.

De Karbine para baixo mais se accentua entre a população que vem ás estações assistir á passagem dos trens, o trajo chinez e o espirito commercial d'aquella gente; mulheres de variados costumes, especialmente mongolicos, homens e rapazes vendendo todas as bugiarias, gritando sempre, pasmando para os passageiros do comboio e fugindo quando nas mãos d'elles veem a machina photographica em que elles suppõem haver feitiço.

Foi uma campanha. nalgumas partes, para se conseguir tirar um instantaneo, e as duas reproducções que aqui se dão, mostrando o cosmopolitismo d'aquel-



Vendedoras na estação de Mukden

les grupos, devem ser consideradas verdadeiras preciosidades.

Em Mukdene torna-se-nos notavel a quantidade de tropa que a Russia ali tem—infantaria, cavallaria, artilharia—em grandiosos aquartelamentos. Diz se que ha ali 34.000 homens—um perfeito exercito... para proteger o caminho de ferro, já se vê...

Depois passamos duas grandiosas pontes e pela tarde do 2.º dia. chegamos a Dachitschaio, estação de entroncamento.

Quem, pelo Transseberiano, quer ir á capital da China tem dois caminhos a seguir ao partir d'este ponto: ou continúa a viagem até Dalny e ahi embarca no vapor que faz carreira quatro vezes por semana a Shefoo onde tem que tomar novo vapor para Trien tsin, e ahi o caminho de ferro a Pekim; ou deixa o Transsiberiano em Dachitschaio e segue no comboio a Pekim.

Não só porque o meu objectivo era demonstrar que se podia ir por terra á capital do celeste imperio como porque este é o caminho mais facil, foi por ahi que me dirigi.

Em Dachitschaio ha uma hora para se sahir dos elegantes e commodos vehiculos do expresso para uns caixotes pintados de côres berrantes, a que se chamam carruagens de caminhos de ferro.

Começamos a perceber que estamos na China, ao deparar com aquellas patuscas caixas de madeira, umas côr de grão ou alaranjadas com o pomposo titulo de 1.^a classe, outras azues ou verdes que dizem ser 2.^a, outras cinzentas, pardas, sem pintura.



Mulheres em Liaoyan

Lembrou-me repetir um estribilho de uma velha canção franceza:

«Enfin pour les amateurs
Il y avait de tout les couleurs.»

A iluminação é feita por um côto de vela de stearina (como se usa nalguns trens da Russia) os estofos são de linho sujo.

Apesar da falta de aceio e commodidade, até no estribo, que fica a tal altura que o passageiro tem que ser perito em gymnastica para subir para as carruagens, deve-se notar que estas são de corredor lateral e de encosto movel abrindo em forma de prateleira, para servir de cama; ainda uns restos de costume dos comboios russos.

Mas no mais, a differença é bem flagrante.

O comboio devendo partir ás 8 só se move meia hora depois; e assim que tem andado uns 2 kilometros, eil-o que pára, porque lhe falta a agua!

E para a tomar está uns bons 40 minutos!

Mais nos vamos convencendo que estamos num paiz novo para nós, o paiz do «não te rales»; a placidez chinesa começa a envolver-nos com o seu manto de pequeninas coisas que espicaçam o espirito.

Depois de tantas lenturas o comboio lá chega a Inkó com uma hora d'atrazo.

Em virtude d'isso, o barco para a travessia do rio Lao-ké (que tem de se fazer na mesma noite, para ir dormir no hotel, porque do lado da estação não ha alojamento) já tinha partido.

De fórma que, se não fôra a amabilidade de um engenheiro militar russo que ia comigo no comboio e me offereceu a sua lancha, bem difficil me seria entender-me para arranjar *sampan* (barco chinês) para me transportar com malas e tudo; tanto mais que o embarca-

douro é bem distante da estação e é preciso luz para não se cahir por sobre pedras e montões de sujidade no caes. Do outro lado do rio fica logo na frente o hotel, o «Mandchuria-House».

E' uma casa soturna, mal alumada, de escada pelo pateo, onde, depois de repetidas chamadas, nos appareceu um creado chinês puro, dos que dizem falar inglez, mas que se expressam numa algaravia que não é lingua alguma conhecida no mundo.

Onde a palavra não servia para nos entendermos começou o grande idioma dos gestos, e facilitado pela situação que é de si já explicativa, lá conseguimos o que queremos.

Porque uma pessoa que se apresenta á porta de um hotel, de mala na mão e acompanhada de moços com outras malas, indica, só por si, que quer um quarto; e um sujeito que vem receber o visitante, é com certeza o gerente do hotel ou creado, que tem que o alojar. Pódem ser ambos surdos mudos, que não deixarão de entender-se.

O alojamento comquanto á europea, com seus laivos de chinês nos ornatos e mobilia, é quasi supportavel. O que não foi supportavel foi a comida que, no dia seguinte me deram por almoço — ovos mal fritos e café sem assucar — e a que me prepararam para o farnel que eu devia levar para o comboio.

Mas não adiantemos, que este dia foi cheio de peripécias que marcam data memoravel na viagem.

Exposição de Pilsen

No proximo anno realiza-se nesta importante cidade da Bohemia uma exposição internacional de hygiene, arte culinaria, industria do hotel, cervejaria e industrias correlativas.

O comité executivo nomeou membro da sua commissão d'honra em Portugal, o director da nossa *Gazeta*.

Um dos ramos da nossa exportação sendo os vinhos e conservas, bom seria que os productores portugueses ali concorressem, procurando abrir novos mercados de consumo.

A Suissa, a Allemanha, a Russia, estão sementeas de casas de vinhos hespanhoes. Dos portuguezes ali o nosso Porto é chamado hespanhol ou italiano, e diga-se a verdade, que a bebida prova bem que não é d'origem portugueza, mas uma reles falsificação.

Pessoalmente verificámos isso em muitas partes. Vo'taremos ao assumpto.

AUTOMOBILISMO

A taça *Gordon-Bennet* foi ganha nas corridas da Irlanda por um automovel *Mercedes* conduzido pelo fogueiro Imatzy. Foi este fogueiro que logrou ficar só no famoso certamen Paris-Madrid em que conduzia uma machina de 90 cav. vap.

A carruagem d'esta corrida nas más estradas da Irlanda tinha 60 cav. vap. com pneumaticos *Continental*. Percorreu 593 kilometros em 6 horas e 39 minutos o que dá a média de 89,194 por hora.

Os bombeiros de Vienna estão procedendo a experiencias de bombas com tracção automovel. Servem-se d'uma electro-movel com osapparelhos d'extincção e logares para 6 homens da guarnição. Leva tres escadas,

um tambor para mangueiras e bombas de compressão da água. Tem dado bons resultados.

O ministro da guerra da Inglaterra adquiriu na companhia *Daimler* de *Vienne-Neustadt* automoveis militares para transporte de grandes cargas.

O dr. Jackson, de Nova-York, terminou a sua viagem em automovel entre esta cidade e S. Francisco percorrendo 9.000 km. em 63 dias.

A industria franceza exportou em 1902 a importancia de 30.219.380 fr. em automoveis e importou fr. 1.068.000.

O melhor cliente da Franca foi a Inglaterra que lhe deu 19.189.930 fr.

Em 1901 e 1900 a exportação foi de 15.782.000 e 9.417.000 fr.

A companhia franceza dos caminhos de ferro do *Nord* tem experimentado na linha de *Paris Surwilliers*, em que ha uma rampa de 20 km. de extensão, uma locomotiva automovel destinada a andar sobre os carris com a velocidade de 60 km. na subida e 75 na descida.

A caldeira é do systema Turgan e a viatura pesa 95 ton. e mede 26 metros de comprimento.

A cidade de Londres vae adoptando o automovel para transportes collectivos, substituindo os *omnibus* de tracção animal

Em virtude do resultado que deram as experiencias para o transporte de correspondencias postaes em Paris, vão pôr-se em circulação nesta cidade, 20 electromoveis, além de varios automoveis a petroleo na provincia.

A cidade de Paris tem, para o serviço de regas, um automovel regador a vapor com 30 cav. que póde transportar 5.000 litros de agua.

Bayonna e Bordeus possuem já regadores automoveis.

A hulha no mundo

Segundo o *Journal of the Society of Arts* a producção total do carvão mineral no nosso globo era em 1864 de 171 milhões de toneladas. Passou a 444 milhões em 1883; a 773 milhões em 1901. E' uma progressão que faz reear pelo futuro, pois que, embora haja muitos jazigos por explorar, as necessidades crescem notavelmente.

Póde dizer-se que a producção do carvão se concentra principalmente na Gran-Bretanha, na Allemanha e nos Estados Unidos da America, pois que só estes paizes nos tres ultimos annos forneceram cinco sextas partes da producção total.

A Belgica que produz e consome uma grande quantidade de carvão, representa uma parcella importante, não tanto pelo valor real da tonelagem como em relação á sua população.

Em 1868 a Gran-Bretanha produziu tres vezes mais que os Estados Unidos ou a Allemanha, estando os tres productores na relação de 52,14 para 14,5 e para 16,5.

Em 1870 os Estados Unidos tinham já primazia sobre a Allemanha.

Em 1875 a proporção ficou em 45 para 20 e para 18, e em 1896, 34 para 30 e para 19.

Em 1899, porém, já os Estados Unidos figuram na cabeça do rol, tendo producção superior á da Gran-Bretanha e colonias, estando nesta relação:

Estados Unidos 34, Gran-Bretanha 28, Allemanha 19,2, o que perfaz 81,2 por cento da extracção do mundo.

Estes numeros explicam tambem a importancia industrial dos tres paizes.

Sem hulha não ha industria desafogada.

Congresso de Caminhos de ferro

Na reunião em Bruxellas, da assembléa geral annual da commissão internacional do congresso dos caminhos de ferro os delegados dos Estados Unidos renovaram o convite feito em Paris em 1900 para que a proxima sessão do congresso internacional se realize em Washington em 1905.

O convite foi accedido.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Anuario de ferrocarriles españoles, Enrique de Latorre. Anno XI — 1903. — Saiu a lume mais um volume d'este interessante annuario que foi considerado de utilidade geral, por portaria de 10 de dezembro de 1894, em Hespanha.

Reune e synthetiza tudo quanto possa interessar á industria ferroviaria hespanhola. Patentes d'invenção sobre vias ferreas; bibliographia de publicações hespanholas e estrangeiras, revistas, annuarios e livros; tabellas sobre as moedas e horas referidas ao meridiano de Madrid; estatisticas ferroviarias, commerciaes e de navegação; das estradas, dos correios e telegraphos, orçamentos etc.; noticia desenvolvida sobre as companhias hespanholas; legislação e automobilismo.

Na chronica que serve de introducção passa em revista os factos principaes que affectaram a industria dos transportes no mundo, demorando-se naturalmente sobre as cousas hespanholas.

Assim, tratando d'engates automaticos, fala da diminuição dos desastres que se conseguiu nos Estados Unidos em virtude da lei de 1893 que obriga as companhias a adoptarem este systema de ligação.

Refere-se aos vagons de grande capacidade que estão a vulgarizar-se na Europa.

Occupa-se da tracção electrica, das grandes velocidades que se conseguem com este systema, e das felizes applicações que vae tendo, nomeadamente nas linhas italianas de Milão a Arona.

Dá noticia das acquisições de material feitas pelas companhias hespanholas, das reduções das tarifas effectuadas, as applicações de travessas de cimento armado, e das obras mais importantes executadas.

Rudimentos de agricultura, por Antonio Xavier Pereira Coutinho. — E' mais um serviço ao ensino agricola nacional o que o distincto agronomo Pereira Coutinho agora prestou com a publicação dos seus rudimentos de agricultura destinados ás escolas primarias.

A louvável iniciativa de começar na escola primaria com uma instrucção singela e intuitiva sobre os grandes factos que interessam á primeira industria nacional, teve no illustre professor do instituto de agronomia e da escola polytechnica um interprete ponderado e discreto, sem alardear sciencia descabida, claro, com exemplos vulgares e portuguezes e até com excellente aspecto pela impressão, pelo papel e pelas gravuras.

Diz-se ali muito em pouco espaço, mas diz-se talvez de mais para a escola primaria. A fecundação na flôr, as noções sobre a natureza dos terrenos e adubos, a tecnologia das machinas e alfaia agricolas, as podas, a criação artificial das gallinhas, são seguramsnte assumptos bem tratados sobre o ponto de vista de vulgarização de conhecimentos uteis, mas constituem talvez uma sobrecarga pesada para as crianças de 10 annos que teem de estudar tudo isso e muitas outras materias cujo programma aterra até os adultos.

Quizeramos que a nova edição d'este utilissimo livro podesse dizer assim na folha do rosto—2.^a edição correctâ e diminuida—ao contrario do que usa dizer-se: correctâ e augmentada.

O. S.

TRACÇÃO ELECTRICA

Carro voltado. — Notamos apenas: no domingo, um carro electrico que descia a rua de Antonio Augusto d'Aguiar descarrilou, atravessou a avenida Fontes, indo tombar do lado opposto derrubando um tapume que o impediu de se precipitar num quintal, da altura de uns 10 metros. Isto apesar de todos os travões e freios que o empregado manobrou.

Imagine se este facto no Chiado, se houvesse—ou se ainda houver—ministro do reino capaz de commetter o crime de por ali deixar passar tal viação.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães

Balancete de 30 de outubro de 1903

Activo

| | |
|---|-----------------------|
| Capital empregado: | |
| Construcção até Guimarães..... | 826:443\$014 |
| Prolongamento até Fafe..... | 50:758\$162 |
| Materiaes em deposito..... | 28:913\$660 |
| Effeitos depositados e de caução..... | 18:390\$000 |
| Devedores diversos..... | 18:317\$263 |
| Exploração, despesas geraes..... | 24:193\$330 |
| Gerencia (despesas da séde)..... | 1:704\$635 |
| Conta de juros..... | 13:986\$095 |
| Dividendo..... | 8:922\$000 |
| Prolongamento. Dinheiro em deposito... | 20:000\$000 |
| " Dep. ^o para expropriações | 10:081\$000 |
| Dinheiro em deposito..... | 23:500\$000 |
| Caixa..... | 1:087\$387 |
| | <u>1.046:296\$546</u> |

Passivo

| | |
|---|-----------------------|
| Capital: | |
| Acções..... | 300:000\$000 |
| Obrigações..... | 535:590\$000 |
| Prolongamento. Conta de credito... | 52:000\$000 |
| Accionistas, seus creditos..... | 115\$500 |
| Por effeitos depositados e de caução... | 18:390\$000 |
| Depositos e fianças..... | 7:069\$915 |
| Contas em liquidação..... | 5:072\$869 |
| Exploração, receita geral..... | 95:234\$289 |
| Dividendos a pagar..... | 1:647\$000 |
| Juros de obrigações a pagar..... | 823\$500 |
| Retenções geraes..... | 11:939\$437 |
| Fundo de amortização..... | 4:410\$000 |
| Fundo de reserva..... | 12:000\$000 |
| Lucros e perdas..... | 2:004\$036 |
| | <u>1.046:296\$546</u> |

Porto, 9 de novembro de 1903 — Pela Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães, O gerente, *Antonio de Moura Soares Velloso*.

Caminho de ferro de Cintra á Praia das Mações

Não se tendo reunido por falta de representação de capital a assembléa geral extraordinaria d'esta companhia, convocada para hoje, por ordem do ex.^{mo} sr. presidente, é novamente convocada a mesma assembléa para o dia 16 de dezembro proximo futuro, ás 8 horas da noite, no largo de S. Julião, 7, 2.^o, para se occupar dos assumptos abaixo designados, sendo validas as resoluções tomadas nesta segunda reunião, qualquer que seja o numero dos accionistas presentes e o quantitativo do capital representado.

Os assumptos a tratar são os seguintes.

1.^o Alteração dos estatutos;
2.^o Substituição da emissão de obrigações, já auctorizada, por emissão de acções:

3.^o Construcção do ramal de ligação de Cintra com Mont'Estoril a Cascaes:

4.^o Contracto da illuminação de Cintra e Collares;

5.^o Outros assumptos de interesse da companhia.

Lisboa, 25 de novembro de 1903.—O secretario da mesa da assembléa geral, *João de Freitas Ribeiro*.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 30 de novembro de 1903.

Verdadeira phase de expectativa emquanto a medidas de alta finança.

Jornaes officiosos affirmaram que o sr. ministro da fazenda tinha o seu plano concluido e até já o discutira em conselho; vem a *Tarde* e declara terminantemente que não senhor, que só ha o orçamento formulado—sem medidas—o que não se percebe muito bem; e retrucam os que primeiro deram a noticia que «mantem a sua informação».

