

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

Contendo uma PARTE OFICIAL, por despacho de 5 de março de 1888, do Ministerio das Obras Publicas

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

REDACÇÃO — RUA DE SANTO ANTÃO, 109 — LISBOA

GRANDE VANTAGEM AOS SRS. ASSIGNANTES D'ESTE JORNAL

No intuito de proporcionar aos nossos assignantes poderem effectuar com a maxima economia

viagens por toda a Europa

combinámos com a acreditada agencia Lubin, de Paris, fornecer em Lisboa bilhetes circulatorios em toda a França, Suissa, Italia, Austria, Belgica, etc., por preços muito reduzidos.

Esta concessão só podem gozar exclusivamente os assignantes da nossa GAZETA

Prestam-se esclarecimentos n'esta redacção.

O annexo d'este numero

Tarifa especial n.^o 7 — grande velocidade — da companhia real. — Bilhetes de ida e volta em todas as linhas da companhia.

SUMMARIO

As construções de utilidade publica e especialmente as dos caminhos de ferro devem ser tutelladas pelo governo ou entregues á iniciativa publica livre? — (Continuação) — por Augusto Montenegro.

Concessões ferro-viarias com garantia de juro.

Parte oficial. — Ministerio das obras publicas, commercio e industria, Decreto de 23 de Julho, e portarias de 14, 23, 27 e 29 de Julho.

Tarifas de transporte.

Experiencias da linha da Beira Baixa.

Distancias e preços da Beira Baixa.

Caminho de ferro de Guimarães

A catastrofe de Moenchenstein.

O Metropolitano de Madrid.

Publicações recebidas. — A machine a vapor de A. Witz.

Recetas da Companhia Real.

Carteira dos accionistas.

Boletins financeiros — de Lisboa, por J. F. — de Paris, por G. Pessard.

Cotações dos títulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro.

Recetas dos caminhos de ferro.

Patentes de invenção.

Linhos portuguezas — Revisores da Companhia Real — Passes de caminhos de ferro — Linha de cintura — Ascensores de Lisboa — Os annexos da estação central — Novo material — Viação urbana — Loanda — Ambaca — Lourenço Marques.

Linhos hespanholas — De Linares a Almeria — De Sevilha a Arcos de la Frontera — Canfranc — Novas linhas — De San Sebastian a Deva — O tunnel de Zurugaray — De Marcilla a Mendigorria — O directo de Zaragoza — A estação de Linares.

Linhos estrangeiros — França — África — Republica Argentina.

Avisos de serviço.

Arrematões.

Anuncios.

As construções de utilidade publica

e especialmente as dos caminhos de ferro devem ser tutelladas pelo governo ou entregues á iniciativa publica livre?

IV

Inconvenientes do regimen da liberdade e meios adoptados para os remediar

(Continuação)

Os resultados obtidos com o regimen de liberdade na Inglaterra e na America levam-nos a reconhecer as suas grandes vantagens nos paizes onde existem os habitos de associação livre, e o espírito de iniciativa particular, porque ali to-

das as obras que forem remuneradoras do capital serão emprehendidas sem que o estado tenha de sobrecarregar os seus orçamentos, ou de recorrer a emprestimos ameudados, que sempre abalam o credito d'uma nação, e parece que seria este o systema mais completo e mais proveitoso para em todos os paizes se effectuar a construccion dos caminhos de ferro — mas a practica veio descobrir-lhe inconvenientes, que foi indispensavel remediar.

As companhias poderosas tornando impossivel a sustentação das sociedades concorrentes, mas com menores recursos, bem depressa absorveram o monopolio dos transportes — senhoras d'este monopolio, e por isso dispondo do movimento geral do paiz tanto em mercadorias como um pessoal, não respeitaram as regras de equidade, e de harmonia entre os seus interesses e os do publico que lhes são oppostos; isto fez reconhecer a necessidade da intervenção do governo para obstar a estes abusos, mantendo-lhes contudo a liberdade da gerencia dos serviços d'este importantissimo instrumento do progresso, cujos elementos materiais ellas crearam.

