

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL, POR DESPACHOS DE 5 DE MARÇO DE 1888 E 13 DE MAIO DE 1900 DO MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

C. XAVIER CORDEIRO

Proprietário-diretor-editor

L. DE MENDONÇA E COSTA

REDATOR

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

TYPOGRAPHIA DO COMMERÇIO

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 accessórias, dos Caminhos de ferro do Estado.

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

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

## SUMMÁRIO

TARIFAS, por J. Fernando de Sousa.....	Páginas
PEREIRA CARRILHO.....	391
PARTE OFICIAL — Portaria de 27 de novembro do Ministério das Obras Públicas e decreto de 13 de novembro do Ministério da Marinha.....	393
TARIFAS DE TRANSPORTE .....	394
CINTRA AO OCEANO .....	394
NOTAS DE VIAGEM — XI — Descendo a Mandchuria — As nossas gravuras — Comboio polychromo — Demoras chinezas — Hotel anglo-chinez ou chino-ingles (ilustrado).....	395
EXPOSIÇÃO DE PILSEN .....	395
AUTOMÓBILISMO.....	396
A HULHA NO MUNDO.....	396
CONGRESSO DE CAMINHOS DE FERRO .....	397
PUBLICAÇÕES RECEBIDAS .....	397
TRACÇÃO ELECTRICA.....	398
PARTE FINANCEIRA — Carteira dos Acionistas — Boletim da Praça de Lisboa — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portuguesas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis .....	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 — Relatório do Conselho de Administração .....	400
AVISOS DE SERVIÇO — ARREMATAÇÕES .....	401 e 402
ANNUNCIOS .....	403
AGENDA DO VIAJANTE .....	404
HORARIO DOS COMBOIOS .....	405
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA .....	406

## TARIFAS

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

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

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

Tal é o critério, com foros de axioma, que orienta, não direi já o *servum pecus* da clientela de jornais, mas alguns com ilustração e responsabilidades.

Haja vista o que está sucedendo.

A Companhia Real dos Caminhos de ferro Portugueses submeteu à homologação do Governo uma remodelação completa e radical das suas tarifas, geral e especiais, 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 supreendem 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 pretenções à immutabilidade.

Alguns desses inconvenientes, como a exigência demasiado 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 conjunto representam um progresso inegável.

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

Entretanto, o Conselho de Administração dos caminhos de ferro do Estado, que ha muito reconheceu 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 tem de ser subordinadas ás condições do tráfego de cada região.

E' incontestável 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.

Ninguem pôde contestar as grandes vantagens inerentes 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 propósito de unificação até conservar identica numeração dos artigos.

Salvo ligeiras alterações, beneficiosas para o publico, pôde-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 fórmula.

Quanto ás tarifas especiaes, que nada tem com a geral, se as condições de cada linha e as exigencias do seu tráfego impõem a diversidade, ha manifesta conveniencia em adoptar a mesma fórmula de tarificação, diferindo 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; diferenciação pelo sys-

tema belga, que é o mais racional e equitativo; tabelas de preço decrescentes, com os preços calculados por fracções de 5 kilometros e inscriptas em quadros que acompanham cada tarifa; condições geraes de aplicações 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 especativa, não direi já benevol, mas serena e imparcial, pois ninguem deve criticar o que não conhece, nem malsinar o que tem obrigação de suppor estudado com sciencia e consciencia.

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

«*Caveant Consules!*» Os Consules no caso eram os respeitaveis vogaes do conselho de tarifas, convidados a esquadriñar 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 benefícios 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 fraguedo 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.<sup>a</sup> classe 0,695 na 2.<sup>a</sup> 0,495 na 3.<sup>a</sup>) 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.<sup>a</sup> classe, 21 na 2.<sup>a</sup>, 15 na 3.<sup>a</sup>. 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 opórtuna, 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 vagons, 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 inseparável 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 pode chamar *portagem* e que constitue a remuneração do capital, a fim de lhe dar juro e amortização.

Desde que a taxa se não oponna, 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 diferença é suprida pelo imposto, com o qual se saldam os encargos que sobre o Thesouro lançou a construcção dos caminhos de ferro.

Reducir inutil e improductivamente as taxas, o mesmo é que aliviar os que directamente são beneficiados pelo uso do caminho de ferro, para sobre-carregar a massa dos contribuintes, ao invez dos mais incontestaveis principios da justiça distributiva, que mandam proporcionar os encargos aos benefícios.

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

Mesmo apóis a amortização do capital, seria preferivel que o Estado continuasse a realizar maior rendimento, applicando o a emprehendimentos de utilidade geral, á conclusão da rede 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 rede 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 hão de 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 elles produzem, além de certo limite, reverte em beneficio directo das regiões servidas.

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

Todos pedem caminhos de ferro; todos exigem mais comboios, melhor serviço, velocidade crescente, segurança impeccavel. E quando se lhes pedem algumas mealhas, surgem os inflamados 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. Ninguem 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 reducções, princi-

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

A principal, para não dizer a única, elevação de taxas é nas de passageiros, perfeitamente justificada pela igualdade que estabelece, pela exiguidade que representa, pelo destino que vai 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 acelerada, à 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 aceita sem relutância?

Pois faça o mesmo em matéria ferro-viária.

E para findar, seja me lícito propôr à reflexão dos propugnadores de caminhos de ferro sem receitas a seguinte afirmação do autorizado tratadista da especialidade, Colson, no seu excelente livro *Transports et tarifs*.

«Em quanto se não pede à mercadoria mais do que ella pôde pagar, as modificações da tarifa que lhe é aplicada modificam a repartição, entre o público 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 público todos os serviços de que é susceptível. O verdadeiro interesse público exige, não que se renuncie a excedentes de receitas, mas que um bom regime financeiro dê a esses excedentes destino acorde com o interesse geral.»

E' essa a presente situação das linhas do Estado.

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

A imprensa cumpre esclarecer o público 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 próprias administrações são as primeiras interessadas em não pedir ao trânsito mais do que elle pôde dar, sob pena de o verem retrair-se.

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

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

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

J. Fernando de Sousa.

## Pereira Carrilho

Precisa o escritor revestir-se de toda a coragem para escrever este nome no alto de uma notícia sem que a impressão de tristeza que o accomete lhe tire a firmeza da mão, impossibilitando-o de traçar caracteres legíveis.

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 afecto 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 turiferário 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 funcionário que soube, pela sua intelligencia, elevar-se aos mais altos cargos do funcionalismo público e particular, e prestar relevantíssimos serviços, em todos os ramos a que a sua prodigiosa actividade foi aplicada.

Chegou a hora da justiça. A morte que para tantos é o tabernáculo onde se acolhem os que só aí deixam de ouvir os murmúrios das multidões, deve ser para Pereira Carrilho o inicio do julgamento justiceiro do paiz, acclamando-o pelos altos serviços que deve àquele espírito 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 política ou dos interesses publicos.

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

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

Quando, em 1894 a situação da Companhia chegara ao periodo mais agudo da sua crise financeira, quando esgotadas já as tentativas de varios negociadores enviados ao estrangeiro a tratar com os credores, que voltavam de lá sem uma solução achaia ou com uma solução inaceitável, Pereira Carrilho tomou a si esse encargo, foi a sua muita competencia aliada ao seu grande valimento que conseguiu agremiar tantos interesses desencontrados, tantas ambições insóffridas, tantas más vontades manifestas, num acordo aceitável 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 extermínio 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 dívida 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 triumphará! Porque o seu espírito energico, acompanhado pelos seus sentimentos de justiça e pel sua tenacidade na luta e aptidões para o trabalho, haviam-o fadado para triumphador.