De toda a fórma, agora ou mais tarde, essas medidas sobresaltam sempre o commerciante e o contribuinte, porque já é sabido que em cada anno, e sempre com o fim de equilibrar o orçamento, vão-se agravando os impostos e tornando-se cara a vida.

A commissão encarregada da revisão da pauta aduaneira tem trabalhado com afincio. Ao fim da sua obra se verá se uma boa inspiração a levou a expurgar essas tabellas de tantos defeitos de que ellas manquejam

*

Durante a quinzena as inscripções e mais valores do estado pouco movimento tiveram mas os preços conservaram-se firmes.

Acções do Banco de Portugal foram muito procuradas e devido á falta de papel subiram os preços fechando ainda com compradores.

Acções do Banco Lisboa & Açores continuaram com vendedores.

Acções do Banco Ultramarino fecham mais firmes tendo sido muito procuradas.

Acções do Banco Commercial sem vendedores.

Acções da Companhia do Gaz tiveram pouco movimento.

Acções da Companhia dos Phosphoros continuaram com grandes oscillações, devido a falta de orientação.

Acções das Companhias de Moçambique e Zambesia, subiram de preço acompanhando os preços de Paris.

Os valores da Companhia Real tambem acompanharam os preços de Paris havendo muitas transacções.

Em obrigações esteve o mercado muito desanimado fazendo-se poucas transacções.

*

Nos cambios houve certa melhoria em virtude da maior offerta de papel, não só proveniente de operações sobre colonias, como pela necessidade de realizações forçadas para apuramento de contas.

Cambios, descontos e agios

| | Dinheiro | Papel | |
|--------------------|----------|---------|-----------------------------------|
| Londres 90 d/v... | 43 1/8 | 43 1/46 | Desconto no Banco de Portugal.... |
| " cheque... | 42 3/4 | 42 5/8 | de Portugal..... |
| Paris 90 d/v..... | 663 | 664 | No mercado..... |
| " cheque... | 668 | 670 | Agio Buenos Ayres..... |
| Berlim 90 d/v..... | 270 | 271 | res..... |
| " cheque... | 274 | 275 | Cambio do Brazil. |
| Francfort 90 d/v.. | 270 1/2 | 271 1/2 | Premio da libra... |
| " cheque.. | 274 1/2 | 275 1/2 | |
| Madrid cheque... | 830 | 840 | |

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

| BOLSAS | NOVEMBRO | | | | | | | | | | | | | |
|---|----------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---|
| | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 30 | - |
| Lisboa: Inscriptões de assent. | 39,60 | 38,50 | 39,55 | 39,55 | 39,60 | - | 39,55 | 39,55 | 39,55 | 39,55 | 39,60 | 39,55 | 39,60 | - |
| » coupon | 39,20 | 39,20 | 39,20 | 39,20 | 39,20 | 39,20 | 39,20 | 39,20 | 39,20 | 39,20 | 39,20 | 39,20 | 39,20 | - |
| Obrig. 4 0/0 1883..... | 20,750 | 20,750 | 20,750 | 20,750 | 20,750 | 20,750 | - | - | - | 20,700 | 20,700 | 20,600 | - | - |
| » 4 0/0 1890 assent..... | - | - | - | - | - | - | - | 48,600 | - | - | - | - | - | - |
| » 4 0/0 1890 coupon.... | - | - | - | - | - | - | - | - | 48,500 | - | - | 48,500 | - | - |
| » 4 1/2 0/0 assent..... | 57,200 | 56,700 | 56,500 | 56,500 | 56,500 | 56,500 | 57,000 | 56,500 | - | - | 56,500 | 56,500 | 56,400 | - |
| » 4 1/2 0/0 coup. int.... | - | 56,700 | - | - | 56,700 | 56,600 | - | - | 56,400 | 56,400 | - | - | - | - |
| » 4 1/2 0/0 externo..... | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| » Tabacos coupon..... | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Accções B. de Portugal..... | - | 164,000 | 164,000 | - | - | 166,000 | 168,000 | - | - | 167,000 | 167,000 | 167,000 | 167,000 | - |
| » » Commercial..... | - | - | - | - | - | 187,500 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| » » N. Ultramarino.. | - | 118,500 | 118,500 | 118,500 | 118,800 | 118,800 | 118,800 | 118,000 | 118,800 | 118,800 | 119,000 | 119,000 | - | - |
| » » Lisboa & Açores. | - | - | - | - | - | - | - | 123,000 | 123,500 | - | 123,500 | - | - | - |
| » Tabacos coupon.... | 142,700 | 142,800 | 142,700 | - | - | - | 142,500 | - | 142,500 | - | 143,000 | - | 142,500 | - |
| » Comp. ^a Phosphoros. | 84,000 | 83,500 | 82,900 | 82,000 | 81,800 | 82,000 | 82,000 | 82,000 | - | 81,800 | 81,500 | 81,500 | 81,600 | - |
| » » Real..... | - | 37,400 | - | - | - | - | 37,500 | - | 38,600 | 39,400 | 38,750 | - | 38,650 | - |
| Obrig. prediaes 6 0/0..... | - | - | 93,800 | - | - | 94,200 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| » » 5 0/0..... | 91,000 | - | - | - | - | - | - | 91,000 | 91,200 | 91,000 | 91,000 | 91,100 | 91,100 | - |
| » Comp. ^a Phosphoros. | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 91,500 | 91,600 | - | - |
| » C. ^a Real 3 0/0 1.º grau | - | - | - | 83,000 | - | 82,700 | - | 83,000 | - | 83,100 | 83,100 | 83,100 | 83,100 | - |
| » » 3 0/0 2.º grau | 42,350 | 42,350 | 42,400 | 42,400 | - | - | 42,400 | 42,500 | 43,500 | 43,600 | 43,500 | - | 43,050 | - |
| » C. ^a Nacional..... | 75,000 | 75,000 | 75,000 | 75,200 | 75,300 | 75,500 | 75,500 | - | 76,500 | - | - | - | - | - |
| » » Atravez Africa... | 96,000 | 95,800 | 95,800 | 95,800 | 95,800 | 95,800 | 95,800 | - | - | 96,000 | - | - | - | - |
| Paris: 3 0/0 portuguez 1.ª serie. | 64,25 | 64,22 | 64,17 | 64,45 | 64,32 | 64,32 | 64,50 | 64,60 | 64,90 | 64,95 | 64,90 | 64,82 | - | - |
| Accções Companhia Real.... | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 180 | 178 | 177 | - | - |
| » Madrid Cáceres..... | 41 | - | - | - | 42 | - | 41,25 | 41 | 42 | 42,25 | 43 | 42,25 | - | - |
| » Norte de Hespanha.. | 212 | 211 | 209 | 208 | 208 | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| » Madrid Zaragoza.... | 376 | 342 | 344 | 340 | 342 | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| » Andaluzes..... | 173 | 175 | - | 175 | 175 | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Obrig. Comp. ^a Real 1.º grau | 374 | 372,50 | 375 | 375 | 373,50 | 373 | 372 | 372 | 376 | 377 | 376 | 376 | - | - |
| » » 2.º grau | 188 | - | 188 | - | 188,50 | 189 | 189 | 189 | 187 | 196 | 197 | 195 | - | - |
| » C. ^a Beira Alta..... | 117 | 117,50 | 117,75 | 117,50 | 116 | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| » Madrid Cáceres. | 142,75 | 142,75 | - | 140,25 | - | 141 | 140,25 | 140 | 143 | 143 | 143 | 145 | - | - |
| » N. Hesp. (1.ª hyp.)... | 64 | 64 | 64 | 64 | 64 | 64 | 64 | 64,25 | 64,50 | 64,50 | 64,50 | - | - | - |
| Londres: 3 0/0 portuguez..... | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Obrig. Atravez Africa..... | - | - | - | - | - | 82,50 | 82,93 | 82,75 | - | - | - | 82,25 | - | - |
| Amsterdam: Atravez Africa... | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Bruxellas: Atravez Africa.... | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

| Linhas | Período de exploração | 1903 | | | 1902 | | | Totaes desde 1 de janeiro | | Diferença a favor de | |
|------------------------|-----------------------|-------------------|------------|---------|----------|------------|---------|---------------------------|---------------|----------------------|-----------|
| | | Kil. | Totaes | Kilom. | Kil. | Totaes | Kilom. | 1903 | 1902 | 1903 | 1902 |
| | | | Réis | Réis | | Réis | Réis | Réis | Réis | Réis | Réis |
| COMPANHIA REAL | Antiga rede e nova | 22 28 Out 693 | 99.405.000 | 143.441 | 693 | 98.793.776 | 142.559 | 3.788.178.000 | 3.704.163.149 | 84.014.851 | - |
| | não garantida... | 29 4 Nov » | 90.915.000 | 131.190 | » | 88.987.568 | 128.409 | 3.879.093.000 | 3.793.150.717 | 85.942.283 | - |
| | Nova rede garanti- | 22 28 Out 380 | 14.710.000 | 38.710 | 380 | 14.497.224 | 38.150 | 557.643.000 | 516.846.851 | 40.796.149 | - |
| | da | 29 4 Nov » | 13.953.000 | 36.718 | » | 13.196.432 | 34.727 | 571.596.000 | 530.043.283 | 41.552.717 | - |
| Sul e Sueste..... | | 11 20 Out 518 | 46.538.350 | 89.842 | 494 | 45.824.335 | 92.761 | 1.141.833.700 | 989.318.424 | 152.515.276 | - |
| Minho e Douro.... | | - - - 358 | - | - | 358 | - | - | - | - | - | - |
| Beira Alta..... | | 15 21 Out 253 | 9.660.142 | 38.182 | 253 | 8.419.842 | 33.280 | 336.002.986 | 322.369.703 | 13.633.283 | - |
| | | 22 28 » » | 7.462.749 | 29.496 | » | 8.016.135 | 31.684 | 343.465.735 | 330.385.838 | 13.079.897 | - |
| Nacional—Mirandella | | 8 14 Out 105 | 2.472.029 | 23.543 | 105 | 2.140.206 | 20.382 | 75.973.201 | 73.126.937 | 2.846.264 | - |
| e Vizeu..... | | 15 21 » » | 2.123.516 | 20.223 | » | 2.063.113 | 19.648 | 78.096.707 | 75.190.050 | 2.906.657 | - |
| | | 22 28 » » | 2.023.675 | 19.123 | » | 1.924.616 | 18.329 | 80.120.382 | 77.114.666 | 2.005.716 | - |
| Guimarães | | 1 10 » 34 | 2.684.960 | 78.969 | 34 | 2.721.160 | 80.034 | 76.272.505 | 77.581.528 | - | 1.309.023 |
| Porto á P. e Famalicão | | - - - 64 | - | - | 64 | - | - | - | - | - | - |
| Norte de Hespanha.. | | 28 3 Nov 3656 Ps. | 2.410.411 | 659 | 3656 Ps. | 2.370.573 | 648 | 93.994.126 | 92.421.777 | 1.572.349 | - |
| | | 4 10 » » | 2.598.011 | 710 | » | 2.558.692 | 699 | 96.592.137 | 94.980.379 | 1.611.758 | - |
| Madrid—Zaragoza— | | 29 4 Nov 3650 | 2.382.419 | 652 | 3650 | 2.253.697 | 617 | 86.229.228 | 85.215.899 | 1.013.328 | - |
| Alicante..... | | 5 11 » » | 2.090.384 | 572 | » | 2.068.064 | 566 | 88.319.612 | 87.283.964 | 1.035.648 | - |
| Andaluzes..... | | 22 28 Out 1067 | 428.297 | 401 | 1067 | 437.919 | 410 | 17.723.481 | 18.246.044 | - | 522.563 |
| | | 29 4 Nov » | 489.046 | 458 | » | 486.215 | 455 | 18.212.528 | 18.372.259 | - | 519.731 |
| Madrid—Caceres.... | | 29 4 Nov 429 | 93.797 | 218 | 429 | 93.729 | 218 | 4.050.339 | 3.886.264 | 164.075 | - |
| | | 5 11 » » | 87.904 | 202 | » | 89.328 | 208 | 4.137.243 | 3.975.591 | 161.652 | - |
| | | 12 18 » » | 93.267 | 217 | » | 85.832 | 200 | 4.230.510 | 4.061.424 | 169.086 | - |
| Zafra a Huelva..... | | 22 28 Out 180 | 50.416 | 280 | 180 | 46.240 | 256 | 1.923.502 | 1.761.330 | 162.172 | - |
| | | 29 4 Nov » | 49.271 | 273 | » | 46.371 | 257 | 1.972.779 | 1.807.702 | 165.076 | - |
| | | 5 11 » » | 45.850 | 254 | » | 42.006 | 233 | 2.018.629 | 1.849.709 | 168.920 | - |

LINHAS PORTUGUEZAS

Caminhos de ferro do Estado. — O sr. ministro das obras publicas approvou a resolução do conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado de ser feita pelos engenheiros srs. Justino Teixeira e Perfeito de Magalhães uma inspecção extraordinaria ás linhas do Minho e Douro e Sul e Sueste, para se verificarem as condições de segurança da circulação.

Foi tambem approvada a resolução de se collocarem gradualmente nas carruagens actuaes aparelhos de rebate, eguaes aos que trazem as 34 carruagens que estão sendo feitas no estrangeiro para as linhas do Minho e Douro, e de ser aperfeiçoado o systema de signalização das linhas.

Vendas Novas. — Foi já feita, pelo representante da companhia Fives Lille, a entrega provisoria á Companhia Real da grande ponte sobre o Tejo cujolançamento se concluiu ha dias, como dissémos. Começou já o assentamento dos carris e nesta semana deve começar a passar a locomotiva, como já ha dias passou na ponte de Muge, isto é, que em toda a linha está quasi terminada a construcção.

A inauguração do serviço é, segundo todas as probabilidades, em janeiro proximo.

Arbitragem da Beira Alta. — Reuniu no dia 16 o tribunal arbitral encarregado de dar parecer sobre o litigio que esta Companhia tem com o governo. Presidiu o sr. visconde de Chancelleiros, estando presentes por parte do governo o sr. doutor Alberto Navarro e da Companhia o sr. doutor Domingos Pinto Coelho.

As decisões do tribunal foram conservadas em reserva.

LINHAS ESTRANGEIRAS

FRANÇA

A *Intercontinental Railway Company*, que se creou para organizar um serviço de *ferry-boats* destinados a transportar comboios de França a Inglaterra atravez da Mancha, está estudando um d'estes barcos para transpor o *baixo Sena*.

O conselho geral do Sena tem mandado supprimir um grande numero de passagens de nivel. Todas as das rêdes do Norte, de Orleans e de P. L. M. neste departamento foram suprimidas. Actualmente a companhia do Oeste teve de supprimir as quatro da linha de Paris a Argenteuil, entre Asnières e o limite do departamento.

Custaram as obras cerca de 3 milhões.

A rêde do estado mede 2.916 km. Teve de receitas em 1902 50.442.131 fr., isto é, mais 905.399 do que no anno de 1901; as suas despesas foram em 1902 de 37.764.088 fr. isto é mais 382.973 fr. do que em 1901.

O coeeficiente da exploração passou assim de 75,46 a 74,87 %.

No augmento de receitas contribuíram os passageiros com 54,27 % e as encomendas postaes com 17,92 %.

Este ramo tem tendencias de subir em todas as linhas.

As viagens a preço reduzido accusam tambem um augmento de receita; passou se de 84,89 % a 85,61 %.

E' tambem um phenomeno constante — a facilidade que se dá ás viagens augmenta as receitas das empresas.

DINAMARCA E ALLEMANHA

Foi inaugurada a nova linha continental Ghedser-Warnemünde construida pelo governo dinamarquez e mecklemburguez.

Quatro grandes barcos a vapor, dois a helice para mercadorias e dois de rodas para passageiros, transportam os comboios entre Ghedser e Warnemünde, fazendo dois trajectos por dia.

Esta communicação substitue a que existia entre a peninsula de Jutlandia e a Fionia, entre a Fionia e a Seelandia, e entre a

Seelandia e a Suecia, encurtando as distancias entre os paizes scandinavos e os principaes centros do continente.

INGLATERRA

Segundo o *Board of Trade*, no fim do anno de 1902 o capital empregado em empresas ferro viarias attingia a somma de 1.217 milhões sterlinos, tendo augmentado no ultimo anno 21.250.000 libras.

D'este capital 35 % é em acções ordinarias, 27 % em acções garantidas ou privilegiadas, 27 % em emprestimos e obrigações.

Os dividendos em 1902 foram de 3 1/4 % para as acções ordinarias, 3 1/2 % para as acções privilegiadas e 3 1/2 % para as obrigações.

As receitas do trafego subiram a 54 milhões e 700.000 libras, sendo 47.400.000 em passageiros.

As despesas foram de 67.840.000 libras.