As proprias companhias reconheceram a necessidade de regular os serviços de um modo equitativo, e manter as combinações que fizessem entre si sobre a classificação das matérias transportadas em trens de mercadorias, e por isso na Inglaterra se filiaram todas no Railway clearing-house, escriptorio central encarregado de regular as contas e os pagamentos aos quaes o serviço mixto dá logar entre as companhias, e a deliberar sobre qualquer modificação proposta, ou seja sobre as tarifas ou sobre outra qualquer parte da exploração, sendo d'este modo mantida quanto possível a uniformidade das tarifas.

Isto porem não remediaava por completo os inconvenientes das luctas entre as companhias, nem os prejuizos que sofria o publico, com essas luctas, e muito mais com o favoritismo das administrações.

N'estas circumstancias, o parlamento inglez, que sempre manteve o principio de que a legislação relativa ás linhas ferreas pode ser modificada e completar-se conforme o que aconselhar a experienca, não hesitou em publicar a lei de 8 de maio de 1845, que no artigo 9.^o

continua a garantir ás companhias o direito de modificar livremente as suas tarifas abaixo do limite maximo fixado na lei de concessão, mas obriga-as a tornar este beneficio extensivo a todos os viajantes e mercadorias que transitarem na mesma linha, e nas mesmas condições, afim de evitar o favor que as companhias concediam a certas pessoas ou a certas localidades, auxiliando um monopólio injusto em prejuizo do publico em geral; publicou depois a lei de 10 de julho de 1854 sobre o trafego dos caminhos de ferro e dos canaes, obrigando as companhias a dar todas as facilidades rasoaveis para a expedição e recepção das mercadorias, e para a volta dos wagons, barcos e outros vehiculos; prohibiu as companhias de conceder qualquer preferencia ou vantagem ou desvantagem não divida, ou desarrosoada a qualquer particular, ou companhia ou a uma especie particular de mercadorias, afim de manter a igualdade das taxas de transporte.

Com a lei de 2 de agosto de 1858 prohibiu que as companhias poderosas dos caminhos de ferro podessem tomar de aluguer os canaes que lhes faziam concorrência elevando-lhes depois os preços de transporte para inutilizar as vantagens de concorrência por via d'agua.

Finalmente observando ainda o parlamento que os recursos dirigidos ás auctoridades judiciaes pelos particulares, que se julgavam lesados na applicação das taxas, ou pelas preferencias desarrosadas concedidas pelas companhias, traziam largos dispendios e eram em geral decididas a favor das companhias, deixando o publico sem protecção contra os arbitrios d'estas, creou pela lei de 21 de julho de 1873 uma commissão de caminhos de ferro composta de um pequeno numero de funcionários e investida de poderes ao mesmo tempo judiciaes e administrativos; alem d'isso introduziu na lei muitas disposições já anteriormente observadas e definiu d'uma maneira mais precisa as obrigações das companhias.

Esta lei dispensa o recurso do publico para os tribunaes judiciaes; a commissão recebe as queixas dos expedidores particulares, das administrações municipaes, e das corporações locaes que recorrem no interesse collectivo. Ella pode proceder a inqueritos exigir o exame dos livros, e de todos os documentos, apresentar as que tões em que as companhias são obrigadas a responder, chamar á sua presença todas as pessoas que julguem necessário interrogar. Ella delibera sobre as reclamações relativas á applicação de tarifas injustas ou de concessão de vantagens particulares feitas pelas companhias, obriga-as a transportar sobre as linhas respectivas as mercadorias que lhes são apresentadas, fornecendo para este efecto todas as facilidades rasoaveis, e a pôr á disposição do publico, sobre os caes de embarque, registos mencionando o preço dos transportes, as distancias, etc.

A Comissão determina as taxas accessoriais devidas ás companhias por carga, descarga e armazenagem das mercadorias, aprova, regeita ou modifica os tratados de exploração entre as companhias, e os accordos feitos entre estas companhias e as de navegação, pronuncia-se sobre as contestações entre as companhias, motivadas por transportes communs, vigia para que todas as que exploram ao mesmo tempo caminhos de ferro e canaes, conservem estes em bom estado de navegação, e finalmente serve de arbitro para as inumeras contendidas entre as diversas companhias.

As decisões d'esta commissão são soberanas, e ella só tem de dar conta dos seus trabalhos em relatorio dirigido ás camaras.