E hoje ainda, esse espírito sentir se-hia triunfante se presenciasse a dor que o seu desaparecimento causou, e a justiça que lhe é feita.

Porque tão forte era a envergadura d'esse espírito, que dir-se-hia que a morte o espreitou artificalmente adormecido para conseguir dominá-lo.

Honra á sua memoria — paz á sua alma.

# PARTÉ 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 circunstâncias adamente 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 comissão 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 legaes de coibir 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 provisões 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 adicional 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 legislacão 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 linhas 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 diferenças de taxas e regras que se não justificam.

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

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

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

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 aplicação das tarifas especiaes. O estacionamento de vagons é sujeito a regras mais severas que as actuaes para promover a melhor utilização dos vagons. 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 atração 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 vagons.

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

O art. 16.º estipula as taxas de utilização de guindastes com reducções 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 aplicação 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, applicável a expedições parciaes, resolveu publicar esta ampliação que atinge tambem o arraste dos vagons varios empregados naquelle serviço.

E' muito uso nos paizes productores d'este combustivel, as minas e os grandes negociantes terem vagons 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 líquidos por vagons 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 II 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 aprovadas 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 aplicação, 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 varias, 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<sup>m</sup>, 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 — Materiaes de construcção, minérios, adubos, sal, etc.

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

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

N.º 11 — Cereaes, legumes secos, farinhas e batautas.

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 aplica 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 igualmente differenciadas pelo sistema belga e aplicadas por fracções de 5 kilometros.

Além dos preços de aplicação 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 oficial ácerca da sua aplicação.

Os carros são, uns abertos e outros fechados, quasi iguaes 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.º, de Berlim; teem a força de 450 cavallos, sendo alimentadas por dois geradores multitolares 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 experiecia 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 démos 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 — Comboio 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'aquelle 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 reproduções 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.

## CINTRA AO OCEANO

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

A' experiecia 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 locaes 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 installação electrica, pela casa Westinghouse, nada deixa a desejar.

Quem, pelo Transsiberiano, quer ir á capital da China tem dois caminhos a seguir ao partir d'este ponto: ou continua 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 Tien 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 cores 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 cõr de grão ou alaranjadas com o pomposo titulo de 1.<sup>a</sup> classe, outras azuis ou verdes que dizem ser 2.<sup>a</sup>, outras cinzentas, pardas, sem pintura.



Mulheres em Liaoiane

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

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

A illuminação é feita por um coto 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 diferença 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 chineza 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 forma 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 entenderme para arranjar *sampan* (barco chinez) 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 apareceu um creado chinez 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. Podem ser ambos surdos mudos, que não deixarão de entender-se.

O alojamento comquanto á europea, com seus laivos de chinez 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 portuguezes ali concorressem, procurando abrir novos mercados de consumo.

A Suissa, a Allemanha, a Russia, estão semeadas 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 pneumáticos *Continental*. Percorreu 593 kilometros em 6 horas e 39 minutos o que dá a média de 89<sup>1/2</sup>,194 por hora.

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

um tambor para mangueiras e bombas de compressão da agua. 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 Survilliers*, 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 sistema *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 electro-automoveis, além de varios automoveis a petroleo na província.

\*  
A cidade de Paris tem, para o serviço de regas, um automovel regador a vapor com 30 cav. que pôde 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 recuar pelo futuro, pois que, embora haja muitos jazigos por explorar, as necessidades crescem notavelmente.

Pôde 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 países 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 aceito.

## 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 sistema 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 sistema, e das felizes applicações que vae tendo, nomeadamente nas linhas italianas de Milão a Arona.

Dá noticia das acquisitions de material feitas pelas companhias hespanholas, das reducções das tarifas efectuadas, 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 distinto 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 alfaias agricolas, as podas, a criação artificial das gallinhas, são seguramente assumtos 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 tem de estudar tudo isso e muitas outras matérias 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 correcta e diminuida—ao contrario do que usa dizer-se: correcta e aumentada.

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.....	8:022\$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 Maçãs

Não se tendo reunido por falta de representação de capital a assembléa geral extraordinaria d'esta companhia, convocada para hoje, por ordem do ex.º 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 ocupar dos assumtos 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 assumtos 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 assumtos 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 espectativa em quanto a medidas de alta finança.

Jornaes officiosos afirmaram 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 forma, agora ou mais tarde, essas medidas sobresaltam sempre o commerçante e o contribuinte, porque já é sabido que em cada anno, e sempre com o fim de equilibrar o orçamento, vao-se agravando os impostos e tornando-se cara a vida.

A comissão encarregada da revisão da pauta aduaneira tem trabalhado com afinco. 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 inscrições 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 Zambezia, 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 oferta de papel, não só proveniente de operações sobre coloniaes, como pela necessidade de realizações forçadas para apuramento de contas.

### Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel	
Londres 90 d/v...	43 1/8	43 1/4	Desconto no Banco
» 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	Cambio do Brazil.....
» cheque....	274	275	Premio da libra.....
Francfort 90 d/v ..	270 1/2	271 1/2	1\$070
» cheque.....	274 1/2	275 1/2	e
Madrid cheque ...	830	840	1\$080

## Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS	NOVEMBRO													
	16	17	18	19	20	21	23	24	25	26	27	28	30	-
Lisboa: Inscrições 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% 1883.....	20.750	20.750	20.750	20.750	20.750	20.750	-	-	-	20.700	20.700	20.600	-	-
» 4% 1890 assent.....	-	-	-	-	-	-	-	48.600	-	-	-	-	-	-
» 4% 1890 coupon....	-	-	-	-	-	-	-	-	48.500	-	-	48.500	-	-
» 4 1/2 % 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 % coup. int....	-	56.700	-	-	56.700	56.600	-	-	56.400	56.400	-	-	-	-
» 4 1/2 % externo....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Tabacos coupon....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções 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	118.000	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. 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% .....	-	-	93.800	-	-	94.200	-	-	-	-	-	-	-	-
» 5% .....	91.000	-	-	-	-	-	-	91.000	91.200	91.000	91.000	91.100	91.100	-
» Comp. Phosphoros.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	91.500	91.600	-	-
» C. Real 3% 1.º grau	-	-	-	83.000	-	82.700	-	83.000	-	83.100	83.100	83.100	83.100	-
» 3% 2.º grau	42.350	42.350	42.400	42.400	-	-	42.400	42.500	43.500	43.600	43.500	-	43.050	-
» C. 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	-	-	-	96.000	-	-	-	-
Paris: 3% 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	-	-
Acções Companhia Real....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	180	178	177	-	-
» Madrid Caceres.....	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. 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. Beira Alta.....	117	117,50	117,75	117,50	116	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Madrid Caceres....	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% portuguez.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. Atravez Africa....	-	-	-	-	-	82,50	82,93	82,75	-	-	-	82,25	-	-
Amsterdam: Atravez Africa....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bruxellas: Atravez Africa....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

## Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhóes

Linhos	Periodo de exploração	1903		1902		Totais desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totais	Kilom.	Kil.	Totais	Kilom.	1903	1902
COMPAGNA REAL	de a 22 28 Out	693	Réis 99.405.000	Kil. 143.441	693	Réis 98.793.776	Kil. 142.559	3.788.178 000	Réis 3.704.163.149
	29 4 Nov	»	Réis 90.915.000	Kil. 131.190	»	Réis 88.987.568	Kil. 128.409	3.879.093.000	Réis 3.793.150.717
Nova rēde garantida.....	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-
	22 28 Out	380	Réis 14.710.000	Kil. 38.710	380	Réis 14.497.224	Kil. 38.150	557.643 000	Réis 516.846.851
Sul e Sueste.....	29 4 Nov	»	Réis 13.953.000	Kil. 36.718	»	Réis 13.196.432	Kil. 34.727	571.596.000	Réis 530.043.283
	11 20 Out	518	Réis 46.538.350	Kil. 89.842	494	Réis 45.824.335	Kil. 92.761	1.141.833.700	Réis 989.318.424
Minho e Douro.....	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-
	15 21 Out	358	-	-	358	-	-	-	-
Beira Alta.....	22 28 »	253	Réis 9.660.142	Kil. 38.182	253	Réis 8.419.842	Kil. 33.280	336.002.986	Réis 322.369.703
	29 4 Nov	»	Réis 7.462.749	Kil. 29.496	»	Réis 8.016.135	Kil. 31.684	343.465.735	Réis 330.385.838
Nacional—Mirandella e Vizeu.....	8 14 Out	105	Réis 2.472.029	Kil. 23.543	105	Réis 2.140.206	Kil. 20.382	75.973.201	Réis 73.126.937
	15 21 »	»	Réis 2.128.516	Kil. 20.223	»	Réis 2.063.113	Kil. 19.648	78.096.707	Réis 75.190.050
Guimarães .....	1 10 »	34	Réis 2.028.675	Kil. 19.123	»	Réis 1.924.616	Kil. 18.329	80.120.382	Réis 77.114.666
	15 21 »	64	Réis 2.684.960	Kil. 78.969	34	Réis 2.721.160	Kil. 80.034	76.272.505	Réis 77.581.528
Porto á P. e Famalicão	28 3 Nov	3656 P.	Réis 2.410.411 P.	Kil. 659.3656 P.	648	Réis 2.370.573 P.	Kil. 648 P.	93.994.126	Réis 92.421.777 P.

# LINHAS PORTUGUEZAS

**Caminhos de ferro do Estado.** — O sr. ministro das obras publicas aprovou 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 aprovada a resolução de se collocarem gradualmente nas carruagens actuaes apparelhos 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 sistema 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 cujo lançamento se concluiu ha dias, como dissémos. Começou já o assentamento dos carris e nesta semana deve começar a passar a locomotiva, como ja 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 suprimir um grande numero de passagens de nível. Todas as das rôdes do Norte, de Orleans e de P. L. M. neste departamento foram suprimidas. Actualmente a companhia do Oeste teve de suprimir as quatro da linha de Paris a Argenteuil, entre Asnières e o limite do departamento.

Custaram as obras cerca de 3 milhões.

A rôde 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 coiffiente da exploração passou assim de 75,46 a 74,87 %.

No aumento de receitas contribuiram os passageiros com 54,27 % e as encommendas postaes com 17,92 %.

Este ramo tem tendencias de subir em todas as linhas.

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

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

O ministro da guerra dirigiu um officio á companhia P. L. M. elogiando o serviço ferroviario que prestou por occasião das ultimas manobras do exercito frances.

## DINAMARCA E ALLEMANHA

Foi inaugurada a nova linha continental Ghedser-Warnemünde construída pelo governo dinamarquez e meckleburguez.

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 milhôes sterlinos, tendo augmentado no ultimo anno 21.250.000 libras.

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

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

As receitas do trafego subiram a 54 milhôes 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 naveavel a juzante de *Stanley falls*, com o ramal naveavel a montante d'estas quedas e bem assim uma outra via ferrea na margem esquerda do Congo que ligue o ramo naveavel a juzante dos rapidos de Zandré com o ramal naveavel 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 assembléa 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 ..	35.443.326	57.160.384	66.551.341	111.831.327
Outros fornecimentos .....	27.395.393	36.491.345	71.361.300	184.589.348
Remessa de fundos para paizes estrangeiros para pagamento de coupons e outros .....	552.790.379	465.605.368	726.868.355	978.187.360
Somma .....	615.629.397	559.557.370	864.783.397	1.274.608.315

	1899	1900	1901	1902
Fornecimento de carvão ..	119.536.367	161.495.383	118.369.363	78.051.355
Outros fornecimentos .....	149.315.317	95.495.397	143.020.350	74.773.318
Remessas de fundos para paizes estrangeiros para pagamento de coupons e outros .....	613.824.316	622.667.376	605.560.314	404.164.381
Somma .....	915.676.335	879.657.353	866.950.316	556.089.303

Assim 1902 tem sobre:

	Diversos fornecimentos	Remessa de fundos	Tota
	Carvão		
1901.....	— 40.318.500	— 68.256.531	— 309.960.385
1900.....	— 83.447.544	— 20.720.384	— 322.668.325
1899.....	— 41.485.342	— 74.542.503	— 355.687.303
1898.....	— 38.779.387	— 109.816.343	— 574.023.379
1897.....	+ 11.499.394	+ 3.409.319	— 307.794.367
1896.....	+ 20.590.351	+ 38.281.589	— 61.440.387
1895.....	+ 42.603.312	+ 47.377.318	— 58.610.367

### 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'acordo 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-Alfarelos foram:

Do trafego .....	5.423.113.382	
Fóra do trafego .....	14.350.367	5.437.464.350
As despesas ordinarias do mesmo exercicio, de toda a ordem foram .....	2.228.977.302	
Diferença .....	3.208.487.348	

Addiccionando:

Juros das inscripções 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 metallicos.....	642\$738
Perda por destruição de material circulante e inutilização de rodados, ou seja a diferença entre o valor de inventario e o material aproveitável.....	2.742\$893
Extermo 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
Líquido.....	550.858\$328
	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
Líquido 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.....	623.418\$845
—Reserva.....	62.341\$884
d) Amortização das obrigações 2.º grau.....	57.893\$672
Restam Réis.....	2.157.369\$200
Addiccionado o saldo dos exercícios.....	503.183\$289
Total Réis.....	614\$935
	<u>503.798\$224</u>

O vosso Conselho d'Administração, d'accordo com o Comité de Paris, em vez de acelerar, 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 tráfego que maior será com a proxima abertura da linha de Vendas Novas. Não deixa comodo de fazer uso, quanto ás obrigações de 2.º grau, como no anno anterior, da facultade 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%.....	francos	545.911,10
» 4%.....	"	51.010,15
» 4 1/2%.....	"	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
Disponível acima.....	503.798\$224
Líquido.....	<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%.....	4 francos ou 3,2 marcos
» 4%.....	5,33 "
» 4 1/2%.....	6 "

(Continua).

## Avisos de serviço

### Companhia 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 Penarroya, 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 Público 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 fronteira de Badajoz é de 232 kilometros, pela qual serão aplicadas as tarifas kilometricas.

As demais tarifas serão applicadas como de ou para Penarroya. 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, Cintra 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.º — que o retorno se faça d'uma só vez para cada remessa em cheio, e da estação consignataria d'esta;

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

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

4.º — 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 comunicação das linhas hespanholas não são admitidas expedições de aves apanhadas com rêsdes, armadilhas, laços, etc., com destino a França, mas unicamente as aves mortas a tiro.

Ainda assim os remettentes 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 sae 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<sup>h</sup>, 10' da tarde do dia 25.

Ficam anulados os Avisos ao Pùblico 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 anuncio 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 comissão nomeada para proceder aos actos do concurso, propostas para a construção da ponte sobre o rio de Tavira, no terceiro lance 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 mesmoconselho, 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 anuncio 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 efectuar no cofre da direcção o deposito provisório de 15.000 réis, ou, quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste.