O carvão foi pago pela média de 8 sh. 2 3/4 d. por tonelada. Os carris custaram em 1902 5 libras por ton.

ESTADO LIVRE DO CONGO

Foi auctorizada a companhia dos caminhos de ferro dos grandes lagos a construir uma via ferrea que ligue pela margem esquerda o Congo navegavel a juzante de *Stanley falls*, com o ramal navegavel a montante d'estas quedas e bem assim uma outra via ferrea na margem esquerda do Congo que ligue o ramo navegavel a juzante dos rapidos de Zandiré com o ramal navegavel de Qualala a montante dos rapidos das portas do Inferno.

Assim se vae construindo uma linha ferrea continua.

Companhia Real

Relatorio do Conselho de Administração apresentado á assemblea geral dos accionistas em 20 de junho de 1903

Exercicio de 1902

(Continuação do n.º 383)

A comparação d'estes prejuizos, desde 1895 inclusivé, encontra-se no seguinte quadro:

| | 1895 | 1896 | 1897 | 1898 |
|--|--------------|--------------|--------------|----------------|
| Fornecimento de carvão .. | 35.443\$226 | 57.460\$844 | 66.551\$415 | 111.831\$227 |
| Outros fornecimentos..... | 27.395\$953 | 36.491\$245 | 71.361\$000 | 184.589\$481 |
| Remessa de fundos para paizes estrangeiros para pagamento de coupons e outros..... | 552.790\$797 | 465.605\$680 | 726.868\$558 | 978.187\$607 |
| Somma..... | 615.629\$976 | 559.557\$769 | 864.783\$973 | 1.274.608\$315 |

| | 1899 | 1900 | 1901 | 1902 |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Fornecimento de carvão .. | 119.536\$997 | 161.495\$803 | 118.360\$363 | 78.051\$355 |
| Outros fornecimentos..... | 149.315\$171 | 95.495\$987 | 143.020\$650 | 74.773\$138 |
| Remessas de fundos para paizes estrangeiros para pagamento de coupons e outros..... | 643.824\$467 | 622.667\$763 | 605.560\$147 | 404.164\$810 |
| Somma..... | 912.676\$335 | 879.657\$553 | 866.959\$160 | 556.989\$303 |

Assim 1902 tem sobre:

| | Carvão | Diversos fornecimentos | Remessa de fundos | Tota |
|-----------|-------------|------------------------|-------------------|--------------|
| 1901..... | 40.318\$008 | 68.256\$512 | 201.395\$337 | 309.969\$857 |
| 1900..... | 83.444\$448 | 20.720\$849 | 218.502\$953 | 322.668\$250 |
| 1899..... | 41.485\$342 | 74.542\$033 | 239.659\$657 | 355.687\$032 |
| 1898..... | 33.779\$872 | 109.816\$343 | 574.022\$797 | 717.619\$012 |
| 1897..... | 11.499\$940 | 3.409\$139 | 322.703\$748 | 307.794\$670 |
| 1896..... | 20.590\$511 | 38.281\$893 | 61.440\$870 | 2.568\$466 |
| 1895..... | 42.608\$120 | 47.377\$185 | 148.625\$987 | 58.610\$673 |

Resultados da Exploração em 1902

A receita geraes da exploração, no exercicio findo de 1902, segundo as apreciações e numeros já anteriormente apresentados neste relatorio e d'accordo com os documentos juntos (n.º 6.º a 15.º), incluindo nesses resultados as importancias devidas e pagas pelo Thesouro portuguez pelas garantias de juros nas linhas da Beira Baixa e de Torres-Figueira-Alfarellos foram:

| | | |
|---|----------------|----------------|
| Do trafego..... | 5.423.113\$828 | |
| Fôra do trafego..... | 14.350\$677 | 5.437.464\$505 |
| As despesas ordinarias do mesmo exercicio, de toda a ordem foram..... | | 2.228.977\$023 |
| Diferença..... | | 3.208.487\$482 |

Addicionando:

| | | |
|---|-----------|---------------|
| Juros das inscrições que nos pertencem..... | 333#900 | |
| Coupons prescriptos. | 2.589#435 | 2.923#333 |
| Somma Réis..... | | 3.211.410#817 |

Deduzindo:

| | | |
|--|-------------|---------------|
| Impostos em Portugal..... | 67.727#374 | |
| Despesas complementares do Estabelecimento desde 1895.... | 316.419#977 | |
| Renovação da via..... | 82.937#285 | |
| Renovação de taboleiros metálicos..... | 642#738 | |
| Perda por destruição de material circulante e inutilização de rodados, ou seja a diferença entre o valor de inventário e o material aproveitável. | 2.742#893 | |
| Extorno da prescrição de coupons relativos ás obrigações que não se apresentaram á troca... | 14.391#683 | |
| Provisão para aquisição de vagons..... | 60.000#000 | |
| Saldo devedor da conta «Diferença de cambio»..... | 747#347 | |
| Saldo devedor da conta «Juros, comissões, despesas de banco e outras..... | 5.249#031 | 550.858#328 |
| Liquido..... | | 2.660.552#489 |

Aplicação

| | | |
|---|--------------------|--------------------|
| a) Juro das obrigações 1.º grau... | 1.861.643#485 | |
| b) Amortização das obrigações 1.º grau..... | 175.490#150 | |
| Liquido acima | 2.660.552#489 | |
| Menos as duas verbas anteriores..... | 2.037.133#644 | |
| | <u>623.418#845</u> | |
| c) Dedução de 10% sobre esta quantia de réis..... | 62.341#884 | |
| d) Amortização das obrigações 2.º grau..... | 57.893#672 | 2.157.369#200 |
| Restam Réis. | | 503.183#289 |
| Addicionado o saldo dos exercicios..... | | 614#935 |
| Total Réis..... | | <u>503.798#224</u> |

O vosso Conselho d'Administração, d'accordo com o Comité de Paris, em vez de accelerar, d'harmonia com a auctorização que lhe é concedida pelo art. 61.º dos Estatutos, a amortização das obrigações do 1.º grau, preferiu fazer uma provisão para adquirir novos vagons, que evidentemente são reclamados pelo rapidissimo desenvolvimento do nosso trafego que maior será com a proxima abertura da linha de Vendas Novas. Não deixa comtudo de fazer uso, quanto ás obrigações de 2.º grau, como no anno anterior, da faculdade que lhe confere o citado art. 61.º dos Estatutos.

A economia, no ultimo exercicio, na amortização das obrigações do 2.º grau foi.

| | | |
|---------------------|---------|-------------------|
| nas de 3 %/o | francos | 545.911,10 |
| " " 4 %/o | " | 51.010,15 |
| " " 4 1/2 %/o | " | 20.246,63 |
| Somma ... | | <u>617.167,88</u> |

| | |
|--|--------------------|
| Um terço d'esta quantia são francos 205.722,63, que, ao cambio de 678 réis por 3 francos representam réis..... | 46.493#313 |
| Disponivel acima..... | <u>503.798#224</u> |
| Liquido..... | <u>457.304#911</u> |

O vosso Conselho propõe que esta quantia seja distribuida, captiva d'impostos, por cada obrigação, á razão de:

| | | | |
|---------------------|------|----------------|--------|
| nas de 3 %/o | 4 | francos ou 3,2 | marcos |
| " " 4 %/o | 5,33 | " " 4,26 2/3 | " |
| " " 4 1/2 %/o | 6 | " " 4,8 | " |

(Continúa).

Avisos de serviço

Companhiá Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Apeadeiro de «La Granjuela» — Linha de Almorchon a Belmez

Acaba de ser aberto a todo o serviço de grande e pequena velocidade um apeadeiro denominado «La Granjuela» situado ao kilometro 45,907 da linha de Almorchon a Belmez, entre Valsequillo e Penarroja, pertencente á Companhia dos caminhos de ferro de Madrid a Saragoça e Alicante.

Ficam ampliadas a este novo apeadeiro as combinações existentes entre aquella linha e as d'esta Companhia para os transportes de:

Generos frescos, plantas, etc. — § 1.º da tarifa especial E. P. N.º 1 de g. v.

Taras vasias — Tarifa especial E. P. N.º 4 de p. v.

Barras de chumbo — Tarifa especial E. P. N.º 5 de p. v.

Breu — Tarifa especial E. P. N.º 6 de p. v.

Carvão mineral — Tarifa especial E. P. N.º 7 de p. v.

Sal — Tarifa especial E. P. N.º 10 de p. v.

Palha prensada — o que dispõe o Aviso ao Publico d'esta Companhia B. 886 de 2 de setembro de 1898.

Os transportes para este novo apeadeiro seguem a via Badajoz Merida.

A distancia de applicação entre La Granjuela e a f onteira de Badajoz é de 232 kilometros. pela qual serão applicadas as tarifas kilometricas.

As demais tarifas serão applicadas como de ou para Penarroja. Lisboa, 17 de novembro de 1903.

Expedições por vagons completos de vinho, vinagre, alcool, aguardente e azeite entre Lisboa e as estações proximas até Pedrouços, Cin'ra e Santarem. Retorno das taras vasias.

Desde 21 de novembro de 1903 o regresso á estação de procedencia das taras vasias das expedições a que forem applicados os preços especiaes B e C do § 2.º da tarifa especial interna n.º 2 de pequena velocidade, poderá ser feito, dentro do prazo maximo de 36 dias, contando da data da expedição da remessa em cheio, nas seguintes condições:

1.ª — que o retorno se faça d'uma só vez para cada remessa em cheio, e da estação consignataria d'esta;

2.ª — que o remetente das taras em retorno apresente, na estação em que as expeça, a carta de porte da remessa em cheio;

3.ª — que as taras sejam as mesmas que hajam servido para o transporte da remessa, e em numero igual ou inferior;

4.ª — que o consignatario da remessa em cheio compre na estação de chegada os competentes rotulos para o retorno, em numero igual ao das taras a devolver e ao preço de 20 réis cada um.

Para este retorno não são exigidas notas de expedição. As taras serão retiradas em troca de um talão de cada rotulo.

Estes transportes serão feitos sem responsabilidade para a Companhia.

Lisboa, 18 de novembro de 1903.

Expedições de aves

Segundo communicação das linhas hespanholas não são admitidas expedições de aves apanhadas com rês, armadilhas, laços, etc., com destino a França, mas unicamente as aves mortas a tiro.

Ainda assim os remetentes teem que declarar por escripto nas notas de expedição o seguinte: — Respondo pelas multas, demoras e quaesquer outros prejuizos que possa soffrer o transporte d'esta remessa em consequencia dos regulameatos que regem em França sobre circulação de caça.

Lisboa, 19 de novembro de 1903.

Paragem d'um comboio

Desde 25 de novembro de 1903 o comboio n.º 503, tramway, que sáe de Coimbra ás 9 horas e 30 minutos da manhã, terá 30 segundos de paragem na estação de B. de Lares para serviço de passageiros.

Lisboa, 21 de novembro de 1903.

Linha da Beira Baixa

Cessando no dia 26 do corrente os motivos que determinaram a interrupção na linha da Beira Baixa, ao kilometro 205,863, entre

as estações de Benespêra e Sabugal, a partir d'essa data fica restabelecido todo o serviço tanto de passageiros como de mercadorias na referida linha, sendo o primeiro comboio a passar sem transbordo de passageiros, o n.º 143, mixto, que sae da estação de Entroncamento á 1^h, 10' da tarde do dia 25.

Ficam annullados os Avisos ao Publico B 1.247 e 1.259 de 22 e 25 d'agosto ultimo.

Lisboa, 24 de novembro de 1903.

Arrematações

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Ponte sobre o rio de Tavira

Pelo presente annuncio se faz publico que pela uma hora da tarde do dia 23 de dezembro proximo futuro serão recebidas na sala do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, no Ministerio das Obras Publicas, pela commissão nomeada para proceder aos actos do concurso, propostas para a construção da ponte sobre o rio de Tavira, no terceiro lanço do caminho de ferro de Faro a Villa Real de Santo Antonio, conforme o programma e caderno de encargos de 7 de novembro corrente, e que se acham patentes na secretaria do mesmo conselho, em todos os dias uteis, desde as onze da manhã até as quatro horas da tarde.

Lisboa, 7 de novembro de 1903.

Direcção do Minho e Douro

Fornecimento de carvão de coke

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 5 de dezembro proximo, á 1 hora da tarde, perante a direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha-de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 50.000 kilogrammas de carvão de coke para fundição.

Para ser admittido como licitante, terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 15.000 réis, ou, quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste.

Este deposito po lerá ser effectuado sómente até a vespera do dia designado para o concurso.

O concorrente a quem fôr adjudicado o fornecimento reforçará o deposito provisorio até perfazer a percentagem de 5 p. c. da importancia total da adjudicação. Este reforço será feito no cofre da direcção onde houver sido effectuado o deposito provisorio. Os depositos provisorios serão restituídos a todos os concorrentes, logo que haja sido feita a adjudicação.

As condições da arrematação, o caderno de encargos e a amostra poderão ser examinados no srviço dos armazens geraes, em Campanhã, e nas secretarias das direcções do Minho e Douro e Sul e Sueste, em todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ás 3 da tarde.

Porto, 25 de novembro de 1903.

Prolongamento de Faro a Villa Real de Santo Antonio Lanço da Fuzeta a Tavira

Faz-se publico que no dia 12 de dezembro de 1903, pelas doze horas da manhã, na secretaria da 3.ª secção de construção, prolongamento de Faro a Villa Real de Santo Antonio, perante a commissão presidida pelo respectivo engenheiro chefe da secção, terá logar a arrematação para a execução das empreitadas n.ºs 7 e 8, de obras de arte; n.º 9, de construção de casas de guarda e partido; n.º 10, do apeadeiro do Livramento; e n.ºs 11 e 12, construção da estação de Tavira, caes coberto e descoberto, retretes e fossa e estação da Luz, caes coberto e descoberto, retretes e fossa, sendo a base de licitação respectivamente de 9.400.000 réis, 9.500.000 réis, 3.700.000 réis, 2.800.000 réis, 5.800.000 réis e 8.400.000 réis.

O deposito provisorio para ser admittido a licitar é de 235.000 réis para a n.º 7, 237.500 réis para a n.º 8, 92.500 réis para a n.º 9, 70.000 réis para a n.º 10, 145.000 réis para a n.º 11 e 210.000 réis para a n.º 12.

Os licitantes podem enviar, em carta fechada, para a entidade perante a qual é feito o concurso, a sua proposta acompanhada do recibo do deposito provisorio e de todos os documentos exigidos, entendendo-se que, procedendo assim, desistem de tomar parte na licitação verbal quando a haja, e do direito de reclamar acerca dos actos do concurso.

Os projectos, cadernos de encargos e as condições de arrematação podem ser examinados todos os dias uteis, desde as nove

da manhã ás tres horas da tarde, na secretaria da referida secção de construção, em Faro.

Faro, 18 de novembro de 1903.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Leilão

Em 3 de dezembro proximo futuro e dias seguintes ás 11 horas da manhã, por intermédio do agente de leilões, sr. Casimiro Candido da Cunha, na estação principal d'esta Companhia, em Lisboa, Caes dos Soldados, e em virtude do art.º 108 das disposições communs ás tarifas geraes de grande e pequena velocidade, em vigor nas linhas d'esta Companhia, proceder-se-ha á venda em hasta publica de todas as remessas com data anterior a 3 d'outubro de 1903, bem como de outros volumes não reclamados.

Avisa-se, portanto, os consignatarios das remessas indicadas na junta relação e d'outras que, pela sua menor importancia se não mencionam, de que poderão ainda retiral-as, pagando o seu debito, á Companhia, para o que deverão dirigir-se á Repartição das Reclamações e Investigações, na estação do Caes dos Soldados, todos os dias não santificados, até 2 de dezembro de 1903 inclusivè das 10 horas da manhã ás 3 horas da tarde.

Lisboa, 18 de novembro de 1903.

4 cascos vasio, 612 k. de Alcantara a Lisboa-mar, á Companhia Nacional de Conservas, — 1 fardo de tecidos d'algodão, 23 k. de Santa Comba Dão a Porto Campanhã, a Silva & Machado; — 2 caixas de breu, 145 k. de Vallado a Mafra, a Francisco Martins Durão; — vagon de madeira, 10.000 k. de Caxarias a Alcantara-Terra, a José Marques; — 2 vagoes de madeira de carvalho, 20.000 k. de Caxarias a Alcantara-Terra, a José Maria Pereira; — 1 vagon de madeira de carvalho, 10.000 k. de Caxarias a Alcantara-Terra, a José Marques Pereira; — 3 saccos com cal commum, 288 k. de Cañaveral a Guarda, a Euzebio Palliam; — 1 caixa com alpargatas, 32 k. de Portalegre a Lisboa P., a Paes & Ferreira; — 3 atados de saccos vasio, 78 k. de Coimbra a Figueira da Foz, a Garland Laidley & C.ª; — 2 caixas com breu, 157 k. de Vallado a Torres Vedras, a Francisco Martins Durão; — 1 barril de licor, 15 k. de Rio Tinto a Pombal, a Vasco Girão & C.ª; — 4 vol. 2 atados differentes, 1 caixa com roupa e 1 taboa, 82 k. da Figueira da Foz a Dois Portos, a Noeme Miguens; — 6 vol. com drogas 254 k. de Lisboa-Municipio a Castello de Vide, a Antonio Palha Ruivo; — 1 caixa com 2 latas de azeite, 56 k. de Castello Branco a Porto-Campanhã, a D. Albina Alvares R. e Silva.