Apesar d'estas providencias continuaram em larga escala as reclamações e as queixas do publico, por isso

procedeu-se a um inquerito em 1881 e 1882, e d'elle resultou a lei de 10 de agosto de 1888.

Esta lei conserva e reforça os poderes que já tinha a commissão criado pela lei de 1873, esclarece alguns pontos em que havia duvidas, da-lhe o direito de deliberar sobre as queixas relativas a transportes de mercadorias que seguem a rede de duas ou mais companhias, podendo ella determinar o itinerario e a parte da taxa que pertence a cada companhia.—Dá á commissão duração perpetua, e confirma-lhe o poder de deliberar sem appellação.

(Continua).

Augusto Montenegro

Concessões ferro-viarias COM GARANTIA DE JURO

Em o nosso numero anterior fazendo algumas considerações geraes ácerca da situação da companhia nacional de caminhos de ferro em face dos seus obrigacionistas, evitámos sahir do assumpto que nos proposémos de tratar, embora incidentalmente se nos proporcionasse ensejo para algumas digressões, que por certo merecem ser comprehendidas. Fizemos o com o duplo fim de não allongar o artigo e de prender exclusivamente á questão capital, de que nos occupávamos, a atenção do leitor, que por acaso podia ser interessado n'ella.

Uma das digressões a que nos convidava aquelle assumpto era a que se referia ao modo porque são celebrados e interpretados os contractos de concessão de caminhos de ferro e ás naturaes consequencias d'elles derivadas, enquanto subsistir o legislacão actual ou antes a maneira como ella é applicada, o que, n'um paiz em que os precedentes fazem lei, precisa de outra lei complementar esclarecendo ou ampliando a primeira. Dois são os systemas a que nos ultimos annos se tem reduzido as concessões ferro-viarias com subsidio do Estado: *subvenção e garantia de juro*. Cada um dos systemas regese por principios diversos e tem os seus elementos constitutivos, quaisquer que sejam as condições variaveis que n'um ou n'outro se possam introduzir. O sistema da *subvenção* tem a grande vantagem de lançar claramente sobre o concessionario todas as eventualidades da construcção e da exploração e de não alimentar illusões aos obrigacionistas. O estado deu A por kilometro e a companhia computou o orçamento kilometrico em A+X=B. Se B não chegar ou se as receitas da exploração forem excedidas pela despesa, o Estado, uma vez que os projectos que apresentou para o concurso estejam exactos, nada tem que ver com estas eventualidades. Este sistema, porém, não tem base segura e obriga o Estado a encargos immediatos.

O da *garantia de juro* tem para o tesouro publico o inconveniente de o onerar indefinidamente, fazendo-o supportar os riscos da exploração mas tem a grande utilidade de atrair os capitais quando, como sucede em França, os concessionarios têm a certeza de que o capital dispendido receberá um juro annual liquido e determinado; e portanto as concessões feitas n'estes termos, implicitamente obrigam o Estado a suprir a insuficiencia do producto bruto da exploração pagando a diferença nas despezas d'esta para que o juro do capital em vez de *liquido e determinado*, se não converta em aleatorio, incerto e eventual. Esta doutrina que se deduz da propria natureza da convenção, e que é seguida em França desde 1840 e n'outros paizes, só em Portugal foi confirmada para o caminho de ferro de

Loanda a Ambaca, cujos termos do contracto de concessão são identicos aos de Mirandella e Vizeu. No contracto de Ambaca o governo garante 1:200.000 para receitas de exploração, o que significa que se a linha tiver por kilometro rendimento inferior, o Estado cobre a diferença que houver entre a receita efectiva e 1:200.000.