Este deposito poderá ser efectuado sómente até a vespera do dia designado para o concurso.

O concorrente a quem fôr adjudicado o fornecimento reforçará o deposito provisório até perfazer a percentagem de 5 p. c. da importancia total da adjudicação. Este reforço será feito no cofre da direcção onde houver sido efectuado o deposito provisório. Os depositos provisórios 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 serviço 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 Lance 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 comissão presidida pelo respectivo engenheiro chefe da secção, terá lugar 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 provisório 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 provisório 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 Cândido 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 casclos vasios, 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 vagons 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 commun, 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 vasios, 78 k. de Coimbra a Figueira da Foz, a Garland Laidly & C.º; — 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.º; — 4 vol. 2 atados diferentes, 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 apparelhos 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 oficial de marcas e patentes, rua de El-Rei, 178, Lisboa.

## J. B. FERNANDES & C.º

SUCCESSIONES DE JOSÉ GREGORIO 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

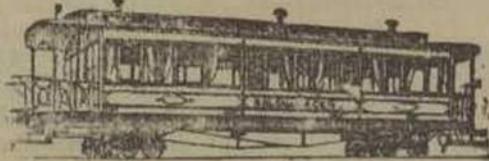
Travessa do Carvalho, a S. Paulo, 37-A

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

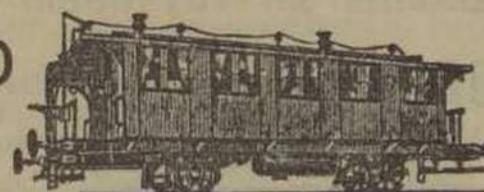
Artigos para tratamento de vinhos

Arame de bicos para vedações. Arame para enfardamento de paleta. Pasta brilhante AMOR, para limpar toda a qualidade de metais garantindo-se um brilho inexcavável.

LARGO DE S. JULIÃO, 15 A 18

**WEGMANN & C.**

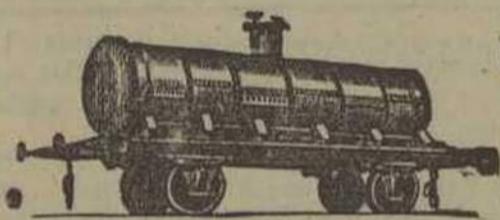
CASSEL (ALLEMANHA)



FORNECEM

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

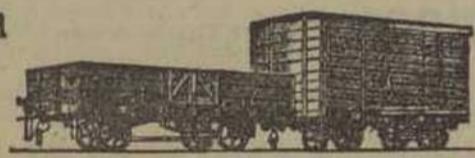
Vagons tanques para o transporte de petroleo, alcatrão, melaço, alcool, etc.

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

Representante para Portugal e Hespanha

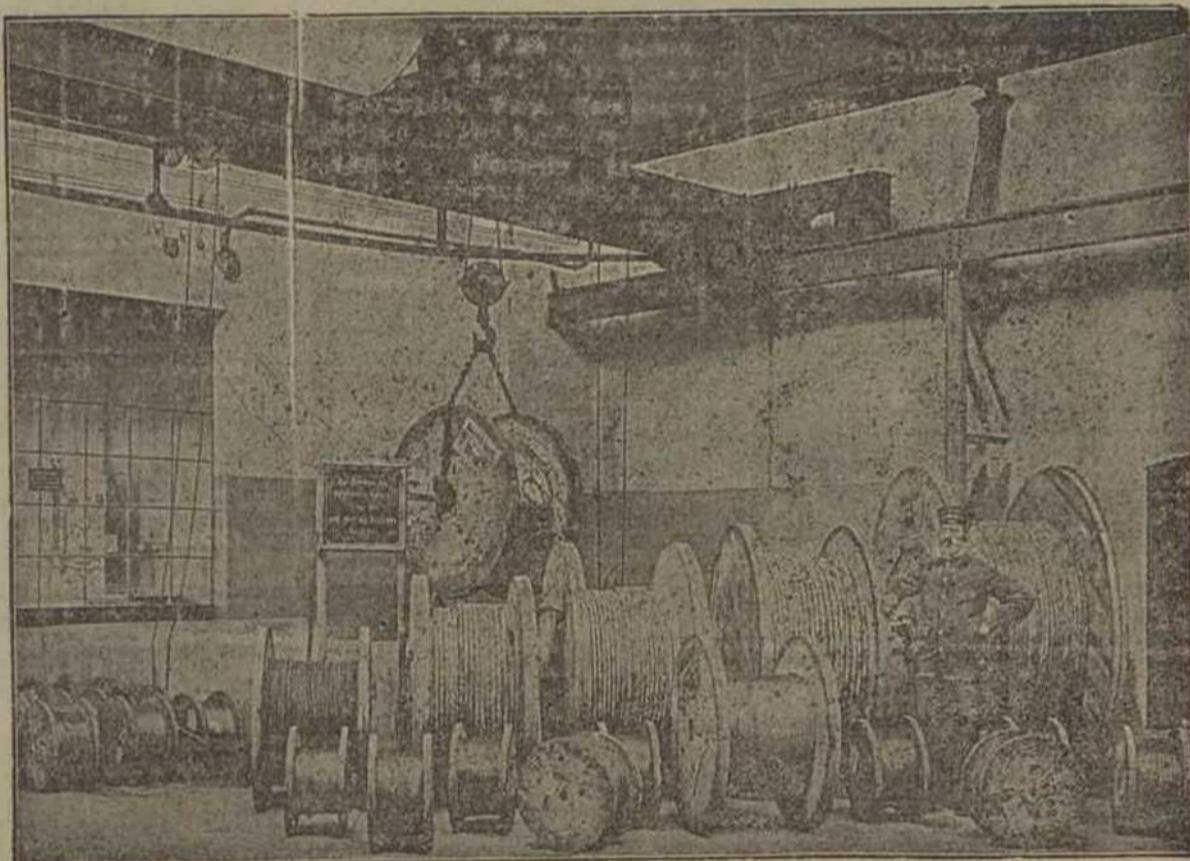
Adolfo Sche!!

Calle del Barquillo, 15 — MADRID

**Fabrica de cabos electricos Rheydt****COMPANHIA POR ACÇÕES**

Fabricação e collocação  
de todos os generos de  
cabos revestidos de chum-  
bo para correntes de alta  
tensão, correntes conti-  
nuas, polyphasicas e al-  
ternativas ate 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 signaes, para correio, marinha, serviço de incendios, minas

REFERENCIAS DE PRIMEIRA ORDEM CONTRAOTOS FIRMES

**RHEYDT (Prussia rhenana)**

Representante para Portugal e Hespanha, Adolfo Sche!! 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-MÉMOIRE DU VOYAGUER

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

**ALCOBAÇA** Hotel **Gallinha**.—Aposentos commodos extremamente aceados. Cozinha excellente. Carrros para Vallado e mais pontos.—Proprietario, Antonio Sousa Gallinha.

**BRAGA-BOM JESUS** Grande Hotel — Grande Hotel do Elevador — Grande Hotel da Bon 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 Touro. — 15, Campo do Touro, 18. — Este hotel é sem duvida um dos melhores da província, de inexcediveis commodidades e aceio, tratamento recommendavel — Proprietario, Domingos José Pires.

**HAMBURGO** Walter Muths & Sautier. — Comissões, 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.º ordre. — Proprietario, Victor Sassetti.

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

**LISBOA** C. Mahony & Amaral. — Comissões, consignações, transportes, etc. Vide annuncio na frente da capa — Rua Augusta, 70, 2º.