APPARELHOS PNEUMATICOS

DE

SIGNAES PARA CAMINHOS DE FERRO

Deseja-se vender ou conceder licenças para a exploração em Portugal dos privilegios de invenção concedidos para aperfeiçoamentos nos mencionados aparelhos a Frank Lemont Dogson, pelas patentes n.ºs 3.792, 3.793, 3.796 e 3.798; e a Murray Corrington e a Frank Lemont Dogson pela patente n.º 3.795.

Para tratar e informações, J. A. da Cunha Ferreira, agente official de marcas e patentes, rua de El-Rei, 178, Lisboa.

J. B. FERNANDES & C.ª

SUCCESSORES DE JOSÉ GREGÓRIO FERNANDES

Casa fundada em 1800

19, 1.º LARGO DE S. JULIÃO — LISBOA

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

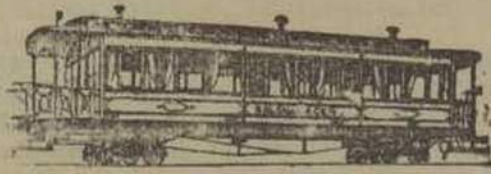
Travessa do Carvalho, a S. Paulo, 37-A

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

Artigos para tratamento de vinhas

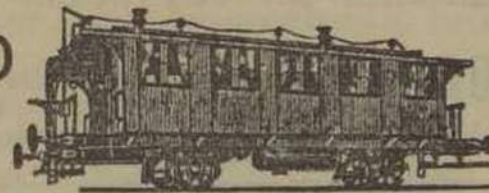
Arame de bicos para vedações. Arame para enfardamento de palha. Pasta brilhante AMOR, para limpar toda a qualidade de metaes garantindo-se um brilho inextinguível.

LARGO DE S. JULIÃO, 15 A 18

WEGMANN & C.^a

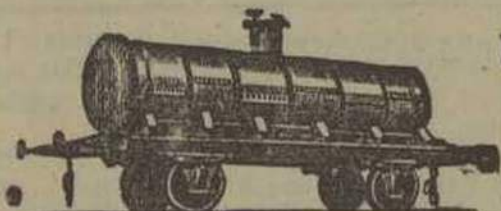
CASSEL (ALLEMANHA)

FORNECEM

**Carruagens para passageiros,** de todas as classes e de todas as qualidades**Vagons para mercadorias** de todas as qualidades

Vagons tanques para o transporte de petroleo, alcatrão, melão, alcoool, etc.

Vagons frigorificos para o transporte de cerveja, carne, peixe, etc. para todas as bitolas de via



Representante para Portugal e Hespanha

Adolfo Schell

Calle del Barquillo, 15—MADRID



Fabrica de cabos electricos Rheydt

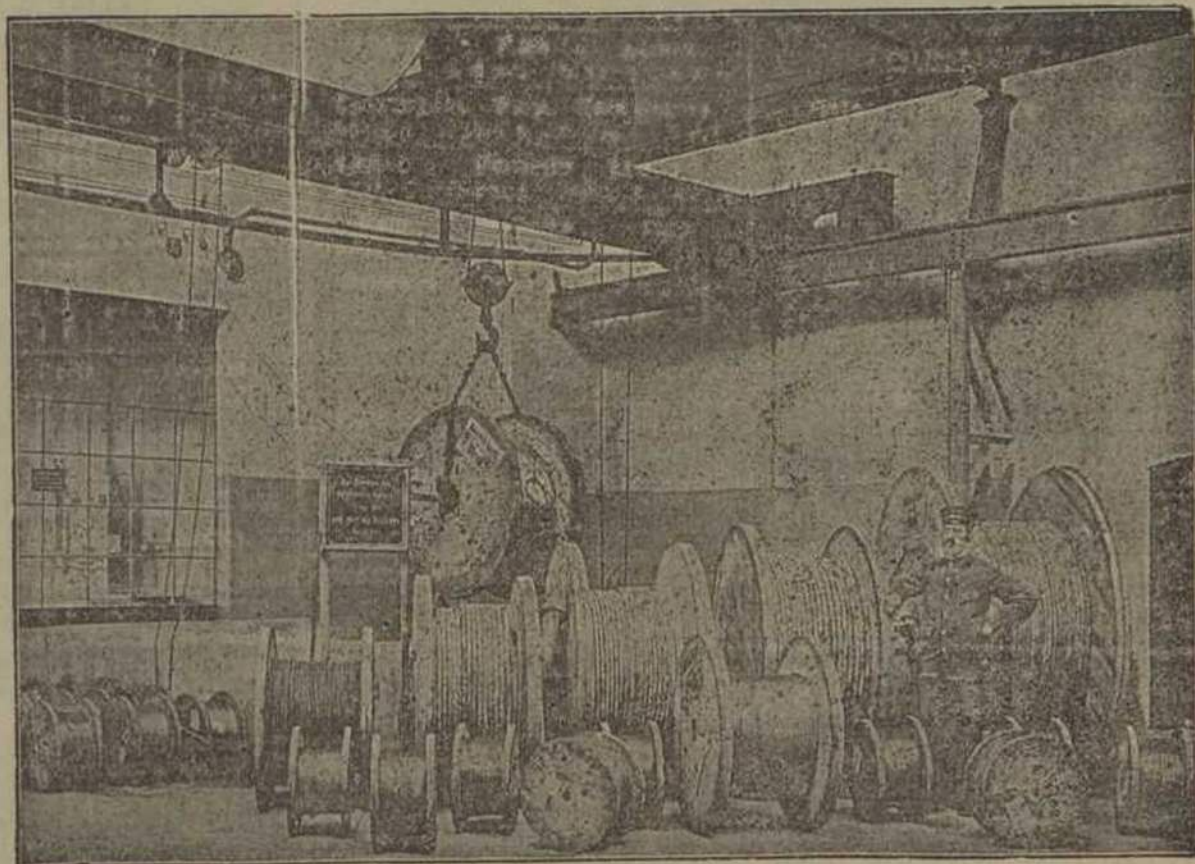
COMPANHIA POR ACÇÕES

Fabricação e collocação de todos os generos de cabos revestidos de chumbo para correntes de alta tensão, correntes continuas, polyphasicas e alternativas até 20.000 voltios.

**Fabrica
especial de arame**


ESPECIALIDADE

Cabos para telephones com isolador de ar e de papel



Officina de ensaios (experiencia, exame)

Cabos para telegraphos e de sinais, para correio, marinha, serviço de incendios, minas

REFERENCIAS DE PRIMEIRA ORDEM  **CONTRACTOS FIRMES**

RHEYDT (Prussia rhenana)

Representante para Portugal e Hespanha, Adolfo Schell, Calle del Barquillo, 15—MADRID

AGENDA DO VIAJANTE

Prevenimos os nossos leitores de que são estas as UNICAS casas que lhes recommendamos porque, praticamente, conhecemos o seu serviço

AIDE-MEMOIRE DU VOYAGUER

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

ALCOBAÇA Hotel Gallinha. — Aposentos commodose extremamente aceados. Cozinha excellente. Carros para Vallado e mais pontos. — Proprietario, Antonio Sousa Gallinha.

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

CINTRA Hotel Nunes. — Explendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria, 1\$500 réis a 2\$000 réis. — Proprietario, João Nunes.

CINTRA Hotel Netto. — Serviço de primeira ordem, aposentos confortaveis e aceados, almoços e jantares, mesa redonda ou separada, magnificas vistas de terra e mar, casa de jantar para cem pessoas. Preços razoaveis. — Proprietario, Romão Garcia Vinhas.

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

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

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

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

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

LISBOA C. Mahony & Amaral. — Commissões, consignações transportes, etc. Vidé annuncio na frente da capa — Rua Augusta, 70, 2.^o

LISBOA Canha & Formigal. — Artigos de mercearia. — P. do Municipio, 4, 5, 6 e 7.

MADRID Cesar Fereal. — Agente Commercial da Companhia dos camin os de ferro. Transportes, commissões

MAFRA Hotel Moreira. — No largo, em frente do convento. — Bellas accommodações desde 1\$000 réis por dia até 1\$500. — Reducção de preços para caixeiros viajantes.

MONT' ESTORIL Grand Hotel d'Italie. — De 1.^a ordem; construido especialmente, proximo da estação e do Casino. Grandes salas — Accommodações para familias. Cozinha e serviço á franceza. Mesa redonda e por lista. Aberto todo o anno. Propr. — Petracchi Felice.

NAZARETH Grande Hotel Club. — As melhores commodidades e economia. — Preços: em agosto e outubro, de 1\$000 a 1\$200 réis; em setembro, desde 1\$200 réis; na succursal, desde 800 réis. — Carreiras de Riperts para as estações de Cella e Vallado. — Endereço telegraphico, Romão — Nazareth. — Propr Antonio de Sousa Romão.

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

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

PORTO Hotel Continental. — Rua Entreparedes (Frente á Batalha). Serviço de 1.^a ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros; muito central — Propr. Lopez Munhós.

PORTO João Pinto & Irmão. — Despachantes. — Rua Mousinho da Silveira, 134.

PORTO A' La Ville de Paris. — Grande fabrica de corôas e flores artificiaes — F. Delport, Successores. — Rua Sá da Bandeira, 249 — Filial em Lisboa: Rua Arco do Bandeira, 39, 1.^o

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

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

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



Indice dos artigos principaes relativos a arte do engenheiro

PUBLICADO PELA

IMPRESA TECHNICA DE TODO O MUNDO

2.000 resumos mensaes

Assignatura

13,25 francos por anno

ENVIA-SE SPECIMEN POR PEDIDO

Association de la Presse Technique

20, RUE DE LA CHANCELLERIE, 20

BRUXELLAS

FILTROS MALLIÉ

PORCELLANA D'AMIANTO

ACADEMIA DAS SCIENCIAS — 1893

PRIX MONTYON

Depois das descobertas microbiologicas de Pasteur, dos drs. Koch, Brouardel, Ferrand, Miquel, etc., sobre as quaes se tem chamado a attenção do mundo inteiro, a necessidade da pureza absoluta das aguas potaveis impõe-se com força irresistivel. Assim, está reconhecido não só em França, como em todos os paizes, pelas summidades medicas, que as aguas de beber devem ser filtradas, porque as aguas na apparencia puras e limpidas contem sempre microbios perigosos e parasitas e tambem materias organicas, perniciosas para a saude. Ha, portanto, a obrigação imposta pela hygiene, de que ninguem deve beber agua sem ser filtrada.

Unico deposito em Portugal dos FILTROS MALLIÉ

Antiga casa JOSÉ ALEXANDRE — 8, Rua Garrett, 12
LISBOA

AGUAS CHLORETADAS DA AMIEIRA

Abertura do Hotel e Estabelecimento balnear em 15 de maio

O successivo augmento no consumo d'estas aguas attestam bem a sua efficacia. Usam-se no tratamento da escrophulose, rheumatismo, molestias de pelle, ainda as mais rebeldes, syphilis, padecimentos de estomago, figado, baço, inflamações de quaesquer orgãos, utero, ovario, intestinos, leucorrhœas, anemia e chlorose.

Deposito no escriptorio da Companhia, rua de S. Julião, 142; pharmacia Azevedo, Filhos, Rocio; José Feliciano d'Azevedo, Drogaria, Rua do Principe, 37 a 43.