Ora nas linhas de Mirandella e Vizeu, que têm ainda a seu favor o serem construidas com capitais exclusivamente portugueses, o governo entendeu até agora indeferir sempre o que concedeu para Ambaca, linha cujas obrigações foram na sua maior parte collocadas no estrangeiro. Mas não é só negando o complemento das receitas minimas fixadas pelos contractos que o Estado obriga *ipso facto*, os concessionarios a cobrir o *deficit* da exploração com a garantia de juro. E' alterando, ao bel-prazer da politica de campanario, a directriz que serviu de base para o concurso, mudando-a de uma margem de um rio para a outra, fazendo-a approximar alguns centos de metros de uma determinada povoação, introduzindo modificações importantissimas em toda a planta e perfil, e nos typos das grandes obras d'arte, segundo o criterio a que obedece o estudo de uma determinada rede, que nunca se faz ou que se se chegar a construir, obedece então a outra nova ordem de ideias, completamente diferentes das que presidiram ás alterações que de *fond en comble* transformam por vezes os projectos que servem de base aos concursos!... Quem conhecer a historia das nossas construções ferro-riarias poderá avaliar da influencia que sobre o *deficit* que algumas têm deixado, exercem as variantes que da iniciativa dos governos ou sob a pressão das influencias locaes ou antes eleitoraes, são por aquelles mandadas adoptar.

De potentado, ouvimos nós qualificar em tempo uma companhia de caminhos de ferro no nosso paiz, a qual não tendo ainda assim força para reagir contra as variantes que lhe imposseram, submetteu-se á vontade do governo, custando-lhe essa fraqueza alguns milhões de francos. Só as direcções das companhias ou empresas, formadas com capitais estrangeiros, triste é dizer, têm sabido e podido resistir ás imposições a que nos referimos. Não profundaremos as circumstanças que têm a seu favor, porque não é intento nosso sahir do campo da generalidade, em que nos collocamos.

Concluindo resumiremos pois que é nossa opinião que os governos, mantendo e respeitando a bôa fé e a letra dos contractos são obrigados, qualquer que seja a parcialidade politica d'onde venham, a garantir aos concessionarios de linhas ferreas com *garantia de juro* e fixação de receita, o limite minimo d'essa receita por kilometro, sendo alem d'isso moralmente constrangidos a indemnizar os de todas as alterações introduzidas pelos mesmos governos no projecto que serviu de base ao concurso e que por ventura augmentassem o preço kilometrico da adjudicação.

E' para esta doutrina, que suppomos bôa e verdadeira e que tem sido defendida por homens como Léon Aucoc, o escriptor mais abalisado e mais citado em legislacão ferro-riaria, que chamamos a attenção de todos os que estão ligados a compânhias com garantia de juros, e bem assim a das estancias officiaes, que com estas empresas estão em relação. E' mister que umas e outras se compenetrem de que para atrahir os capitais para empresas ferro-riarias é necessario assegurar lhes que não correm aventuras, pois elles não vêm para discutir os lucros extremos d'essas empresas, mas sim para encontrar collocação segura e juro certo.

Parte Official

Ministerio das obras publicas, commercio e industria

Direcção geral de obras publicas e minas
2.º Repartição—Caminhos de ferro

Tendo por despacho de 23 de maio de 1889, a requisição do ministerio dos negócios da marinha e ultramar, sido mandado desempenhar uma comissão de serviço público em Lourenço Marques, sem perda do seu lugar, o chefe da repartição de fiscalisação, estatística e tráfego dos caminhos de ferro do sul e sueste, Marco-lino José de Barros Lopo da Torre do Valle, e havendo por este motivo sido nomeado, por despacho do 18 de abril de 1890, sobre proposta do director dos mesmos caminhos de ferro, consultor dos negócios da mencionada repartição, o fiscal das repartições postaes ambulantes José Maria da Costa;

Propondo o director mencionado que o referido José Maria da Costa, que de facto, sob o nome de consultor, tem estado a dirigir aquella repartição, continue a ser encarregado d'este serviço durante a ausencia do chefe da mesma, abonando-se-lhe por isto a gratificação mensal de 50.000 réis;

Considerando que ha economia para o estado em este serviço continuar a ser feito como o tem sido pelo referido José Maria da Costa, por isso que, sendo o vencimento do chefe da mencionada repartição de 70.000 réis mensaes, que teriam de ser abonados a um chefe privativo, é apenas de 50.000 réis a gratificação proposta:

Hei por bem, attendendo ao que me foi representado pelo ministro e secretario d'estado dos negócios das obras publicas, commercio e industria, auctorizar, nos termos da carta de lei de 30 de junho d'este anno, que o referido José Maria da Costa continue accumulando com as funcções do seu cargo as de chefe interino da repartição de fiscalisação, estatística e tráfego da direcção dos caminhos de ferro do sul e sueste, enquanto durar a ausencia do respectivo chefe, abandonando-se-lhe por este serviço a gratificação mensal de 50.000 réis.