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

**MADRID** Cesar Fereal. — Agente Commercial da Companhia dos caminhos de ferro. Transportes, commissões

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

**MONT' ESTORIL** Grand Hotel d'Italle. — De 1.º ordem; construido especialmente, proximo da estação e do Casino. Grandes salas — Accommodações para famílias. Cozinha e serviço á francesa. Mesa redonda e por lista. Aberto todo o anno. Propri. — Petracchi Felice.

**NAZARETH** Grand 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. — Propri. 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.º ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros; muito central — Propri. 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. Delpont, 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. Bellos aposentos; Serviço primoroso; Diario 1\$200 a 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.



Índice dos artigos principaes relativos a arte do engenheiro

PUBLICADO PELA

IMPRENSA 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 **conteem 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**.

Único deposito em Portugal dos FILTROS MALLIÉ  
Antiga casa JOSÉ ALEXANDRE — 8, Rua Garrett, 12  
LISBOA

# AGUAS CHLORETTADAS DA AMIEIRA

Abertura do Hotel e Estabelecimento balnear em 15 de maio

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

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

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

## COMPANHIA REAL

C. Sobre Algés C. Sodré

Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-30 m.	5-44 m.	5-30 m.	5-45 m.
5-50 m.	6-4 m.	6-23 m.	6-38 m.
6-15 m.	6-24 m.	6-45 m.	7-0 m.
6-35 m.	6-49 m.	7-5 m.	7-24 m.
7-0 m.	7-14 m.	7-30 m.	7-45 m.
7-20 m.	7-34 m.	7-53 m.	8-8 m.
7-45 m.	8-4 m.	8-18 m.	8-33 m.
8-5 m.	8-20 m.	8-33 m.	8-47 m.
8-30 m.	8-44 m.	9-3 m.	9-18 m.
8-50 m.	9-2 m.	9-23 m.	9-38 m.
9-15 m.	9-31 m.	9-43 m.	10-0 m.
9-35 m.	9-49 m.	10-5 m.	10-24 m.
10-0 m.	10-14 m.	10-30 m.	10-15 m.
10-20 m.	10-34 m.	10-53 m.	11-8 m.
10-45 m.	11-4 m.	11-45 m.	11-30 m.
11-5 m.	11-19 m.	11-35 m.	11-54 m.
11-30 m.	11-44 m.	12-0 m.	12-15 m.
11-50 m.	12-4 m.	12-23 m.	12-38 m.
12-15 m.	12-34 m.	12-45 m.	1-0 m.
12-35 m.	12-40 m.	1-5 m.	1-37 m.
1-0 m.	1-14 m.	1-30 m.	1-45 m.
1-20 m.	1-54 m.	1-53 m.	2-8 m.
1-45 m.	2-4 m.	2-15 m.	2-30 m.
2-5 m.	2-19 m.	2-35 m.	2-44 m.
2-30 m.	2-44 m.	3-0 m.	3-15 m.
2-50 m.	3-4 m.	3-23 m.	3-38 m.
3-15 m.	3-31 m.	3-45 m.	4-0 m.
3-35 m.	3-49 m.	4-5 m.	4-14 m.
4-0 m.	4-44 m.	4-30 m.	4-45 m.
4-20 m.	4-34 m.	4-53 m.	5-8 m.
4-45 m.	5-4 m.	5-45 m.	5-30 m.
5-5 m.	5-19 m.	5-33 m.	6-0 m.
5-30 m.	5-44 m.	6-0 m.	6-23 m.
6-45 m.	6-34 m.	6-45 m.	7-0 m.
6-35 m.	6-49 m.	7-3 m.	7-24 m.
7-0 m.	7-14 m.	7-30 m.	7-45 m.
7-45 m.	8-4 m.	8-15 m.	8-30 m.
8-5 m.	8-19 m.	8-35 m.	9-15 m.
8-30 m.	8-44 m.	9-0 m.	9-23 m.
8-50 m.	9-4 m.	9-23 m.	9-38 m.
9-15 m.	9-34 m.	9-45 m.	10-0 m.
9-35 m.	9-40 m.	10-3 m.	10-24 m.
10-0 m.	10-14 m.	10-33 m.	10-38 m.
10-45 m.	11-4 m.	10-53 m.	11-8 m.
11-30 m.	11-44 m.	11-35 m.	11-54 m.
12-30 m.	12-48 m.	12-38 m.	12-58 m.

C. Sodré P. Arcos C. Sodré

8-5 m.	8-33 m.	8-59 m.	9-18 m.
12-30 m.	1-3 m.	—	—

C. Sodré Cascaes C. Sodré

6-45 m.	7-20 m.	6-48 m.	7-24 m.
7-45 m.	8-30 m.	7-48 m.	8-47 m.
9-10 m.	9-47 m.	a 8-25 m.	9-2 m.
9-45 m.	10-20 m.	9-18 m.	10-24 m.
a 10-40 m.	11-17 m.	a 9-55 m.	10-32 m.
10-45 m.	11-50 m.	10-48 m.	11-54 m.
12-15 m.	1-20 m.	a 11-25 m.	12-2 m.
a 1-40 m.	2-17 m.	12-48 m.	1-31 m.
a 4-45 m.	2-30 m.	4-48 m.	2-34 m.
a 3-10 m.	3-47 m.	a 2-25 m.	3-2 m.
a 3-15 m.	4-20 m.	3-18 m.	4-24 m.
a 4-40 m.	5-17 m.	a 3-35 m.	4-32 m.
a 4-45 m.	5-50 m.	4-48 m.	5-34 m.
a 6-10 m.	6-47 m.	a 5-25 m.	6-2 m.
a 6-15 m.	7-20 m.	6-18 m.	7-24 m.
a 7-40 m.	8-17 m.	a 6-33 m.	7-32 m.
a 7-45 m.	8-30 m.	7-48 m.	8-54 m.
a 9-15 m.	10-20 m.	9-18 m.	10-24 m.
a 10-40 m.	11-17 m.	a 9-35 m.	10-32 m.
10-45 m.	11-50 m.	10-48 m.	11-54 m.
12-25 m.	a 4-15 m.	a 11-25 m.	12-2 m.

Todos param em P. Arcos excepto os a

Lisboa	Queluz	Lisboa
9-40 m.	10-11 m.	10-30 m.
11-40 m.	12-11 m.	12-30 m.
1-40 m.	2-11 m.	2-30 m.
3-33 m.	4-6 m.	4-30 m.
7-10 m.	8-11 m.	8-30 m.
9-37 m.	10-8 m.	10-40 m.

Lisboa Cintra Lisboa

Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-25 m.	7-27 m.	5-10 m.	6-8 m.
7-20 m.	8-26 m.	6-40 m.	7-39 m.
10-40 m.	11-35 m.	7-45 m.	8-44 m.
12-40 m.	1-45 m.	9-2 m.	9-55 m.
a 4-44 m.	3-36 L.	4-0 m.	4-15 m.
4-45 m.	5-43 L.	4-0 L.	4-59 L.
7-15 L.	7-3 m.	—	—
9-30 m.	—	—	—

Lisboa Sacavem Lisboa

Lisboa	Sacavem	Lisboa
6-45 m.	6-38 m.	6-48 m.
7-50 m.	8-35 m.	8-28 m.
9-24 m.	9-24 m.	9-40 m.
10-8 m.	10-8 m.	10-30 m.
11-30 m.	11-30 m.	11-44 m.
12-15 L.	12-15 L.	12-2 L.
12-23 L.	12-38 L.	12-25 L.
12-45 L.	1-0 L.	2-14 L.
12-55 L.	2-33 L.	2-33 L.
1-0 L.	3-44 L.	3-41 L.
1-20 L.	4-36 L.	4-39 L.
1-45 L.	5-20 L.	5-23 L.
2-5 L.	5-30 L.	6-0 L.
2-35 L.	6-35 L.	6-44 L.
2-30 L.	7-0 L.	7-44 L.
2-50 L.	8-0 m.	8-44 m.
3-15 L.	8-45 m.	9-25 m.
3-35 L.	9-45 m.	10-29 m.
3-50 L.	10-36 m.	11-38 m.
4-0 L.	10-40 m.	10-40 m.
4-20 L.	12-27 n.	12-27 n.