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 1 de dezembro de 1903

| COMPANHIA REAL | | | | Lisboa Cintra Lisboa | | | | Lisboa V. Alcantara Lisboa | | | | Mangualde Guarda Mangualde | | | |
|----------------|----------|----------|----------|----------------------|----------|----------|----------|----------------------------|----------|----------|----------|----------------------------|----------|----------|----------|
| C. Sobré | | Aigés | | C. Sodré | | Partida | Chegada | Partida | Chegada | Partida | Chegada | Partida | Chegada | Partida | Chegada |
| 5-30 m. | 5-44 m. | 5-30 m. | 5-45 m. | 5-30 m. | 5-45 m. | 6-25 m. | 7-27 m. | 5-40 m. | 6-8 m. | 9-20 m. | 6-30 t. | 5-25 t. | 5-8 m. | 8-50 m. | 11-35 m. |
| 5-50 m. | 6-4 m. | 6-23 m. | 6-38 m. | 6-23 m. | 6-38 m. | 7-20 m. | 8-26 m. | 6-40 m. | 7-39 m. | 11-15 m. | 7-3 m. | 5-35 t. | 6-10 t. | 9-30 m. | 12-10 m. |
| 6-15 m. | 6-34 m. | 6-45 m. | 7-0 m. | 6-45 m. | 7-0 m. | 8-40 m. | 9-46 m. | 7-45 m. | 8-44 m. | 12-15 m. | 8-10 m. | 6-15 t. | 7-40 t. | 10-30 m. | 1-10 m. |
| 6-35 m. | 6-49 m. | 7-5 m. | 7-24 m. | 7-5 m. | 7-24 m. | 9-45 m. | 10-51 m. | 8-50 m. | 9-49 m. | 1-15 m. | 9-15 m. | 7-20 t. | 8-45 t. | 11-30 m. | 2-10 m. |
| 7-0 m. | 7-14 m. | 7-30 m. | 7-45 m. | 7-30 m. | 7-45 m. | 10-50 m. | 11-56 m. | 9-55 m. | 10-54 m. | 2-15 m. | 10-15 m. | 8-50 t. | 10-15 t. | 12-30 m. | 3-10 m. |
| 7-20 m. | 7-34 m. | 7-50 m. | 8-5 m. | 7-50 m. | 8-5 m. | 11-55 m. | 13-01 m. | 10-59 m. | 11-58 m. | 3-20 m. | 11-20 m. | 9-55 t. | 11-20 t. | 1-10 m. | 4-10 m. |
| 7-45 m. | 8-4 m. | 8-18 m. | 8-33 m. | 8-18 m. | 8-33 m. | 12-00 m. | 13-06 m. | 11-59 m. | 12-58 m. | 4-25 m. | 12-25 m. | 10-55 t. | 12-25 t. | 2-10 m. | 5-10 m. |
| 8-5 m. | 8-20 m. | 8-35 m. | 8-47 m. | 8-35 m. | 8-47 m. | 12-05 m. | 13-11 m. | 12-04 m. | 13-02 m. | 5-30 m. | 13-30 m. | 11-00 t. | 13-30 t. | 3-10 m. | 6-10 m. |
| 8-30 m. | 8-44 m. | 9-3 m. | 9-18 m. | 9-3 m. | 9-18 m. | 12-10 m. | 13-16 m. | 12-09 m. | 13-07 m. | 6-35 m. | 14-35 m. | 11-05 t. | 14-35 t. | 4-10 m. | 7-10 m. |
| 8-50 m. | 9-4 m. | 9-23 m. | 9-38 m. | 9-23 m. | 9-38 m. | 12-15 m. | 13-21 m. | 12-14 m. | 13-12 m. | 7-40 m. | 15-40 m. | 11-10 t. | 15-40 t. | 5-10 m. | 8-10 m. |
| 9-15 m. | 9-34 m. | 10-3 m. | 10-18 m. | 10-3 m. | 10-18 m. | 12-20 m. | 13-26 m. | 12-19 m. | 13-17 m. | 8-45 m. | 16-45 m. | 11-15 t. | 16-45 t. | 6-10 m. | 9-10 m. |
| 9-35 m. | 9-49 m. | 10-5 m. | 10-24 m. | 10-5 m. | 10-24 m. | 12-25 m. | 13-31 m. | 12-24 m. | 13-22 m. | 9-50 m. | 17-50 m. | 11-20 t. | 17-50 t. | 7-10 m. | 10-10 m. |
| 10-0 m. | 10-14 m. | 10-30 m. | 10-45 m. | 10-30 m. | 10-45 m. | 12-30 m. | 13-36 m. | 12-29 m. | 13-27 m. | 10-55 m. | 18-55 m. | 11-25 t. | 18-55 t. | 8-10 m. | 11-10 m. |
| 10-20 m. | 10-34 m. | 10-50 m. | 11-5 m. | 10-50 m. | 11-5 m. | 12-35 m. | 13-41 m. | 12-34 m. | 13-32 m. | 11-59 m. | 19-59 m. | 11-30 t. | 19-59 t. | 9-10 m. | 12-10 m. |
| 10-45 m. | 11-4 m. | 11-15 m. | 11-30 m. | 11-15 m. | 11-30 m. | 12-40 m. | 13-46 m. | 12-39 m. | 13-37 m. | 12-59 m. | 20-59 m. | 11-35 t. | 20-59 t. | 10-10 m. | 13-10 m. |
| 11-5 m. | 11-19 m. | 11-35 m. | 11-50 m. | 11-35 m. | 11-50 m. | 12-45 m. | 13-51 m. | 12-44 m. | 13-42 m. | 1-59 m. | 21-59 m. | 11-40 t. | 21-59 t. | 11-10 m. | 14-10 m. |
| 11-30 m. | 11-44 m. | 12-0 t. | 12-15 t. | 12-0 t. | 12-15 t. | 12-50 m. | 13-56 m. | 1-59 m. | 13-57 m. | 2-59 m. | 22-59 m. | 11-45 t. | 22-59 t. | 12-10 m. | 15-10 m. |
| 11-50 m. | 12-4 t. | 12-25 t. | 12-40 t. | 12-25 t. | 12-40 t. | 1-55 m. | 1-01 m. | 2-59 m. | 1-58 m. | 3-59 m. | 23-59 m. | 11-50 t. | 23-59 t. | 13-10 m. | 16-10 m. |
| 12-15 t. | 12-34 t. | 1-5 t. | 1-20 t. | 1-5 t. | 1-20 t. | 2-55 m. | 2-01 m. | 3-59 m. | 2-58 m. | 4-59 m. | 24-59 m. | 11-55 t. | 24-59 t. | 14-10 m. | 17-10 m. |
| 12-35 t. | 12-49 t. | 1-5 t. | 1-20 t. | 1-5 t. | 1-20 t. | 3-55 m. | 2-06 m. | 4-59 m. | 3-58 m. | 5-59 m. | 25-59 m. | 12-00 t. | 25-59 t. | 15-10 m. | 18-10 m. |
| 1-0 t. | 1-14 t. | 1-5 t. | 1-20 t. | 1-5 t. | 1-20 t. | 4-55 m. | 2-11 m. | 5-59 m. | 4-58 m. | 6-59 m. | 26-59 m. | 12-05 t. | 26-59 t. | 16-10 m. | 19-10 m. |
| 1-20 t. | 1-34 t. | 1-5 t. | 1-20 t. | 1-5 t. | 1-20 t. | 5-55 m. | 2-16 m. | 6-59 m. | 5-58 m. | 7-59 m. | 27-59 m. | 12-10 t. | 27-59 t. | 17-10 m. | 20-10 m. |
| 1-45 t. | 2-4 t. | 2-5 t. | 2-20 t. | 2-5 t. | 2-20 t. | 6-55 m. | 2-21 m. | 7-59 m. | 6-58 m. | 8-59 m. | 28-59 m. | 12-15 t. | 28-59 t. | 18-10 m. | 21-10 m. |
| 2-5 t. | 2-19 t. | 2-5 t. | 2-20 t. | 2-5 t. | 2-20 t. | 7-55 m. | 2-26 m. | 8-59 m. | 7-58 m. | 9-59 m. | 29-59 m. | 12-20 t. | 29-59 t. | 19-10 m. | 22-10 m. |
| 2-30 t. | 2-44 t. | 3-0 t. | 3-5 t. | 3-0 t. | 3-5 t. | 8-55 m. | 2-31 m. | 9-59 m. | 8-58 m. | 10-59 m. | 30-59 m. | 12-25 t. | 30-59 t. | 20-10 m. | 23-10 m. |
| 2-50 t. | 3-4 t. | 3-0 t. | 3-5 t. | 3-0 t. | 3-5 t. | 9-55 m. | 2-36 m. | 10-59 m. | 9-58 m. | 11-59 m. | 31-59 m. | 12-30 t. | 31-59 t. | 21-10 m. | 24-10 m. |
| 3-15 t. | 3-34 t. | 3-5 t. | 4-0 t. | 3-5 t. | 4-0 t. | 10-55 m. | 2-41 m. | 11-59 m. | 10-58 m. | 12-59 m. | 32-59 m. | 12-35 t. | 32-59 t. | 22-10 m. | 25-10 m. |
| 3-35 t. | 3-49 t. | 4-5 t. | 4-24 t. | 4-5 t. | 4-24 t. | 11-55 m. | 2-46 m. | 12-59 m. | 11-58 m. | 1-59 m. | 33-59 m. | 12-40 t. | 33-59 t. | 23-10 m. | 26-10 m. |
| 4-0 t. | 4-14 t. | 4-5 t. | 4-24 t. | 4-5 t. | 4-24 t. | 12-55 m. | 2-51 m. | 1-59 m. | 12-58 m. | 2-59 m. | 34-59 m. | 12-45 t. | 34-59 t. | 24-10 m. | 27-10 m. |
| 4-20 t. | 4-34 t. | 4-5 t. | 4-24 t. | 4-5 t. | 4-24 t. | 1-55 m. | 2-56 m. | 2-59 m. | 1-58 m. | 3-59 m. | 35-59 m. | 12-50 t. | 35-59 t. | 25-10 m. | 28-10 m. |
| 4-45 t. | 5-4 t. | 5-5 t. | 5-29 t. | 5-5 t. | 5-29 t. | 2-55 m. | 3-01 m. | 3-59 m. | 2-58 m. | 4-59 m. | 36-59 m. | 12-55 t. | 36-59 t. | 26-10 m. | 29-10 m. |
| 5-5 t. | 5-19 t. | 5-5 t. | 5-29 t. | 5-5 t. | 5-29 t. | 3-55 m. | 3-06 m. | 4-59 m. | 3-58 m. | 5-59 m. | 37-59 m. | 1-00 t. | 37-59 t. | 27-10 m. | 30-10 m. |
| 5-30 t. | 5-44 t. | 6-0 t. | 6-24 t. | 6-0 t. | 6-24 t. | 4-55 m. | 3-11 m. | 5-59 m. | 4-58 m. | 6-59 m. | 38-59 m. | 1-05 t. | 38-59 t. | 28-10 m. | 31-10 m. |
| 5-50 t. | 6-4 t. | 6-0 t. | 6-24 t. | 6-0 t. | 6-24 t. | 5-55 m. | 3-16 m. | 6-59 m. | 5-58 m. | 7-59 m. | 39-59 m. | 1-10 t. | 39-59 t. | 29-10 m. | 1-11 m. |
| 6-15 t. | 6-34 t. | 6-5 t. | 7-0 t. | 6-5 t. | 7-0 t. | 6-55 m. | 3-21 m. | 7-59 m. | 6-58 m. | 8-59 m. | 40-59 m. | 1-15 t. | 40-59 t. | 30-10 m. | 2-11 m. |
| 6-35 t. | 6-49 t. | 6-5 t. | 7-0 t. | 6-5 t. | 7-0 t. | 7-55 m. | 3-26 m. | 8-59 m. | 7-58 m. | 9-59 m. | 41-59 m. | 1-20 t. | 41-59 t. | 31-10 m. | 3-11 m. |
| 6-55 t. | 6-59 t. | 7-5 t. | 7-24 t. | 7-5 t. | 7-24 t. | 8-55 m. | 3-31 m. | 9-59 m. | 8-58 m. | 10-59 m. | 42-59 m. | 1-25 t. | 42-59 t. | 32-10 m. | 4-11 m. |
| 7-0 t. | 7-14 t. | 7-5 t. | 7-24 t. | 7-5 t. | 7-24 t. | 9-55 m. | 3-36 m. | 10-59 m. | 9-58 m. | 11-59 m. | 43-59 m. | 1-30 t. | 43-59 t. | 33-10 m. | 5-11 m. |
| 7-20 t. | 7-34 t. | 7-5 t. | 7-24 t. | 7-5 t. | 7-24 t. | 10-55 m. | 3-41 m. | 11-59 m. | 10-58 m. | 12-59 m. | 44-59 m. | 1-35 t. | 44-59 t. | 34-10 m. | 6-11 m. |
| 7-45 t. | 8-4 m. | 8-5 t. | 8-29 t. | 8-5 t. | 8-29 t. | 11-55 m. | 3-46 m. | 12-59 m. | 11-58 m. | 1-59 m. | 45-59 m. | 1-40 t. | 45-59 t. | 35-10 m. | 7-11 m. |
| 8-5 n. | 8-19 n. | 8-5 t. | 8-29 t. | 8-5 t. | 8-29 t. | 12-55 m. | 3-51 m. | 1-59 m. | 12-58 m. | 2-59 m. | 46-59 m. | 1-45 t. | 46-59 t. | 36-10 m. | 8-11 m. |
| 8-30 n. | 8-44 n. | 9-0 n. | 9-24 t. | 9-0 n. | 9-24 t. | 1-55 m. | 3-56 m. | 2-59 m. | 1-58 m. | 3-59 m. | 47-59 m. | 1-50 t. | 47-59 t. | 37-10 m. | 9-11 m. |
| 8-50 n. | 9-4 n. | 9-5 n. | 9-24 t. | 9-5 n. | 9-24 t. | 2-55 m. | 4-01 m. | 3-59 m. | 2-58 m. | 4-59 m. | 48-59 m. | 1-55 t. | 48-59 t. | 38-10 m. | 10-11 m. |
| 9-15 n. | 9-34 n. | 9-5 n. | 10-0 n. | 9-5 n. | 10-0 n. | 3-55 m. | 4-06 m. | 4-59 m. | 3-58 m. | 5-59 m. | 49-59 m. | 2-00 t. | 49-59 t. | 39-10 m. | 11-11 m. |
| 9-35 n. | 9-49 n. | 10-5 n. | 10-24 n. | 10-5 n. | 10-24 n. | 4-55 m. | 4-11 m. | 5-59 m. | 4-58 m. | 6-59 m. | 50-59 m. | 2-05 t. | 50-59 t. | 40-10 m. | 12-11 m. |
| 10-0 n. | 10-14 n. | 10-33 n. | 10-48 n. | 10-33 n. | 10-48 n. | 5-55 m. | 4-16 m. | 6-59 m. | 5-58 m. | 7-59 m. | 51-59 m. | 2-10 t. | 51-59 t. | 41-10 m. | 1-12 m. |
| 10-20 n. | 10-34 n. | 10-53 n. | 11-8 n. | 10-53 n. | 11-8 n. | 6-55 m. | 4-21 m. | 7-59 m. | 6-58 m. | 8-59 m. | 52-59 m. | 2-15 t. | 52-59 t. | 42-10 m. | 2-12 m. |
| 10-45 n. | 11-4 n. | 11-33 n. | 11-8 n. | 11-33 n. | 11-8 n. | 7-55 m. | 4-26 m. | 8-59 m. | 7-58 m. | 9-59 m. | 53-59 m. | 2-20 t. | 53-59 t. | 43-10 m. | 3-12 m. |
| 11-30 n. | 11-44 n. | 11-33 n. | 11-54 n. | 11-33 n. | 11-54 n. | 8-55 m. | 4-31 m. | 9-59 m. | 8-58 m. | 10-59 m. | 54-59 m. | 2-25 t. | 54-59 t. | 44-10 m. | 4-12 m. |
| 12-30 n. | 12-48 n. | 12-23 n. | 12-38 n. | 12-23 n. | 12-38 n. | 9-55 m. | 4-36 m. | 10-59 m. | 9-58 m. | 11-59 m. | 55-59 m. | 2-30 t. | 55-59 t. | 45-10 m. | 5-12 m. |

THE ANGLO-PORTUGUESE TELEPHONE COMPANY, LIMITED

(Concessionaria do governo)

60, RUA DE SANTA JUSTA, 4.º

A Companhia faz sciente ao publico que está prompta a estabelecer communicações telephonicas da Rede Publica e n qualquer ponto fóra da nova circumvallação (comprehendendo Caxias, Paço d'Arcos, Oeiras, Parede, Estoril, Cascaes, Alhandra e Cintra, etc.), aos preços da tabella que ultimamente foi approvada pelo Governo e que são: Distancia até 1.000 metros, casas do commercio, 75\$000 réis. residencias particulares e medicos, 55\$000 réis.

A distancia é contada entre a estação mais proxima e a residencia do subscriber. A subscrição é annual. Acrescenta-se a taxa de installação de 15\$000 réis, que é paga por uma só vez. As tarifas para residencias particulares acham-se reduzidas, para toda a area dentro da nova circumvallação, a 33\$750 réis até 1.500 metros, contados da estação central mais proxima, com um pequeno augmento por cada 500 metros addicionaes. A Companhia está prompta a estabelecer estações centraes em qualquer localidade desde que hajam subscribers suficientes.

VENDA DE TELEPHONES E LINHAS PARTICULARES, ETC.

A Companhia construe e vende telephones e material para a collocação de linhas, campainhas electricas, pára-raios, despertadores contra ladrões e incendios, e todos os mais apparellhos electricos que se vendem ou se alugam tanto em Lisboa como em toda a parte do Portugal.



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 7 de Dezembro sahirá o paquete **Clyde** para

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

Os vapores teem magnificas accommodações para passageiros. — Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto, comida á portugueza, cama, roupa, propinas a criados e outras despesas. — Para carga e passagens trata-se com os

AGENTES { Em Lisboa: — James Rawes & C.^a — R. dos Capellistas, 31, 1.^o
 { No Porto: — Tait, Rumsey & Symington — R. dos Ingleses, 23, 1.^o

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Algecira e Antuerpia, vapor francez **Saint Philippe**. Sahirá a 17 de dezembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Corrientes**. Sahirá a 4 de dezembro. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.^o



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Bonn**. Sahirá a 10 de dezembro. Agentes Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.^o



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **S. Paul**. Sahirá a 18 de dezembro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Barcelona, Certe e Marselha, vapor francez **Saint Barthelemy**. Sahirá a 17 de dezembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Bordeus vapor francez **Atlantique**. Sahirá a 5 de dezembro. Messageries Maritimes, Torlades & C.^a, Rua Aurea, 32, 1.^o



Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor francez **Amazona**. Esperado a 5 de dezembro. Messageries Maritimes, Torlades & C.^a, Rua Aurea, 32, 1.^o



Havre e Hamburgo, vapor allemão **Carl Menzell**. Sahirá a 5 de dezembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Liverpool (directo), vapor inglez **Falerniam**. Sahirá a 1 de dezembro. Agentes, Mascarenhas & C.^a, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.^o



Liverpool, Nova York e Philadelphia, vapor hespanhol **Isla de Panay**. Sahirá a 2 de dezembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Maceió, Desterro e Rio Grande do Sul, vapor allemão **Numidia**. Sahirá a 9 de dezembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Principe, S. Thomé, Landana, Cabinda, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguella e Mossamedes, vapor portuguez **S. Thomé**. Sahirá a 7 de dezembro. Agente, Empresa Nacional de Navegação, Rua da Prata, 8, 1.^o



Malaga e Cadiz, vapor francez **Constantin**. Sahirá a 2 de dezembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Oran vapor francez **Saint Thomas**. Sahirá a 12 de dezembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vapor allemão **Desterro**. Sahirá a 2 de dezembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Augustine**. Sahirá a 7 de dezembro. Agentes Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Pará, Maranhão Parnahyba e Ceará, (via Madeira) vapor allemão **Karthago**. Sahirá a 13 de dezembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Pernambuco e Cabedello, o vapor inglez **Navigator**. Sahirá a 2 de dezembro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, R. Alecrim, 10, 1.^o



Pernambuco, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vap. allemão **Petropolis**. Sahirá a 9 de dezembro. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.^o



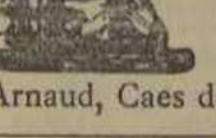
Pernambuco e Maceió, vapor inglez **Explorer**. Sahirá a 16 de dezembro. Agentes, Garland Laydley & C.^a, R. do Alecrim, 10, 1.^o



Rotterdam, Antuerpia e Bremen, vapor allemão **Wittenberg**. Sahirá a 10 de dezembro. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.^o



S. Miguel, Terceira, Graciosa (Santa Cruz) S. Jorge (Calheta), Lages do Pico, Fayal e Flores, vapor portuguez **Açor**. Sahirá a 5 de dezembro. Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.^o