O ministro e secretario d'estado dos negócios das obras publicas, commercio e industria assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 23 de julho de 1891.—REI.—João Ferreira Franco Pinto Castello Branco.

Propondo o director dos caminhos de ferro do sul e sueste a continuação do abono das gratificações mensaes de 9.000 réis e 4.000 réis ao amanuense de 1.ª classe José Maria de Oliveira Sá Chaves, e ao continuo João Carreira; o primeiro por estar encarregado do deposito dos impressos da direcção e o segundo por ter a seu cargo a guarda das chaves de edificio, onde a mesma direcção e outras estão installadas;

Considerando que os referidos amanuenses e continuos têm por este facto de fazer serviço fóra das horas do expediente ordinario, e o segundo até em dias feriados;

Considerando que ha economia em que estes empregados continuem a ser encarregados d'aquelles serviços cumulativamente com as funcções de seus respectivos cargos, por isso que por esta forma se dispensa um empregado especial para o deposito de impressos e um guarda para o edificio:

Hei por bem, em conformidade com o § 23.º da carta de lei de 30 de junho d'este anno, e attendendo ao que me foi representado pelo ministro e secretario d'estado dos negócios das obras publicas, commercio e industria, auctorizar que o amanuense de 1.ª classe da direcção dos caminhos de ferro do sul e sueste, José Maria de Oliveira Sá Chaves, continue a ser encarregado do deposito dos impressos, e o continuo da mesma direcção, João Carreira, da guarda das chaves do edificio, cumulativamente com as funcções dos seus respectivos cargos, abonando-se ao primeiro a gratificação mensal de 9.000 réis e ao segundo a de 4.000 réis.

O mesmo ministro e secretario d'estado dos negócios das obras publicas, commercio e industria assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 23 de julho de 1891.—REI.—João Ferreira Franco Pinto Castello Branco.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 25 de junho findo, da junta consultiva de obras publicas e minas:

Ha por bem aprovar o projecto datado de 19 de março ultimo apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portugueses, de uma linha de resguardo na estação do Vallado, no caminho de ferro de Torres Vedras á Figueira da Foz, para serviço de um armazem da companhia de fiação e tecidos de Alcobaça, com as seguintes condições:

1.º Que a agulha na posição fechada para serviço da fabrica, deve-o ser a cadeado;

2.º Que se a linha fôr estabelecida em declive no sentido da estação deverá ter um pára-choques fechado a cadeado fóra do

limite da intersecção; se, porém, fôr estabelecida em patamar, é indispensável o pára-choques;

3.º Que o serviço particular da companhia de fiação deverá ser feito com a responsabilidade do chefe da estação.

Paço, em 14 de julho de 1891.—*João Ferreira Franco Pinto Castello Branco.*

Para o director da 1.ª direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro.

Pedindo a companhia real dos caminhos de ferro portugueses, que seja permitida provisoriamente durante o verão a circulação de dois comboios de passageiros em cada sentido entre a estação central da linha ferrea urbana de Lisboa e Cascaes, passando estes comboios entre as estações de Alcantara e Alcantara-mar pela linha provisoria de serviço das obras do porto de Lisboa, tomando a mesma companhia inteiramente a seu cargo a conservação d'esta linha; e visto conceder a camara municipal de Lisboa, licença para passagem dos comboios atravez das ruas do Livramento e 24 de Julho:

Ha por bem Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente o auto de exame feito á linha referida pela commissão para esse fim nomeada por despacho de 16 de maio ultimo conformando se com os pareceres de 15 de julho proximo passado e 23 do corrente mez da junta consultiva de obras publicas e minas, conceder, sem prejuizo da construcção da ligação do mencionado ramal com a linha de Lisboa a Cintra e Torres Vedras, auctorização pedida com as condições constantes dos mesmos pareceres e do officio n.º 1:604 de 16 d'este mez da commissão administrativa do municipio de Lisboa e documento annexo de 30 de março de 1889, que por copia se remetem com a presente portaria ao director da 1.ª direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro.