Lisboa Povoa Lisboa

Lisboa	Povoa	Lisboa
6-15 m.	7-13 m.	7-30 m.
10-9 m.	10-58 m.	11-15 m.
2-33 L.	3-31 L.	4-23 L.

Lisboa V. Franca Lisboa

Lisboa	V. Franca	Lisboa
4-36 L.	6-0 L.	5-25 m.
5-50 L.	7-14 L.	6-48 m.
10-56 m.	12-19 n.	8-0 m.
12-27 n.	1-51 n.	8-0 n.

Lisboa Santarem Lisboa

Lisboa	Santarem	Lisboa


<tbl\_r cells="3" ix="2" maxcspan="1" maxrspan="1" usedcols="3



# 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.º — R. dos Capellistas, 31, 1.º  
No Porto: — Tait, Rumsey & Symington — R. dos Ingleses, 23, 1.º

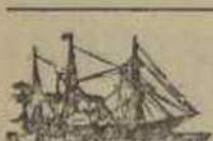
## Vapores a sahir do porto de Lisboa



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



**Madeira**, S. Vicente, S. Thiago, Principe, S. Thomé, Landana, Cabinda, Ambroz, 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



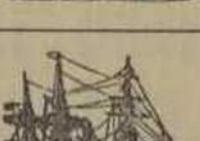
**Malaga** e Cadiz, vapor francez **Constantin**. Sahirá a 2 de dezembro. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



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



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



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



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



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



**Pernambuco**, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vap. allemano **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.º, R. do Alecrim, 10, 1.º



**Rotterdam**, Antuerpia e Bremen, vapor allemano **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, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Oravia**. Sahirá a 2 de dezembro. Agentes, E. Pinto Basto & C.º, 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.º, Rua El-Rei, 31, 1.º



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



# CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

## TARIFA DE DESPESAS ACCESSORIAS

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

### CAPITULO I.

#### Registo e guia, sêllo

##### Artigo 1.º — Registo e guia

1.º Em cada expedição, seja de que natureza for ..... 20 réis

##### Artigo 2.º — Imposto do sêllo

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

###### 1.º — Em cada bilhete de passageiro:

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

B — » superior a 400 réis, sendo de 1.ª classe ..... 30 »

» » » » » » » » 2.ª » ..... 20 »

» » » » » » » » 3.ª » ..... 10 »

C — » assignatura, por prazo não superior a 1 anno: 1.ª classe ..... 200 »

» » » » » » » » 2.ª » ..... 100 »

» » » » » » » » 3.ª » ..... 50 »

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 veiculos, conforme os preceitos seguintes:

a) pelos bilhetes de ida e volta cobram-se duas taxas, em relação a cada um, como se os passageiros compreassem um no ponto de partida e outro no ponto de regresso, contanto 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 diferença do preço, porque, no caso contrario, a somma das taxas será igual ao numero de passageiros;

c) o sêllo incide sobre os bilhetes, conforme o preço de cada um, que forem tirados successivamente durante o percurso do mesmo veiculo, 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, veículo ou parte do veículo, serão devidas tantas taxas quantos forem os passageiros; mas se o numero d'estes não for fixado e conhecido, serão cobradas tantas taxas quantos forem os lugares, segundo a lotação de cada veículo ou compartimento alugado ou reservado;

e) no caso de serviço combinado com países estrangeiros, o selo recarhirá no bilhete em relação ao preço do transito em Portugal, quer seja portugueza, quer estrangeira a estação em que for 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 prazo, mudança de itenerario e de paragem, ou por qualquer facto que somente altere a condição da passagem, ou importe a forma de cobrança addicional do preço do bilhete de que já tenha sido pago o imposto devido.

## CAPITULO II

## Grande velocidade

### Artigo 3.º — Serviço bracal

§ 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 fraccões indivisiveis de 10 kilogrammas.

## § 2.º — Véhiculos terrestres ou embarcações:

Cada veículo 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 necessário, para segurança ou conveniencia do transporte, que as rodas sejam separadas dos vehiculos, os expedidores não poderão recusar-se a fazer ou mandar fazer esta operacão.

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

Evolução 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 — Animaes (excepto os animaes pequenos taxados a peso e os animaes 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. 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:

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

**N. B.** — A carga e a descarga dos animaes ferozes serao 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 excede 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 fração 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.

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

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

Por fração indivisível de 50 kilogrammas e por dia (24 horas) ou parte de 1 dia depois do prazo de tolerância..... 10 réis  
Mínimo de cobrança ..... 50 "

**§ 2.º — Vehículos terrestres ou embarcações, cada veículo ou embarcação:**

Pelo tempo que ducorrer até 24 horas depois do prazo de tolerância ..... 200 réis  
Por fração indivisível de 24 horas a mais ..... 500 "

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

Por eixo montado e fração indivisível de 24 horas, depois do prazo de tolerância ..... 500 réis

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

Por fração indivisível de 100\$000 réis declarados e por fração também indivisível de 24 horas depois do prazo de tolerância ..... 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 prazo de tolerância ..... 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 quaisquer gastos de guarda, sustento, etc. Esta medida é applicável 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 danos que possam sofrer os animaes, sejam quais 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 estranho 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 estranho á responsabilidade da Administração, não estiver completamente concluída e o wagon desembaraçado 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 efeito, 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, estranho á responsabilidade da Administração, qualquer wagon, seja ou não seja completo o seu carregamento, sofrer detenção especial e não prevista nos n.ºs 1.º, 2.º e 3.º antecedentes (¹).

**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 efectuar dentro dos prazos concedidos ao consignatario para a fazer.

**Concessão especial:**

Começando os prazos 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.

<sup>(1)</sup> Quando o impedimento da alfandega provier da execução das operações de despacho, o prazo do estacionamento começará a correr 6 horas depois de ser posta a remessa á disposição do consignatario. Nos demais casos atendidos n'este numero o prazo correrá desde que se tornar efectiva 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 operaçōes 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 necessário, para segurança ou conveniencia do transporte, que as rodas sejam separadas dos vehiculos, os expedidores não poderão recusar-se a fazer ou mandar fazer esta operaçōe.

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

Evoluçãoes 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.<sup>o</sup> — Animaes ferozes e outros não designados n'esta tarifa:

Evoluçãoes 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.<sup>o</sup> — 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 renuncia do *aviso* por parte do remettente, 48 horas depois da data de chegada constante da senha do transporte (excepto quando se dê atraso por culpa da Administração), bem como as expedições que permanecerem na estação de partida mais de 48 horas antes de cumpridas pelo remettente as formalidades de expedição, pagarão:

§ 1.<sup>o</sup> — 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 prazo de tolerancia.....	2 réis
» » seguentes 5 dias » » » » .....	4 »
Cada dia a mais.....	10 »
Minimo de cobrança.....	50 »

§ 2.<sup>o</sup> — Vehiculos terrestres e embarcações:

Cada vehiculo ou embarcação:

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

**Artigo 9.<sup>o</sup> — Estacionamento de wagons**

Por wagon e 24 horas ou fracção de 24 horas de demora .....	15000 réis
» » periodo indivisivel de 24 horas de demora, passadas as primeiras 24 horas .....	25000 »

*Excepção:*

Na estação do Porto-A, a taxa de estacionamento, passadas as primeiras 24 horas, será de 35000 réis.