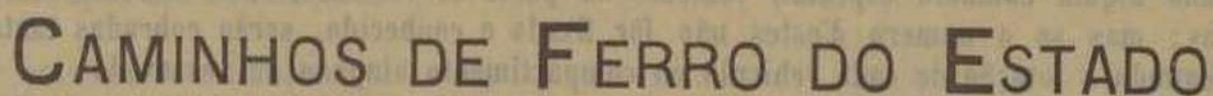
S. Vicente, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires, Valparaíso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Oravia**. Sahirá a 2 de dezembro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Teneriffe, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Ayres, vapor inglez **Clyde**. Sahirá a 7 de dezembro. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua



Vigo, La Pallice e Liverpool, vapor inglez **Victoria**. Sahirá a 2 de dezembro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



(Approvada provisoriamente por despacho ministerial de 25 de Novembro de 1903)

Registo e guia, sêllo

Em cada expedição, seja de que natureza fôr..... 20 réis

Taxas cuja cobrança é feita pela Administração, conforme as disposições legais vigentes na data da publicação da presente tarifa:

A—de preço não inferior a 100 réis e não superior a 400 réis..... 10 réis

2.º — Em cada guia de bagagens, ou documento que substitua essa guia 20 »

| | | |
|---|----|---|
| 3.º — Em cada guia ou bilhete de cães | 60 | » |
|---|----|---|

4.^o — Em cada guia de expedição, a preço reduzido, de um só volume de peso não superior a 10 kilogrammas 20 »

5.^o — Em cada carta de porte ou documento que substitua a carta de porte de expedição de qualquer natureza, não compreendida nas rubricas anteriores 60

N. B.—Nos bilhetes de passagem ter-se-ha em vista que a cada transporte de pessoa maior de sete annos corresponde uma taxa e, por isso, quando o mesmo bilhete sirva para mais de uma viagem, salvo sendo de assignatura, ou para mais de um passageiro, deve cobrar-se o sêllo no acto da venda dos bilhetes, ou do aluguer dos vehiculos, conforme os preceitos seguintes:

a) pelos bilhetes de ida e volta cobram-se duas taxas, em relação a cada um, como se os passageiros comprassem um no ponto de partida e outro no ponto de regresso, comtanto que o preço de cada transporte de ida ou de volta atinja a importancia fixada para a incidencia do imposto;

b) aos bilhetes collectivos applicam-se tantas taxas quantos forem os passageiros maiores de sete annos, se os menores d'essa idade forem indicados ou se distinguirem pela differença do preço, porque, no caso contrario, a somma das taxas será igual ao numero de passageiros;

c) o sello incide sobre os bilhetes, conforme o preço de cada um, que forem tirados successivamente durante o percurso do mesmo vehiculo, ou passados por excesso de percurso;

Deverão ser mantidos em bom estado, especialmente no que respeita aos rodados, eixos, molas, engates e caixas de lubrificação.

d) sendo alugado algum comboio especial, vehiculo ou parte do vehiculo, serão devidas tantas taxas quantos forem os passageiros; mas se o numero d'estes não fór fixado e conhecido, serão cobradas tantas taxas quantos forem os logares, segundo a lotação de cada vehiculo ou compartimento alugado ou reservado;

e) no caso de serviço combinado com paizes estrangeiros, o sello recahirá no bilhete em relação ao preço do transito em Portugal, quer seja portugueza, quer estrangeira a estação em que fôr vendido;

f) quando, pelo facto da mudança de classe, o preço do transporte attingir ou exceder a importancia fixada para a incidencia de alguma das taxas, cobrar-se-ha o sello correspondente;

g) não é devido sello pelas cobranças supplementares para mudança de classe ou de vehiculo, salvo na hypothese do alinea f), nem pelas senhas de ampliação de praso, mudança de itinerario e de paragem, ou por qualquer facto que somente altere a condição da passagem, ou importe a forma de cobrança additional do preço do bilhete de que já tenha sido pago o imposto devido.

CAPITULO II

Grande velocidade

Artigo 3.º — Serviço braçal

§ 1.º — Bagagens, recovagens, dinheiro em cobre ou bronze, animaes pequenos 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 fracções indivisíveis de 10 kilogrammas.

§ 2.º — Vehiculos terrestres ou embarcações:

| | |
|----------------------------------|----------|
| Cada vehiculo ou embarcação..... | 300 réis |
|----------------------------------|----------|

N. B.—Os donos dos vehiculos ou embarcações, seus criados ou agentes, são obrigados a coadjuvar a carga e a descarga dos wagons em que se fizer o transporte. Se a Companhia julgar necessario, 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 operação.

§ 3.º — Material circulante para caminhos de ferro transitando sobre as suas proprias rodas:

Evoluções e manobras á partida e á chegada: cada eixo montado... 200 réis

N. B. — Este material 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 — Animães (excepto os animães pequenos taxados a peso e os animães ferozes):

| | |
|---|----------|
| Bois, vaccas, cavallos, muares ou jumentos, por cabeça..... | 100 réis |
|---|----------|

| | | |
|-------------------------------------|----|---|
| Vitellos ou porcos, por cabeça..... | 80 | » |
|-------------------------------------|----|---|

| | |
|---|------|
| Carneiros, cabras, etc., por cabeça | 20 » |
|---|------|

| | | |
|--|-----|---|
| Por wagon completo de qualquer d'estas especies..... | 700 | n |
|--|-----|---|

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

§ 5.º — Animaes ferozes e outros não designados n'esta tarifa:

| | |
|---|----------|
| Evoluções e manobras á partida e á chegada, por cabeça..... | 100 réis |
|---|----------|

| | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|-----------------|-----|---|
| » | » | » | » | » | » | » | » | wagon completo. | 350 | » |
|---|---|---|---|---|---|---|---|-----------------|-----|---|

N. B. — A carga e a descarga dos animaes ferozes serão feitas por gente, conta e risco dos expedidores e consignatarios.

§ 6.º — Transportes funebres:

Por caixão, caixa ou urna..... 360 réis

Excepções:

Não pagam direitos de serviço braçal:

1.º — As bagagens transportadas gratuitamente.

N. B. — As bagagens, cujo peso exceda o que é transportado gratuitamente, ficam sujeitas ao pagamento dos direitos de serviço braçal sobre o peso excedente, tão somente.

2.º — As remessas de dinheiro, excepto as de cobre ou bronze, e as de valores ou objectos de arte taxadas *ad valorem*.

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

Artigo 4.º — Depósito ou arrecadação de bagagens

Por dia (24 horas) e fracção indivisível de 50 kilogrammas..... 10 réis
Mínimo de cobrança 20 »

O depósito das bagagens é comprovado: 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.

§ unico. 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 pertencerem a passageiros obrigados a esperar, em qualquer estação, o primeiro comboio que os leve ao destino marcado nos bilhetes de que sejam portadores.

Artigo 5.º — Armazenagem

Todas e quaesquer expedições, excepto bagagens, que não forem retiradas da estação de destino 24 horas depois da chegada regulamentar (excepto quando se dê atrazo por culpa da Administração) e todas aquellas que permanecerem na estação de partida mais de 24 horas antes de cumpridas pelo remetente as formalidades de expedição, pagarão:

§ 1.º — **Recovagens, dinheiro em cobre ou bronze, animaes pequenos taxados a peso, e mercadorias de toda a especie:**

Por fracção indivisível de 50 kilogrammas e por dia (24 horas) ou parte de 1 dia depois do praso de tolerancia..... 10 réis
Mínimo de cobrança..... 50 »

§ 2.º — **Vehiculos terrestres ou embarcações, cada vehiculo ou embarcação:**

Pelo tempo que d-correr até 24 horas depois do praso de tolerancia 200 réis
Por fracção indivisível de 24 horas a mais..... 500 »

§ 3.º — **Material circulante para caminhos de ferro circulando sobre as suas proprias rodas:**

Por eixo montado e fracção indivisível de 24 horas, depois do praso de tolerancia 500 réis

§ 4.º — **Dinheiro e valores e objectos d'arte:**

Por fracção indivisível de 100\$000 réis declarados e por fracção tambem indivisível de 24 horas depois do praso de tolerancia ... 20 réis
Mínimo de cobrança..... 100 »

Deverão ser mantidos em bom estado, especialmente no que respeita aos rodados, eixos, molas, engates e caixas de lubrificação.

§ 5.º — Transportes funebres:

Por caixão, caixa ou urna e por fracção indivisível de 24 horas,
depois do praso de tolerancia 1\$000 réis

§ 6.º — 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.º

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

Artigo 6.º — Estacionamento de wagons

Por wagon e 24 horas ou fracção de 24 horas de demora, 1\$000 réis
Por wagon e periodo indivisível de 24 horas de demora, passadas as
primeiras 24 horas 2\$000 »

São devidos estes direitos:

1.º quando, seis horas depois de haver sido posto á disposição do expedidor, não estiver prompto a seguir, por motivo extranho á responsabilidade da Administração:

- a) qualquer wagon requisitado nos termos do artigo 14.º;
- b) qualquer wagon que, muito embora não seja requisitado especialmente, deva ser carregado pelo expedidor, ou cujo carregamento deva ser auxiliado pelo expedidor;

2.º quando, incumbindo a descarga ao consignatario ou devendo elle coadjuval-a, esta, por motivo extranho á responsabilidade da Administração, não estiver completamente concluida e o wagon desembarçado para outro transporte, seis horas depois de haver sido posto á disposição do consignatario;

3.º quando, havendo passagem pelas fronteiras, qualquer wagon, seja ou não seja completo o seu carregamento, depois de ser posto á disposição do encarregado do despacho, fôr, para esse effeito, retido mais de seis horas, excluindo aquellas em que alfandega não fizer serviço;

4.º quando, por vicio proprio do objecto do transporte, defeito ou deficiencia da tara, impedimento da alfandega ou das auctoridades, extranho á responsabilidade da Administração, qualquer wagon, seja ou não seja completo o seu carregamento, soffrer detenção especial e não prevista nos n.ºs 1.º, 2.º e 3.º antecedentes (4).

N. B. — A Administração reserva-se expressamente o direito de mandar proceder, quando lhe convenha, á descarga dos wagons depois da sua chegada á estação de destino, cobrando, além do estacionamento de que estejam captivos e desde que este cessar, os competentes direitos de armazenagem constantes do artigo 5.º d'esta tarifa e a taxa de manutenção correspondente á descarga (100 réis por tonelada), salvo quando essa descarga se effectuar dentro dos prazos concedidos ao consignatario para a fazer.

Concessão especial:

Começando os praso a correr n'um domingo ou dia santo de guarda, terminarão uniformemente no dia seguinte ao meio dia, seja ou não seja santificado esse dia.

(4) Quando o impedimento da alfandega provier da execução das operações de despacho, o praso do estacionamento começará a correr 6 horas depois de ser posta a remessa á disposição do consignatario. Nos demais casos attendidos n'este numero o praso correrá desde que se tornar effectiva a detenção do wagon; e o encargo dos respectivos direitos corresponderá á remessa que der causa ao estacionamento.

CAPITULO III

Pequena velocidade

Artigo 7.º — Serviço braçal

§ 1.º — Mercadorias:

Carga, descarga, evoluções e manobras á partida e á chegada, por
1.000 kilogrammas 400 réis

Esta taxa decompõe-se como segue:

| | |
|--|--------------|
| 1.º — Carga á partida..... | 100 réis |
| 2.º — Descarga á chegada | 100 » |
| 3.º — Evoluções e manobras á partida | 100 » |
| 4.º — » » » » chegada..... | 100 » |
| <i>Total.....</i> | <u>400 »</u> |

N. B. — Taxa por fracções indivisiveis de 10 kilogrammas.

Excepção:

Quando o carregamento ou a descarga dos *wagons completos* forem feitos por gente, conta e risco dos expedidores ou consignatarios, a Administração não cobrará os direitos correspondentes a qualquer d'essas operações que, pelo seu pessoal, não fôr effectuada, mas não desiste, salvo disposição particular das tarifas, de receber integralmente os direitos de evoluções e manobras.

Havendo, porém, renuncia do expedidor ao *Aviso de Chegada*, serão pagas, em todos os casos, os direitos de carga e de descarga.

§ 2.º — Vehiculos terrestres ou embarcações:

Cada vehiculo ou embarcação 300 réis

N. B. — Os donos dos vehiculos ou embarcações, seus criados ou agentes, são obrigados a coadjuvar a carga e descarga dos wagons em que se fizer o transporte. Se a Administração julgar necessario, 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 operação.

§ 3.º — Material circulante para caminhos de ferro transitando sobre as suas proprias rodas:

Evoluções e manobras á partida e á chegada: cada eixo montado... 200 réis

N. B. — Este material 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 descarga e carga.

§ 4.º — Animaes (excepto os indicados no § 5.º):

| | |
|---|----------|
| Bois, vaccas, cavallos, muares ou jumentos, por cabeça..... | 100 réis |
| Vitellos ou porcos, por cabeça..... | 80 » |
| Carneiros, cabras, etc., por cabeça..... | 20 » |
| Por wagon completo de qualquer d'estas especies..... | 700 » |

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

Deverão ser mantidos em bom estado, especialmente no que respeita aos rodados, eixos, molas, engates e caixas de lubrificação.

§ 5.º — **Animaes ferozes e outros não designados n'esta tarifa:**

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

N. B. — A carga e descarga d'estes animaes serão feitas por gente, conta e risco dos expedidores e consignatarios.

Artigo 8.º — Armazenagem

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

§ 1.º — **Mercadorias de toda a especie:**

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 » |
| Mínimo de cobrança..... | 50 » |

§ 2.º — **Vehiculos terrestres e embarcações:**

Cada vehiculo ou embarcação:

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

Artigo 9.º — Estacionamento de wagons

| | |
|---|-------------|
| Por wagon e 24 horas ou fracção de 24 horas de demora | 1\$000 réis |
| » » » periodo indivisivel de 24 horas de demora, passadas as primeiras 24 horas | 2\$000 » |

Excepção:

Na estação do Porto-A, a taxa de estacionamento, passadas as primeiras 24 horas, será de 3\$000 réis.

Os wagons requisitados para transporte nos termos do art. 14.º; os *wagons completos* cujo carregamento incumba aos expedidores, ou ao qual elles tenham que prestar coadjuvação; e os *wagons completos* cuja descarga incumba aos destinatarios ou á qual elles tenham que prestar coadjuvação, poderão ser retidos gratuitamente, nas estações de partida ou de chegada segundo os casos, durante os seguintes prazos maximos:

1.º — de 1 de Abril até 30 de Setembro:

- a) sendo o wagon posto á disposição do requisitante, do expedidor ou do consignatario até ás 11 horas da manhã, o mais tardar; — até ás 6 horas da tarde do mesmo dia;
- b) sendo o wagon posto á disposição do requisitante, do expedidor ou do consignatario depois das 11 horas da manhã: — até as 12 horas (meio dia) do dia seguinte.

2.º — de 1 de Outubro até 31 de Março:

- a) sendo o wagon posto á disposição do requisitante, do expedidor ou do consignatario até ás 9 horas da manhã, o mais tardar: — até ás 5 horas da tarde do mesmo dia;
- b) sendo o wagon posto á disposição do requisitante, do expedidor ou do consignatario depois das 9 horas da manhã: — até ás 12 horas (meio dia) do dia seguinte.

Excepções:

1.^a — Começando os prazos a correr n'um domingo ou dia santo de guarda, terminarão uniformemente no dia seguinte ao meio dia, seja esse dia ou não seja santificado;

2.^a — Quando o numero dos wagons postos simultaneamente á disposição de um só requisitante, expedidor ou consignatario, fôr superior a dez (10) será o praso do estacionamento gratuito dos wagons excedentes d'este maximo de 10, augmentado na razão de uma hora util por wagon a contar do 11.^o

São devidos os direitos de estacionamento:

1.^o — quando qualquer wagon, requisitado nos termos do artigo 14.^o, não estiver carregado e prompto a seguir, por motivo estranho á responsabilidade da Administração dentro dos prazos marcados no presente artigo;

2.^o — quando, incumbindo o carregamento ao expedidor, ou devendo elle coadjuvar o carregamento, qualquer wagon não estiver carregado e prompto a seguir, por motivo estranho á responsabilidade da Administração, dentro dos prazos marcados no presente artigo;

3.^o — quando, incumbindo a descarga ao consignatario ou devendo elle coadjuval-a, esta, por motivo estranho á responsabilidade da Administração, não estiver completamente concluida e o wagon desembarçado para outro transporte, dentro dos prazos marcados no presente artigo;

4.^o — quando havendo passagem pelas fronteiras, qualquer wagon, seja ou não seja completo o seu carregamento, depois de ser posto á disposição do encarregado do despacho, fôr para este effeito, retido mais de doze (12) horas, excluidas aquellas em que a alfandega não fizer serviço;

5.^o — quando, por vicio proprio do objecto do transporte, defeito ou deficiência de tara, impedimento da alfandega ou das auctoridades estranho á responsabilidade da Administração, qualquer wagon, seja ou não seja completo o seu carregamento soffrer detenção especial, não prevista nos n.^{os} 1, 2, 3 e 4 antecedentes.