Paço, em 27 de julho de 1891.—*João Ferreira Franco Pinto Castello Branco,*

Para o director da 1.ª direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 13 do corrente mez da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem aprovar o projecto datado de 9 de junho findo da ampliação da estação de Campolide, ao kilometro 3,12837 da linha ferrea urbana de Lisboa, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portugueses, devendo a mesma companhia apresentar os projectos especiaes das obras a executar na referida ampliação.

Paço, em 29 de julho de 1891.—*João Ferreira Franco Pinto Castello Branco.*

Para o director da 1.ª direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro.

1.ª Repartição — Estradas, obras hydraulicas e edificios publicos

Propondo o director das obras publicas do districto de Santarem que, para a execução da variante, aprovada em portaria de 18 de julho ultimo, entre os kilometros 10,930 e 11,700 do troço do caminho de ferro americano da Gollegã, por Torres Novas a Alcanena, compreendido entre Torres Novas e Alcanena, seja declarada a urgencia da expropriação de quatro parcellas de terreno, n.º 1, 2, 3, e 4, pertencentes as n.º 1 e 3 a Maria do Nascimento, a n.º 2 a Manuel Rodrigues, e a n.º 4 a João Oliveira da Silva, situadas na freguezia da Ribeira Brava, concelho de Torres Novas, districto de Santarem; e

Considerando que esta expropriação se acha comprehendida nas disposições da lei de 17 de setembro de 1857:

Hei por bem, conformando-me com o parecer da junta consultiva das obras publicas e minas, declarar de utilidade publica e urgente, nos termos das leis de 23 de julho de 1850 e 8 de junho de 1859, a expropriação das mencionadas parcellas de terreno, marcadas nas plantas parcellares, que baixam com o presente decreto assignadas pelo ministro e secretario d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria.

O mesmo ministro e secretario d'estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 23 de julho de 1891.—REI.—*João Ferreira Franco Pinto Castello Branco.*

Tarifas de transporte

Bilhetes de ida e volta.—Desde 11 de agosto é posta em vigor esta nova tarifa que hoje damos como annexo da nossa folha.

Esta tarifa amplia consideravelmente o numero de estações entre as quaes se vendem estes bilhetes, e reduz tambem muito os preços da 3.ª classe nos longos

percursos, especialmente de Lisboa para norte e vice-versa.

Os prazos de validade são por ella muito uniformizados, ficando, por isso, inferiores aos da actual no sentido Lisboa Norte, mas ampliando os que hoje eram concedidos entre as demais estações.

Por outro lado são ampliados os prazos, sempre que dentro d'elles coincida um ou mais dias santificados, como na actual succedia nos bilhetes entre Lisboa e Porto e as estações proximas, concessão que se tornará applicavel agora entre todas as estações que vendam d'estes bilhetes, e a que aquelle caso aproveite.

Cintra, Torres Vedras, Leiria, Caldas, Figueira, que até agora só tinham bilhetes de ida e volta para Lisboa ficam tendo esta vantagem tambem para outras estações.

Ampliação de tarifas á estação Central de Lisboa, Rocio.—Daremos como annexo do proximo numero o aviso publicado para este fim e que vigorará logo que seja aberta a pequena linha que liga a de cintura, em Chellas, com a de leste, em Braço de Prata, e o pequeno troço de linha Urbana entre Campolide e Sete Rios, o que permitirá reunir na estação do Rocio o serviço de comboios de passageiros e grande velocidade, das linhas de Leste e Norte e suas combinadas.

Alem das tarifas geraes, que são as applicaveis, tanto na linha urbana como na da cintura pelas distancias effectivas sommadas com as effectivas de Leste e Norte, são ampliadas á estação central, 31 tarifas, entre internas da companhia e combinadas com outras linhas estranhas.

Para o calculo de preços deve tomar-se em geral a distancia de 6 kilometros mais, que tal é a que vae do Rocio á bifurcação de Braço de Prata menos a da actual estação do Caes dos Soldados até este mesmo ponto.