Os wagons requisitados para transporte nos termos do art. 14.<sup>o</sup>; 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.<sup>o</sup> — 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 ás 12 horas (meio dia) do dia seguinte.

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

São devidos os direitos de estacionamento:

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

2.<sup>º</sup> — 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.<sup>º</sup> — quando, incumbindo a descarga ao consignatario ou devendo elle coadjuval-a, esta, por motivo estranho á responsabilidade da Administração, não estiver completamente concluída e o wagon desembaraçado para outro transporte, dentro dos prazos marcados no presente artigo;

4.<sup>º</sup> — 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.<sup>º</sup> — quando, por vicio proprio do objecto do transporte, defeito ou deficiencia de tara, impedimento da alfandega ou das auctoridades estranho á responsabilidade da Administração, qualquer wagon, seja ou não seja completo o seu carregamento sofrer detenção especial, não prevista nos n.<sup>os</sup> 1, 2, 3 e 4 antecedentes.

**Artigo 10.<sup>º</sup> — Avisos de chegada**

Salvo renuncia expressa do remettente, por elle escripta na nota de expedição, a Administração avisará os consignatarios de quaequer 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.<sup>º</sup> — 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 transcripção dos dizeres das notas de expedição que as suas estações recebam, ou na transcripção do que constar da escripturação com a qual sejam transmittidas á Administração remessas provenientes de outras linhas.

2.<sup>º</sup> — 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 prazo legal, usar da faculdade que lhe assiste, em vista do artigo 108.<sup>º</sup> da Tarifa Geral, de vender as expedições, não retiradas, em hasta publica.

**CAPITULO IV****Disposições communs á grande e pequena velocidade****Artigo 11.<sup>º</sup> — Direitos de transmissão**

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

1.<sup>º</sup> — Bagagens, recovagens, cobre ou bronze amoedados, mercadorias de toda a especie e animaes taxados a peso, por 1.000 kilog. 100 réis

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

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

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

### Artigo 12.<sup>o</sup> — Repesagem

A Administração tornará a pezar 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 indivisível 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.<sup>a</sup> — Quando na estação de destino houver repesagem a pedido do consignatario, o prazo concedido para a descarga dos wagons por sua conta (artigos 6.<sup>o</sup> e 9.<sup>o</sup> d'esta tarifa) será suspenso desde que se fizer o pedido até que termine a operação.

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

3.<sup>a</sup> — 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 indivisível de 100 kilogrammas, estipulados no § 1.<sup>o</sup>

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

### Artigo 13.<sup>o</sup> — 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 apparelhos proprios para facilitar esse serviço, será pago pelo imposto especial abaixo designado, distinto e independente dos impostos que representam a indemnisação do trabalho feito no caminho de ferro:

1. <sup>o</sup> Mercadorias a granel, por cada fracção indivisível de 100 kilogrammas, 25 réis...	Minimo de percepção	50 réis
Outras mercadorias, cujas massas indivisíveis não excedam a 1.000 kilogrammas por cada fracção indivisível 100 kilogrammas, 15 réis.....		

2.º Volumes de peso indivisivel 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 apparelhos.

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

Se o serviço de carga ou descarga das embarcações fôr effectuado pelos consignatarios ou expedidores, e n'elle não tiver sido empregado guindaste ou qualquer outro apparelho proprio para facilitar a carga ou descarga, não será cobrado o direito respectivo; se, porém, neste trabalho o expedidor ou consignatario fizer uso dos referidos apparelhos, cobrará a Administração por cada fracção indivisivel 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 disponivel sem prejuizo do serviço, cobrando-se o direito de atracação seguinte:

#### MERCADORIAS

Por fracção indivisivel 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 indivisiveis 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 escrito, no modelo competente que as estações terão á disposição do publico, mediante deposito, nas estações que as recebam, de 1:000 réis por wagon.

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 realizar, 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 quaequer do tipo 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 quaequer mercadorias por wagon completo, cujo resguardo não é obligatorio 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 igualmente 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 igualmente, 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, obligatorio.

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 ditos apparelhos, 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....	18500 "	Por tonelada indivisivel de 1.000 kilogrammas
Além de 5.000 kilogrammas e até 10.000 kilogrammas .....	28000 "	
Além de 10.000 kilogrammas e até 15.000 kilogrammas.....	28500 "	

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 quaequer 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

*Linhos 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 touelada — Tabella n.º 9. Mínimo de carga por wagon : 10:000 kilogrammas ou pagando como tal.
- 2.º — **Wagons vazios** : 20 réis por vehículo e kilometro de percurso, manutenção incluida.
- 3.º — **Estacionamento** :

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

## Condições particulares

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

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

3.º — 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 vehículo e kilometro.

4.º — 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 efeitos.

5.º — Cada wagon conferá 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 remettente terá que reproduzir, por escripto, na nota de expedição, as marcas, numeros ou outros signaes particulares que sejam o distintivo de cada wagon.

6.º — 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 indemnizações de genero algum, pelas faltas, avarias ou danos que soffram as remessas quando os referidos cadeados, fechaduras ou sellos se achem intactos ao realizar-se a dita entrega.

7.º — 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.º — 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 intercommunicação 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, colocado em guarita accessivel de qualquer dos lados da via.

9.º — 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.º — 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.<sup>a</sup> — As reparações de que os wagons carecerem em transito, serão feitas pela Companhia e pagas por quem a esta os houver entregue.

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

12.<sup>a</sup> — Os expedidores ou consignatários 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.

Nesta 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 consignatários, segundo os casos, com estas ultimas se conformam por completo.

13.<sup>a</sup> — Pelas avarias que os wagons sofram não terá a Companhia responsabilidade alguma, quando forem devidas a caso fortuito, força maior, culpa dos proprietários, expedidores ou destinatários ou da sua gente.

Se outra causa as motivar, reparar-las-há a Companhia á sua custa, não ficando obrigada, contudo, a indemnização 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*

**Carta de Recomendação**

**Exp. 640**

**Cartas de Recomendação**



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.º — A unidade a contar por kilometro, é a determinada na tarifa que fôr applicada.

2.º — As despezas accessorias não estão incluidas nos preços a seguir.