Artigo 10.^o — Avisos de chegada

Salvo renuncia expressa do remettente, por elle escripta na nota de expedição, a Administração 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.

1.^o — A Administração não responde pela entrega dos avisos de chegada que expedir pelo correio ou pelo telegrapho, nem pelas consequencias de qualquer erro ou omissão nos nomes ou moradas dos destinatarios, salvo se esses erros ou omissões forem feitos pelos empregados da Administração na transcrição dos dizeres das notas de expedição que as suas estações recebam, ou na transcrição do que constar da escripturação com a qual sejam transmittidas á Administração remessas provenientes de outras linhas.

2.^o — O fim principal dos avisos de chegada é abreviar os prazos de entrega. O facto de não serem recebidos esses avisos pelos destinatarios, por qualquer motivo, não lhes dá o direito de produzirem reclamações contra a Administração se esta, decorrido o praso legal, usar da faculdade que lhe assiste, em vista do artigo 108.^o da Tarifa Geral, de vender as expedições, não retiradas, em hasta publica.

CAPITULO IV**Disposições communs á grande e pequena velocidade****Artigo 11.^o — Direitos de transmissão**

Sempre que as linhas d'esta Administração recebam de outra linha de administração differente ou lhe entreguem qualquer expedição, cobrar-se-ha para a Administração sómente metade dos direitos fixados nos artigos 3.^o e 7.^o da presente tarifa, mais os de *transmissão* seguintes:

1.^o — Bagagens, recovagens, cobre ou bronze amoadados, mercadorias de toda a especie e animaes taxados a peso, por 1.000 kilog. 100 réis

N. B. — Taxa por fracções indivisiveis de 40 kilogrammas.

Deverão ser mantidos em bom estado, especialmente no que respeita aos rodados, eixos, molas, engates e caixas de lubrificação.

| | |
|--|---------|
| 2.º — Vehiculos ou embarcações, por unidade..... | 50 réis |
| 3.º — Material circulante para caminhos de ferro, transitando sobre as suas rodas, por vehiculo | 100 » |
| 4.º — Cavallos, bois, vaccas, muares, jumentos, por cabeça..... | 20 » |
| 5.º — Vitellos ou porcos, idem..... | 10 » |
| 6.º — Carneiros, cabras, etc., idem..... | 5 » |
| 7.º — Animaes por wagon completo (excepto os indicados no n.º 11.º) por wagon | 100 » |
| 8.º — Transportes funebres, por caixão, caixa ou urna..... | 50 » |
| 9.º — Dinheiro e valores, por fracção indivisivel de 100\$000 réis... | 10 » |
| 10.º — Cães taxados por cabeça, cada um..... | 10 » |
| 11.º — Animaes ferozes ou outros não indicados nos numeros antece- dentes, por cabeça..... | 20 » |

Artigo 12.º — Repesagem

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

A — Se o peso conferir, deduzidas as quebras naturaes, com o que houver sido registado, o consignatario pagará, se tiver exigido o repeso:

| | |
|---|---------|
| Por fracção indivisivel de 100 kilogrammas..... | 50 réis |
| » wagon completo | 600 » |

B — A despesa da repesagem ficará a cargo da Administração 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.

Condições:

1.ª — Quando na estação de destino houver repesagem a pedido do consignatario, o praso concedido para a descarga dos wagons por sua conta (artigos 6.º e 9.º d'esta tarifa) será suspenso desde que se fizer o pedido até que termine a operação.

2.ª — Se a differença do peso resultante fôr contra os interessados, o consignatario pagará, além do que fica estabelecido, o excesso da taxa respectiva; se, porém, essa differença fôr a favor dos interessados, serão estes embolsados pela Administração do excesso da taxa respectiva, e isentos do pagamento do direito de repesagem.

3.ª — Sendo pedida a repesagem de remessas expedidas por wagon completo em estação que não tenha bascula, far-se-ha parcialmente, cobrando-se, se o peso conferir, os direitos de 50 réis por fracção indivisivel de 100 kilogrammas, estipulados no § 1.º

a) Quando se tratar de mercadoria a granel ou que, pelo seu volume ou peso indivisivel, exija para a manipulação aparelhos especiaes, cobrar-se-ha, conferindo o peso, além dos direitos a que se refere esta condição, uma taxa suplementar de 200 réis por tonelada indivisivel de mercadoria a granel, ou as taxas completas do artigo 16.º da presente tarifa, se houver que empregar guindaste.

Artigo 13.º — Carga ou descarga de embarcações nas Linhas do Sul e Sueste

A atracação de embarcações aos caes e pontes pertencentes ao caminho de ferro só é permittida áquellas que tenham a entregar ou receber mercadorias destinadas a transporte nas linhas do sul e sueste, ou d'ellas procedentes, salvo a excepção adiante prevista.

A carga ou descarga das mercadorias, viaturas, animaes, etc., das embarcações para terra e vice-versa, e o uso dos caes, guindastes e outros aparelhos proprios para facilitar esse serviço, será pago pelo imposto especial abaixo designado, distincto e independente dos impostos que representam a indemnisação do trabalho feito no caminho de ferro:

| | | |
|--|-----------------------|---------|
| 1.º Mercadorias a granel, por cada fracção indivisivel de 100 kilogrammas, 25 réis.. | } Mínimo de percepção | 50 réis |
| Outras mercadorias, cujas massas indivisiveis não excedam a 1.000 kilogrammas por cada fracção indivisivel 100 kilogrammas, 15 réis..... | | |
| | | |

| | |
|--|----------|
| 2.º Volumes de peso indivisível superior de 1.000 kilogrammas serão taxados por ajuste especial. | |
| 3.º Carruagens, por cada uma..... | 200 réis |
| 4.º Transportes funebres, por cada caixão ou esquife..... | 200 » |
| 5.º Por cada cabeça de gado grosso, cavallo, boi, vacca, muar, etc. | 100 » |
| 6.º Por cabeça de jumento, vitello, etc..... | 50 » |
| 7.º Por cabeça de carneiro, porco e outros animaes menores..... | 10 » |

Os direitos que ficam estabelecidos teem applicação, quer as mercadorias, vehiculos, etc., devam ser, ou hajam sido expedidos em grande ou pequena velocidade.

A Administração declina toda a responsabilidade por accidentes resultantes de caso de força maior ou avaria de appparelhos.

As fragatas e embarcações miudas são obrigadas a auxiliar o serviço de embarque e desembarque com os seus appparelhos e guinchos.

Se o serviço de carga ou descarga das embarcações fôr effectuado pelos consignatarios ou expedidores, e nelle não tiver sido empregado guindaste ou qualquer outro appparelho próprio para facilitar a carga ou descarga, não será cobrado o direito respectivo; se, porém, neste trabalho o expedidor ou consignatario fizer uso dos referidos appparelhos, cobrará a Administração por cada fracção indivisível de 100 kilogrammas, 8 réis, devendo todo o pessoal preciso para a carga ou descarga, ser fornecido pelo expedidor ou consignatario.

As embarcações que forem entregar ou retirar mercadorias só poderão atracar na ordem em que os expedidores ou consignatarios tiverem feito as suas requisições ao chefe da estação respectiva, e no local que por este empregado fôr designado.

Nenhum pedido para atracação será satisfeito sem que seja comprovada a existencia das mercadorias a embarcar ou desembarcar.

Quando as embarcações tiverem de receber mercadorias, a auctorisação da atracação será pedida, apresentando-se as cartas de porte das remessas que hão de ser embarcadas e os despachos da alfandega, quando forem necessarios; e se conduzirem mercadorias para serem transportadas pelo caminho de ferro, a auctorisação de atracação só será dada em vista das respectivas notas de expedição devidamente preenchidas.

Quando uma embarcação tenha de atracar para descarga, tendo de carregar depois mercadorias transportadas pelo caminho de ferro, terá o pedido de atracação de ser feito em separado para cada uma das duas operações.

Toda a embarcação que não houver concluido o serviço de carga ou descarga no praso de uma hora por cada 5:000 kilogrammas, será obrigada a largar a amarração e a dar logar á que se lhe seguir na escala, sob pena de pagamento de demoras ás embarcações prejudicadas.

Durante a noite não é permittido o embarque ou desembarque de pessoas ou cousas sem auctorisação especial da alfandega e do chefe da respectiva estação.

A Administração do caminho de ferro reserva o direito de preferencia para a atracação das suas embarcações e das que estiverem por ella afretadas.

Excepções:

Poderá ser facultada a atracação ao caes da estação do Barreiro de embarcações que não tenham de entregar ou receber mercadorias com transporte no caminho de ferro quando haja espaço disponível sem prejuizo do serviço, cobrando-se o direito de atracação seguinte:

MERCADORIAS

| | |
|---|--------|
| Por fracção indivisível de 100 kilogrammas..... | 8 réis |
| Transportes funebres..... | 100 » |
| Carruagens, gado grosso, por unidade..... | 100 » |
| Gado miudo, por unidade..... | 10 » |

Se fôr feito uso dos guindastes acresce a taxa de 8 réis por fracção de 100 kilogrammas e para massas indivisíveis de peso superior a 1:000 kilogrammas as taxas estipuladas no artigo 17.º

Artigo 14.º — Requisições de wagons

Poderão ser requisitados, em qualquer estação da Administração e com antecedencia não inferior a vinte e quatro (24) horas, wagons para transporte nas suas linhas. As requisições serão feitas, por escripto, no modelo competente que as estações terão á disposição do publico, mediante deposito, nas estações que as recebam, de 1\$000 réis por wagon.

Deverão ser mantidos em bom estado, especialmente no que respeita aos rodados, eixos, mollas, engates e caixas de lubrificação.

Em troca do deposito será entregue ao requisitante um talão. Esse talão será restituído á estação contra recepção da quantia depositada, quando fôr effectuada a expedição para a qual o material haja sido requisitado. E se a expedição não se realisar, por motivo alheio á responsabilidade da Administração, reverterá para ella, por completo, a importancia depositada.

§ 1.º — A Administração não é obrigada a satisfazer requisições de wagons de lotação superior a dez toneladas de carga normal, de wagons de andares ou outros quaesquer do typo especial, adequados a determinado genero de transportes. Fal-o-ha, tão sómente, quando as circumstancias lh'o permitirem, promptificando-se, todavia e quando o requisitante o queira, a substituir por material ordinario o material especial requisitado.

§ 2.º — Para os effeitos da *Excepção* do artigo 7.º da presente tarifa, dado o caso que a Administração satisfaça qualquer requisição de wagons com carga normal superior a dez toneladas, o minimo de carregamento estipulado na tabella annexa a esta tarifa, será elevado em tantas fracções de decimo ($\frac{1}{10}$) quantas forem as toneladas de carga normal de cada vehiculo excedentes a dez (10). Mas, se o citado material especial fôr posto á disposição de quem não o haja pedido por iniciativa e conveniencia da Administração, não terão effeito algum as estipulações d'este paragrapho.

Artigo 15.º — Aluguer de encerados

Aos expedidores de quaesquer mercadorias por wagon completo, cujo resguardo não é obrigatorio e especialmente a cal, adubos, sal, carvão vegetal e palha, poderá ser facultado o aluguer de encerados, ao preço de 1 real por encerado e kilometro, com o minimo de cobrança de 200 réis por encerado.

Poderá egualmente ser facultado aos consignatarios o aluguer de encerados, para serem empregados no resguardo de mercadorias á chegada, ao preço de 500 réis por dia e por encerado.

Os expedidores farão as requisições de encerados por escripto ao chefe da estação de partida, na occasião em que requisitarem os wagons, devendo tambem na nota de expedição declarar qual o numero de encerados que requisitam; os consignatarios farão egualmente, por escripto, as requisições de encerados para resguardo das suas mercadorias com vinte e quatro horas de antecedencia.

O aluguer de encerados não é, comtudo, obrigatorio.

As estações fornecerão os modelos para as requisições respectivas.

Artigo 16.º — Guindastes

Quando, para carga ou descarga de volumes ou massas de peso indivisivel superior a mil (1.000) kilogrammas, houver que empregar qualquer guindaste existente nas estações, serão applicadas, pelo uso dos ditosapparelhos, as seguintes taxas, além das de carga e descarga:

| | | |
|--|----------|---|
| Até 1.500 kilogrammas | 50 réis | } Por fracção de 100 kilogrammas |
| Sendo o peso superior a 1.500 kilogrammas, não excedendo a 3.000 kilogrammas.... | 100 " | |
| Sendo o peso superior a 3.000 kilogrammas e não excedendo a 5.000 kilogrammas..... | 1\$500 " | } Por tonelada indivisivel de 1.000 kilogrammas |
| Além de 5.000 kilogrammas e até 10.000 kilogrammas | 2\$000 " | |
| Além de 10.000 kilogrammas e até 15.000 kilogrammas..... | 2\$500 " | |

1.º — Esta tabella não terá applicação quando, por insufficiencia dos guindastes do serviço proprio das estações, houver, a pedido dos expedidores ou consignatarios, que empregar quaesquer apparelhos especiaes das officinas ou depositos da Administração. Neste caso, o preço será estabelecido, segundo as circumstancias, por ajuste prévio.

2.º — A Administração declina toda e qualquer responsabilidade pelos accidentes devidos a avaria dos apparelhos ou culpa do pessoal dos expedidores ou consignatarios.

Lisboa, 25 de Novembro de 1903.

O Presidente do Conselho de Administração,

Antonio Augusto Pereira de Miranda.



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Linhas de Leste e Norte e seus ramaes de Lisboa a Cintra e Torres Vedras, de Torres Vedras á Figueira da Foz e Alfarellos e da Beira Baixa

AMPLIAÇÃO

DA

TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 9 — PEQUENA VELOCIDADE

Petroleo — Oleo de petroleo

Em wagons-tanques (cisternas) pertencentes aos expedidores ou por elles postos á disposição da Companhia

Em applicação desde 25 de Novembro de 1905

Preços de applicação geral

- 1.º — **Wagons carregados**: pelo pezo liquido da carga. Por tonelada — Tabella n.º 9. Minimo de carga por wagon: 10:000 kilogrammas ou pagando como tal.
- 2.º — **Wagons vazio**s: 20 réis por vehiculo e kilometro de percurso, manutenção incluída.
- 3.º — **Estacionamento**:

- a) Wagons cheios — taxas da tarifa de despesas accessorias, applicaveis ao material da Companhia.
- b) Wagons vazios — 100 réis por wagon e periodo indivisivel de 24 horas.

Condições particulares

1.ª — As taxas kilometricas serão applicadas nos percursos que abranjam linhas de concessão differente, á somma das distancias de applicação.

2.ª — Seja qual fôr o pezo do carregamento, os wagons transportados ao abrigo d'esta tarifa, serão considerados *completos* para todos os effeitos.

3.ª — Quando o pezo (tara) de cada wagon vazio exceder 10:000 kilogrammas, será esse excedente taxado como carga quando o wagon a levar; circulando os wagons vazios, será a respectiva taxa de percurso elevada a 30 réis por vehiculo e kilometro.

4.ª — A Companhia poderá transferir os wagons de onde se encontrem descarregados para qualquer ponto, á sua escolha, onde mais lhe convenha conservar os em deposito.

Estas transferencias são isentas das taxas de percurso em vazio, sendo n'este caso, o material considerado estacionado para todos os effeitos.

5.ª — Cada wagon conterà uma só expedição, isto é, não poderá ser expedido para mais de um destino de cada vez, nem á entrega de mais de um consignatario. O remittente terá que reproduzir, por escripto, na nota de expedição, as marcas, numeros ou outros signaes particulares que sejam o distinctivo de cada wagon.

6.ª — Feita a carga, terão os expedidores que fechar os wagons á chave ou de os precintar com sellos de chumbo; e a Companhia será responsavel, tão sómente, pela integridade das fechaduras, cadeados ou sellos, até que se verifique a entrega do wagon ao consignatario ou á sua gente, não lhe cabendo supportar indemnisações de genero algum, pelas faltas, avarias ou damnos que soffram as remessas quando os referidos cadeados, fechaduras ou sellos se achem intactos ao realisar-se a dita entrega.

7.ª — Para os wagons serem admittidos a circular nas linhas exploradas pela Companhia, teem que ser previamente examinados e aceitos pelo seu Serviço do Material e Tracção e pela Fiscalisação do Governo.

O pezo total de cada wagon carregado, não poderá ser superior a 24 toneladas.

8.ª — Os wagons devem trazer dos dois lados, inscripção, bem clara, do nome ou titulo do proprietario, da tara (pezo em vazio), da carga maxima e de um numero de ordem.