Assim a distancia ao Porto fica sendo 343 kilometros, a Coimbra 226, ao Entroncamento 113, a Elvas 271, a Marvão 246.

Viagens circulatorias.—Noticiam alguns collegas que se vão crear bilhetes para viagens circulatorias com itinerarios estabelecidos pelos passageiros, á sua vontade, como está em uso em França, Suissa, etc.

A noticia é um pouco prematura porque, enquanto o projecto esteja em estudo por parte de todas as linhas do paiz, ás quaes foi enviado para exame pela Companhia Real, não é ainda conhecido o parecer das respectivas administrações, posto que seja para esperar que uma medida de tão largo alcance, um melhamento de tão grande importancia e uma tão notavel commodidade para o publico não encontrará a menor oposição por parte de todas as administrações.

Estejam os nossos leitores bem certos de que sobre este projecto, que, pelos nossos deveres profissionaes, conhecemos nos seus menores detalhes, lhes daremos os mais amplos informes, logo que elle se converta em um facto proximo a realizar-se.

Experiencias da linha da Beira Baixa

A commissão para exame de pontes na Beira Baixa partiu no dia 25 de Lisboa, indo na 1.ª machina á Covilhã, onde chegou no dia 26, ás 6 e meia da tarde, sendo recebida na estação com grande entusiasmo, musica e foguetes. Estavam na estação mais de 5:000 pessoas.

O presidente da camara fez uma allocução e mandou servir um copo de Champagne com que foi brindada a commissão, o engenheiro Porto, Companhia Real, etc.

A's 7 e meia retirou-se a comissão para o Fundão, sendo acompanhada até Tortozendo por muita gente, que regressou à Covilhã.

Pernoitou a comissão no Fundão, e ás 4 horas da madrugada começou a experiência das pontes a partir do kilometro 32 da linha da Beira Baixa, visto que as pontes até ali já estavam experimentadas.

No dia 27 foram feitas as provas de 5 pontes d'um tramo, de 30,º cada uma.

No dia 28 foram examinadas 1 ponte de vão de 40,º 1 de dois tramos de vão de 30,º cada uma e duas de trez tramos, ficando por concluir as experiências até ao kilometro 51, entre a Amieira e o Fratel, duas pontes de 3 tramos cada uma.

O resultado das experiências foi o mais satisfatório possível, sendo a linha encontrada, entre Abrantes e o Fundão, perfeitamente assente o que foi notado pelo bom commodo da tracção.

Em toda a linha encontrou-se immenso pessoal, trabalhando com a maior actividade, para que a linha, em todos os seus pontos, esteja concluída em breves dias.

O aspecto da linha é magestoso n'alguns pontos, oferecendo bellos panoromas, sempre variados.

Distancias e preços da Beira Baixa

Como os nossos leitores devem ter curiosidade de saber quaes as distancias da nova linha da Beira Baixa, damos-lh'as em seguida, acompanhadas dos preços desde Abrantes, para os bilhetes das trez classes, sabido como é, que n'esta linha se applicarão as tarifas geraes de Leste e Norte, conforme foi resolvido por portaria de 27 de junho ultimo.

	kil.º	1.º cl.	2.º cl.	3.º cl.
Alferrarede	5	120	100	70
Mouriscas	14	280	220	160
Alvega Ortiga	19	380	300	210
Belver	28	560	440	310
Barca da Amieira	41	830	640	460
Fratel	58	1.º 160	900	640
Rodam	64	1.º 280	990	710
Sarnadas	80	1.º 590	1.º 240	890
Castello Branco	94	1.º 870	1.º 460	1.º 040
Alcains	107	2.º 130	1.º 660	1.º 180
Lardosa	115	2.º 290	1.º 780	1.º 270
Castello Novo	125	2.º 490	1.º 930	1.º 380
Alpedrinha	129	2.º 570	2.º 000	1.º 430
Valle de Prazeres	133	2.º 640	2.º 060	1.º 470
Fatella Penamacor	139	2.º 760	2.º 150	1.º 540
Alcaide	143	2.º 840	2.º 210	1.º 580
Fundão	148	2.º 940	2.º 290	1.º 640
Tortozende	161	3.º 200	2.º 490	1.º 780
Covilhã	166	3.º 300	5.º 570	1.º 840