3.º — 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
		<b>101 a 105</b>	2.520	<b>201 a 205</b>	4.920	<b>301 a 305</b>	7.320	<b>401 a 405</b>	9.720
<b>1 a 10</b>	240	<b>106 a 110</b>	2.640	<b>206 a 210</b>	5.040	<b>306 a 310</b>	7.440	<b>406 a 410</b>	9.840
<b>11 a 15</b>	360	<b>111 a 115</b>	2.760	<b>211 a 215</b>	5.160	<b>311 a 315</b>	7.560	<b>411 a 415</b>	9.960
<b>16 a 20</b>	480	<b>116 a 120</b>	2.880	<b>216 a 220</b>	5.280	<b>316 a 320</b>	7.680	<b>416 a 420</b>	10.080
<b>21 a 25</b>	600	<b>121 a 125</b>	3.000	<b>221 a 225</b>	5.400	<b>321 a 325</b>	7.800	<b>421 a 425</b>	10.200
<b>26 a 30</b>	720	<b>126 a 130</b>	3.120	<b>226 a 230</b>	5.520	<b>326 a 330</b>	7.920	<b>426 a 430</b>	10.320
<b>31 a 35</b>	840	<b>131 a 135</b>	3.240	<b>231 a 235</b>	5.640	<b>331 a 335</b>	8.040	<b>431 a 435</b>	10.440
<b>36 a 40</b>	960	<b>136 a 140</b>	3.360	<b>236 a 240</b>	5.760	<b>336 a 340</b>	8.160	<b>436 a 440</b>	10.560
<b>41 a 45</b>	1.080	<b>141 a 145</b>	3.480	<b>241 a 245</b>	5.880	<b>341 a 345</b>	8.280	<b>441 a 445</b>	10.680
<b>46 a 50</b>	1.200	<b>146 a 150</b>	3.600	<b>246 a 250</b>	6.000	<b>346 a 350</b>	8.400	<b>446 a 450</b>	10.800
<b>51 a 55</b>	1.320	<b>151 a 155</b>	3.720	<b>251 a 255</b>	6.120	<b>351 a 355</b>	8.520	<b>451 a 455</b>	10.920
<b>56 a 60</b>	1.440	<b>156 a 160</b>	3.840	<b>256 a 260</b>	6.240	<b>356 a 360</b>	8.640	<b>456 a 460</b>	11.040
<b>61 a 65</b>	1.560	<b>161 a 165</b>	3.960	<b>261 a 265</b>	6.360	<b>361 a 365</b>	8.760	<b>461 a 465</b>	11.160
<b>66 a 70</b>	1.680	<b>166 a 170</b>	4.080	<b>266 a 270</b>	6.480	<b>366 a 370</b>	8.880	<b>466 a 470</b>	11.280
<b>71 a 75</b>	1.800	<b>171 a 175</b>	4.200	<b>271 a 275</b>	6.600	<b>371 a 375</b>	9.000	<b>471 a 475</b>	11.400
<b>76 a 80</b>	1.920	<b>176 a 180</b>	4.320	<b>276 a 280</b>	6.720	<b>376 a 380</b>	9.120	<b>476 a 480</b>	11.520
<b>81 a 85</b>	2.040	<b>181 a 185</b>	4.440	<b>281 a 285</b>	6.840	<b>381 a 385</b>	9.240	<b>481 a 485</b>	11.640
<b>86 a 90</b>	2.160	<b>186 a 190</b>	4.560	<b>286 a 290</b>	6.960	<b>386 a 390</b>	9.360	<b>486 a 490</b>	11.760
<b>91 a 95</b>	2.280	<b>191 a 195</b>	4.680	<b>291 a 295</b>	7.080	<b>391 a 395</b>	9.480	<b>491 a 495</b>	11.880
<b>96 a 100</b>	2.400	<b>196 a 200</b>	4.800	<b>296 a 300</b>	7.200	<b>396 a 400</b>	9.600	<b>496 a 500</b>	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 (G. dos Soldados) a Braço de Prata		Olivaes a Povoa		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 (G. dos Soldados) a Braço de Prata.....	—	—	—	—	—	—	150	—	150	300	250
Olivaes ou Sacavem.....	—	—	—	—	—	250	200	250	200	350	300
Povoa.....	—	—	—	—	—	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 Sabugó.....	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	—	—
Bouro 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 à Parede.....	420	350	—	400	300	200	—	450	—	—	—
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 mínima de 10 toneladas ou pagando como tal

Fornoselha.....	Réis 250	Oliveira do Bairro .....	Réis 300
Alfarelhos.....	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 Povoa, Alcantara-Mar a Bemfica, Gaia ou Porto (Campanhã) ou vice-versa.

## Por wagons completos ou pagando como tal:

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

II—Expedições do peso mínimo 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 Pedrouços			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 Pedrouços		
	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	
Lisboa (C. dos Soldados) a B. de Prata	—	—	—	—	300	300	Pero Negro.....	800	800	800	800	800	800	800	800	800	800	800	800	800	800	800	800	800	800	800	
Olivaes ou Sacavem.....	—	—	250	250	350	350	Dois Portos.....	840	840	840	840	840	840	840	840	840	840	840	840	840	840	840	840	840	840	840	
Povoa.....	—	—	400	400	500	500	Ruia.....	940	940	940	940	940	940	940	940	940	940	940	940	940	940	940	940	940	940	940	
Alverca.....	300	300	550	550	650	650	Torres Vedras.....	980	980	980	980	980	980	980	980	980	980	980	980	980	980	980	980	980	980	980	
Alhandra.....	350	350	600	600	700	700	Ramalhal.....	1.400	1.400	1.400	1.400	1.400	1.400	1.400	1.400	1.400	1.400	1.400	1.400	1.400	1.400	1.400	1.400	1.400			
Villa Franca.....	400	400	650	650	750	750	Outeiro.....	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200			
Carregado.....	470	470	720	720	820	820	Bombaral.....	1.320	1.320	1.320	1.320	1.320	1.320	1.320	1.320	1.320	1.320	1.320	1.320	1.320	1.320	1.320	1.320	1.320			
Azambuja.....	610	610	860	860	960	960	S. Mamede.....	1.420	1.420	1.420	1.420	1.420	1.420	1.420	1.420	1.420	1.420	1.420	1.420	1.420	1.420	1.420	1.420	1.420			
Reguengo.....	720	720	970	970	1.070	1.070	Obidos.....	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500			
Sant'Anna.....	800	800	1.050	1.050	1.150	1.150	Caldas da Rainha.....	1.360	1.360	1.360	1.360	1.360	1.360	1.360	1.360	1.360	1.360	1.360	1.360	1.360	1.360	1.360	1.360	1.360			
Valle de Santarem.....	900	900	1.150	1.150	1.250	1.250	Bouro ou S. Martinho.....	1.670	1.670	1.670	1.670	1.670	1.670	1.670	1.670	1.670	1.670	1.670	1.670	1.670	1.670	1.670	1.670	1.670			
Santarem.....	1.000	1.000	1.250	1.250	1.350	1.350	Cella ou Vallado.....	1.850	1.850	1.850	1.850	1.850	1.850	1.850	1.850	1.850	1.850	1.850	1.850	1.850	1.850	1.850	1.850	1.850			
V. de Figueira ou Matto Miranda	1.200	1.200	1.450	1.450	1.550	1.550	Belem ou Pedrouços.....	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300		
Torres Novas.....	1.500	1.500	1.750	1.750	1.850	1.850	Algés a Paço d'Arcos.....	350	350	350	350	350	350	350	350	350	350	350	350	350	350	350	350	350	350		
Barcarena ou Cacem.....	350	350	—	—	—	—	Oeiras a Parede.....	420	420	420	420	420	420	420	420	420	420	420	420	420	420	420	420	420	420		
Cintra ou Sabugo.....	470	470	370	370	470	470	Estoril ou Cascaes.....	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500		
Mafra.....	550	550	450	450	350	350																					
Malveira.....	620	620	520	520	420	420																					

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

Granja.....	Réis 200	Esmoriz.....	Réis 300
Espinho.....	» 250	Ovar.....	» 500

## Condições particulares

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

2.º—É 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 expedientes das restantes mercadorias transportadas ao abrigo d'esta tarifa. Estas concessões são limitadas a 200 toneladas por consignatário para as remessas de batatas, e a 50 por expedidor ou consignatário para as restantes mercadorias comprehendidas n'esta tarifa.

A responsabilidade da Companhia, conforme as disposições legaes em vigor, cessará desde que findar o prazo marcado no artigo 444.º da Tarifa Geral.

A presente tarifa annulla e substitue, para todos os efeitos 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.