Todos hão de ter tubo de intercommunição e ligações para o freio de vacuo adoptado pela Companhia; e por grupo de quatro a expedir simultaneamente, deve um dos wagons ser munido de freio manual de torno, modelo da Companhia, collocado em guarita accessivel de qualquer dos lados da via.

9.ª — Os wagons serão entregues á Companhia promptos a circular, com as caixas de lubrificação bem providas de azeite.

Em transito, unicamente, tomará a Companhia a lubrificação a seu cargo como se o material fosse seu.

10.ª — A conservação dos wagons incumbe, em absoluto, a quem os entregar á Companhia.

Deverão ser mantidos em bom estado, especialmente no que respeita aos rodados, eixos, molas, engates e caixas de lubrificação.

11.^a — As reparações de que os wagons carecerem em transitio, serão feitas pela Companhia e pagas por quem a está os houver entregue.

As peças de mais pequena reparação ou substituição serão dos typos adoptados pela Companhia, e d'ellas deve possuir o proprietario dos wagons uma porção de sobrecellente, prompta a ser entregue sem demora á Companhia, sempre que esta o peça.

12.^a — Os expedidores ou consignatarios devem verificar, em presença dos empregados competentes da Companhia e nas estações de partida e de chegada, o estado em que os wagons forem recebidos ou entregues pela Companhia.

N'esta occasião farão, por escripto, as declarações ou reservas que entenderem por conveniente; e faltando estas, terão valor unicamente as que fizerem os empregados da Companhia, entendendo-se que os donos do material ou os seus expedidores ou consignatarios, segundo os casos, com estas ultimas se conformam por completo.

13.^a — Pelas avarias que os wagons soffram não terá a Companhia responsabilidade alguma, quando forem devidas a caso fortuito, força maior, culpa dos proprietarios, expedidores ou destinatarios ou da sua gente.

Se outra causa as motivar, reparal-as-ha a Companhia á sua custa, não ficando obrigada, comtudo, a indemnisação alguma pela detenção ou paragem forçada do material, até que se ache em estado de circular.

Lisboa, 19 de Agosto de 1903.

O Director Geral da Companhia

Chapuy

Exp. 640



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

TARIFAS ESPECIAES INTERNAS DE PEQUENA VELOCIDADE

Tabella de preços n.º 9

Base 24 réis por kilometro

OBSERVAÇÕES

- 1.ª — A unidade a contar por kilometro, é a determinada na tarifa que fôr applicada.
- 2.ª — As despesas accessorias não estão incluídas nos preços a seguir.
- 3.ª — Os minimos de percurso a taxar e de cobrança, serão os que estabeleça a tarifa applicada.

| Kilometros | Réis | Kilometros | Réis | Kilometros | Réis | Kilometros | Réis | Kilometros | Réis |
|-----------------|-------|------------------|-------|------------------|-------|------------------|-------|------------------|--------|
| | | 101 a 105 | 2.520 | 201 a 205 | 4.920 | 301 a 305 | 7.320 | 401 a 405 | 9.720 |
| 1 a 10 | 240 | 106 a 110 | 2.640 | 206 a 210 | 5.040 | 306 a 310 | 7.440 | 406 a 410 | 9.840 |
| 11 a 15 | 360 | 111 a 115 | 2.760 | 211 a 215 | 5.160 | 311 a 315 | 7.560 | 411 a 415 | 9.960 |
| 16 a 20 | 480 | 116 a 120 | 2.880 | 216 a 220 | 5.280 | 316 a 320 | 7.680 | 416 a 420 | 10.080 |
| 21 a 25 | 600 | 121 a 125 | 3.000 | 221 a 225 | 5.400 | 321 a 325 | 7.800 | 421 a 425 | 10.200 |
| 26 a 30 | 720 | 126 a 130 | 3.120 | 226 a 230 | 5.520 | 326 a 330 | 7.920 | 426 a 430 | 10.320 |
| 31 a 35 | 840 | 131 a 135 | 3.240 | 231 a 235 | 5.640 | 331 a 335 | 8.040 | 431 a 435 | 10.440 |
| 36 a 40 | 960 | 136 a 140 | 3.360 | 236 a 240 | 5.760 | 336 a 340 | 8.160 | 436 a 440 | 10.560 |
| 41 a 45 | 1.080 | 141 a 145 | 3.480 | 241 a 245 | 5.880 | 341 a 345 | 8.280 | 441 a 445 | 10.680 |
| 46 a 50 | 1.200 | 146 a 150 | 3.600 | 246 a 250 | 6.000 | 346 a 350 | 8.400 | 446 a 450 | 10.800 |
| 51 a 55 | 1.320 | 151 a 155 | 3.720 | 251 a 255 | 6.120 | 351 a 355 | 8.520 | 451 a 455 | 10.920 |
| 56 a 60 | 1.440 | 156 a 160 | 3.840 | 256 a 260 | 6.240 | 356 a 360 | 8.640 | 456 a 460 | 11.040 |
| 60 a 65 | 1.560 | 161 a 165 | 3.960 | 261 a 265 | 6.360 | 361 a 365 | 8.760 | 461 a 465 | 11.160 |
| 66 a 70 | 1.680 | 166 a 170 | 4.080 | 266 a 270 | 6.480 | 366 a 370 | 8.880 | 466 a 470 | 11.280 |
| 71 a 75 | 1.800 | 171 a 175 | 4.200 | 271 a 275 | 6.600 | 371 a 375 | 9.000 | 471 a 475 | 11.400 |
| 76 a 80 | 1.920 | 176 a 180 | 4.320 | 276 a 280 | 6.720 | 376 a 380 | 9.120 | 476 a 480 | 11.520 |
| 81 a 85 | 2.040 | 181 a 185 | 4.440 | 281 a 285 | 6.840 | 381 a 385 | 9.240 | 481 a 485 | 11.640 |
| 86 a 90 | 2.160 | 186 a 190 | 4.560 | 286 a 290 | 6.960 | 386 a 390 | 9.360 | 486 a 490 | 11.760 |
| 91 a 95 | 2.280 | 191 a 195 | 4.680 | 291 a 295 | 7.080 | 391 a 395 | 9.480 | 491 a 495 | 11.880 |
| 96 a 100 | 2.400 | 196 a 200 | 4.800 | 296 a 300 | 7.200 | 396 a 400 | 9.600 | 496 a 500 | 12.000 |

§ 2.º Preços especiaes

A) Mercadorias designadas na especificação, excepto batatas

Por tonelada

| I—Das estações abaixo ás da frente ou vice-versa | Lisboa (C. dos Soldados) a Braço de Prata | | Olivaes a Povoá | | Bemfica | | Alcantara-Terra ou Alcantara Mar | | Belem ou Pedrouços | |
|--|---|------------------|---|------------------|---|------------------|---|------------------|---|------------------|
| | Expedições do mínimo de 1.000 kilogrammas | Wagons completos | Expedições do mínimo de 1.000 kilogrammas | Wagons completos | Expedições do mínimo de 1.000 kilogrammas | Wagons completos | Expedições do mínimo de 1.000 kilogrammas | Wagons completos | Expedições do mínimo de 1.000 kilogrammas | Wagons completos |
| | ou pagando como tal | | | | | | | | | |
| Lisboa (Caes dos Soldados) a Braço de Prata..... | — | — | — | — | — | 150 | — | 150 | 300 | 250 |
| Olivaes ou Sacavem | — | — | — | — | 250 | 200 | 250 | 200 | 350 | 300 |
| Povoá..... | — | — | — | — | 400 | 250 | 400 | 250 | 500 | 350 |
| Alverca..... | 300 | 250 | — | — | 550 | 400 | 550 | 400 | 650 | 500 |
| Alhandra..... | 350 | 300 | — | 150 | 600 | 450 | 600 | 450 | 700 | 550 |
| Villa Franca | 400 | 320 | — | 200 | 650 | 500 | 650 | 500 | 750 | 600 |
| Carregado | 470 | 370 | — | 300 | 720 | 530 | 720 | 530 | 820 | 630 |
| Azambuja | 610 | 480 | — | 350 | 860 | 630 | 860 | 630 | 960 | — |
| Reguengo..... | 720 | 560 | — | 420 | 970 | — | 970 | — | 1.070 | — |
| Sant'Anna | 800 | 630 | — | 480 | 1.050 | — | 1.050 | — | 1.150 | — |
| Valle de Santarem..... | 900 | 700 | — | 560 | 1.150 | — | 1.150 | — | 1.250 | — |
| Santarem..... | 1.000 | 800 | — | 630 | 1.250 | — | 1.250 | — | 1.350 | — |
| Valle de Figueira ou Matto de Miranda | 1.200 | — | — | — | 1.450 | — | 1.450 | — | 1.550 | — |
| Torres Novas | 1.500 | — | — | — | 1.750 | — | 1.750 | — | 1.850 | — |
| Porcalhota ou Queluz-Bellas | — | 250 | — | 300 | — | — | — | — | — | — |
| Barcarena ou Cacem..... | 350 | 300 | — | 400 | — | 150 | — | 250 | — | 350 |
| Cintra ou Sabugo..... | 470 | 370 | — | 470 | 270 | 200 | 370 | 300 | 470 | 400 |
| Mafra..... | 550 | 450 | — | 550 | 350 | 300 | 450 | 400 | 550 | 500 |
| Malveira | 620 | 500 | — | 600 | 420 | 350 | 520 | 450 | 620 | 550 |
| Pero Negro..... | 800 | — | — | — | 600 | — | 700 | — | 800 | — |
| Dois Portos..... | 840 | — | — | — | 640 | — | 740 | — | 840 | — |
| Runa | 910 | — | — | — | 710 | — | 810 | — | 910 | — |
| Torres Vedras..... | 980 | — | — | — | 780 | — | 880 | — | 980 | — |
| Ramalhal..... | 1.100 | — | — | — | 900 | — | 1.000 | — | 1.100 | — |
| Outeiro | 1.200 | — | — | — | 1.000 | — | 1.100 | — | 1.200 | — |
| Bombarral | 1.320 | — | — | — | 1.120 | — | 1.220 | — | 1.320 | — |
| S. Mamede | 1.420 | — | — | — | 1.220 | — | 1.320 | — | 1.420 | — |
| Obidos..... | 1.500 | — | — | — | 1.300 | — | 1.400 | — | 1.500 | — |
| Caldas da Rainha | 1.560 | — | — | — | 1.360 | — | 1.460 | — | 1.560 | — |
| Bouco ou S. Martinho..... | 1.670 | — | — | — | 1.470 | — | 1.570 | — | 1.670 | — |
| Cella ou Vallado..... | 1.850 | — | — | — | 1.650 | — | 1.750 | — | 1.850 | — |
| Belem ou Pedrouços | 300 | 250 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Algés a Paço d'Arcos | 350 | 300 | — | 350 | — | 150 | — | — | — | — |
| Oeiras a Parede..... | 420 | 350 | — | 400 | 300 | 200 | — | 150 | — | — |
| Estoril ou Cascaes..... | 500 | 400 | — | 450 | 420 | 300 | 320 | 200 | 220 | 150 |
| | Vallado | | Granja | | Espinho | | Esmoriz | | Ovar | |
| Valle de Santarem e Santarem..... | — | 1.800 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Gaia ou Porto (Campanhã)..... | — | — | 200 | 150 | 250 | 200 | 300 | 250 | 500 | 450 |

II—Das estações abaixo para as de Coimbra ou Coimbra B ou vice-versa:

Por expedições de wagons completos da carga minima de 10 toneladas ou pagando como tal

| | | | |
|------------------|----------|--------------------------|----------|
| Formoselha | Réis 250 | Oliveira do Bairro | Réis 500 |
| Alfarellos | 300 | Verride..... | 400 |
| Soure | 500 | Amieira | 500 |
| Mealhada..... | 300 | Figueira da Foz..... | 600 |
| Mogofores..... | 400 | | |

B) Batatas

I—De qualquer estação para as de Lisboa (Caes dos Soldados) a Povoia, Alcantara-Mar a Bemfica, Gaia ou Porto (Campanhã) ou vice-versa.

Por wagons completos ou pagando como tal:

Por tonelada: Tabella n.º 22 — Minimo de percurso a taxar: 60 kilometros ou pagando como tal.

II—Expedições do peso minimo de 4:000 kilogrammas ou pagando como tal:

Por tonelada

| Das estações abaixo ás da frente ou vice-versa | Lisboa (Caes dos Soldados) a Braço de Prata | Alcantara-Terra ou Alcantara-Mar | Bemfica | Belem ou Pe- drouços | Das estações abaixo ás da frente ou vice-versa | Lisboa (Caes dos Soldados) a Braço de Prata | Alcantara-Terra ou Alcantara-Mar | Bemfica | Belem ou Pe- drouços |
|---|---|-------------------------------------|---------|-------------------------|---|---|-------------------------------------|----------|-------------------------|
| Lisboa (C. dos Soldados) a B. de Prata | Reis - | Reis - | Reis - | Reis 300 | Pero Negro..... | Reis 800 | Reis 700 | Reis 600 | Reis 800 |
| Olivaes ou Sacavem..... | - | 250 | 250 | 350 | Dois Portos..... | 840 | 740 | 640 | 840 |
| Povoia..... | - | 400 | 400 | 500 | Rua..... | 910 | 810 | 710 | 910 |
| Alverca..... | 300 | 550 | 550 | 650 | Torres Vedras..... | 980 | 880 | 780 | 980 |
| Alhandra..... | 350 | 600 | 600 | 700 | Ramalhal..... | 1.400 | 1.000 | 900 | 1.100 |
| Villa Franca..... | 400 | 650 | 650 | 750 | Outeiro..... | 1.200 | 1.100 | 1.000 | 1.200 |
| Carregado..... | 470 | 720 | 720 | 820 | Bombarral..... | 1.320 | 1.220 | 1.120 | 1.320 |
| Azambuja..... | 610 | 860 | 860 | 960 | S. Mamede..... | 1.420 | 1.320 | 1.220 | 1.420 |
| Reguengo..... | 720 | 970 | 970 | 1.070 | Obidos..... | 1.500 | 1.400 | 1.300 | 1.500 |
| Sant'Anna..... | 800 | 1.050 | 1.050 | 1.150 | Caldas da Rainha..... | 1.560 | 1.460 | 1.360 | 1.560 |
| Valle de Santarem..... | 900 | 1.150 | 1.150 | 1.250 | Bouro ou S. Martinho..... | 1.670 | 1.570 | 1.470 | 1.670 |
| Santarem..... | 1.000 | 1.250 | 1.250 | 1.350 | Cella ou Vallado..... | 1.850 | 1.750 | 1.650 | 1.850 |
| V. de Figueira ou Matto Miranda | 1.200 | 1.450 | 1.450 | 1.550 | Belem ou Pedrouços..... | 300 | - | - | - |
| Torres Novas..... | 1.500 | 1.750 | 1.750 | 1.850 | Algés a Paço d'Arcos..... | 350 | - | - | - |
| Barcarena ou Cacem..... | 350 | - | - | - | Oeiras a Parede..... | 420 | - | 300 | - |
| Cintra ou Sabugo..... | 470 | 370 | 270 | 470 | Estoril ou Cascaes..... | 500 | 320 | 420 | 220 |
| Mafra..... | 550 | 450 | 350 | 550 | | | | | |
| Malveira..... | 620 | 520 | 420 | 620 | | | | | |

Das estações abaixo ás de Gaia ou Porto (Campanhã) ou vice-versa:

| | | | |
|--------------|----------|--------------|----------|
| Granja..... | Reis 200 | Esmoriz..... | Reis 300 |
| Espinho..... | " 250 | Ovar..... | " 500 |

Condições particulares

1.^a—As taxas kilometricas serão applicadas, nos percursos que abranjam linhas de concessão differente, á somma das distancias de applicação.

2.^a—E' concedida armazenagem gratuita durante 10 dias, nas estações de Lisboa (Caes dos Soldados) e Alcantara Terra, ás remessas de batatas, expedidas por esta tarifa e que ás ditas estações sejam destinadas; e bem assim, durante 10 dias, nas estações de partida e 5 dias nas estações de chegada, ás expedições das restantes mercadorias transportadas ao abrigo d'esta tarifa. Estas concessões são limitadas a 200 toneladas por consignatario para as remessas de batatas, e a 50 por expedidor ou consignatario para as restantes mercadorias comprehendidas n'esta tarifa.

A responsabilidade da Companhia, conforme as disposições legaes em vigor, cessará desde que findar o praso marcado no artigo 111.^o da Tarifa Geral.

A presente tarifa annulla e substitue, para todos os effeitos as tarifas especiaes n.ºs 14 e 17 de pequena velocidade, em vigor desde 1 de Abril de 1899.

Lisboa, 12 de Janeiro de 1903.