Sabido que a distância de Lisboa (Caes dos Soldados) a Abrantes é 135 kilómetros, que a de Lisboa (Central do Rocio) será 142, temos que as distancias e preços d'estas estações á Covilhã ficarão sendo:

	kil.º	1.º cl.	2.º cl.	3.º cl.
De Lisboa—Caes dos Soldados...	301	5.º 980	4.º 660	3.º 330
" " Central do Rocio.....	308	6.º 120	4.º 770	3.º 410

Caminho de ferro de Guimarães

Recebemos do sr. Antonio de Moura Soares Velloso digno gerente da companhia do caminho de ferro de Guimarães, um comunicado que, sômos forçados a resumir, pela sua extensão e mesmo porque o publico

já tem d'elle conhecimento, visto o sr. Velloso o ter feito publicar em outros jornaes.

S. Ex.^a refere-se n'elle ao artigo que no nosso ultimo numero publicámos sobre a Companhia Nacional de Caminhos de Ferro e onde, por informações menos exactas, alludimos ao serviço de accções e de obrigações d'aquela companhia. Gostosamente fazemos as rectificações seguintes: que o sr. Velloso nos indica, 1.^a a companhia de Guimarães não tem obrigações emitidas e portanto nunca deixou de pagar o juro d'ellas; 2.^a a sua dívida é fluctuante e espera de oportunidade para ser consolidada; no entanto está sobejamente garantida pelos rendimentos da linha; 3.^a as accções receberam o 1.^º dividendo em 1888, sendo, portanto, o de 90 o terceiro.

Fazendo estas rectificações não podemos deixar de manifestar a nossa satisfação pelo estado de prosperidade d'esta companhia e mormente no ctual momento em que em todas as linhas ferreas do paiz, as suas administrações estão mais ou menos a braços com severas dificuldades financeiras. Por ultimo devemos dizer que de ha muito temos as informações mais agradaveis e lisongeiras sobre a forma como é administrada aquela pequena linha, que tanta sympathia nos merece por ter sido construída com capitais portuguezes e sem subsidio do Estado.

E' ainda em homenagem a estes principios de justiça e consideração para com a gerencia da companhia de Guimarães que damos, como promettemos, a parte do seu relatorio que se refere á

SITUAÇÃO FINANCEIRA

E' com verdadeiro contentamento que começo a exposição da nossa situação financeira, notando o sensivel aumento de receitas que o nosso caminho de ferro vae tendo no corrente exercicio de 1891, embora este não faça parte d'este relatorio; todavia julgo vos será agradavel saber que até ao dia 20 de maio proximo passado o boletim semanal n.º 20 mostra, comparado com o de igual dia do anno anterior, um excesso de receitas de reis 2.507.026, sendo:

proveniente do producto de passageiros 1.580.825 reis
e de mercadorias o de 926.201 reis

E esta progressão crescente nas receitas da exploração do nosso caminho de ferro, que, constante sempre desde a inauguração da linha, se continuou a accentuar nos meses já decorridos de 1891, deve afirmar-se no fim d'este anno por uma somma valiosa. A criação e o desenvolvimento de grandes fabricas nos concelhos de Guimarães e Fafe, a ampliação das industrias antigas, e a influencia que a maior barateza e facilidade de transportes deve naturalmente exercer sobre a riqueza e sobre os costumes da região que é servida pelo nosso caminho de ferro, são garantias seguras de que as nossas receitas continuarão a manifestar-se em crescente progressão.

A fundação da grande fabrica de fiação, tecelagem, branqueamento e tinturaria de Guimarães, hoje prestes a concluir a sua instalação, não só contribue já n'este anno de 1891 para aumento do nosso trafego, como tambem nos fica adquirida para um novo, permanente e importante acréscimo de receita.

A grande ampliação feita na notável e antiga fabrica de fiação do rio Vizella, hoje tambem de tecidos, e servida pela nossa estação de Negrellos, virá tambem dar-nos maior receita do que aquela que até agora nos tem dado.

Tambem a importantissima fabrica de fiação e tecidos de Fafe aumentou o seu machinismo, e todo o seu crescente e grande movimento descendente e ascendente abrange a extensão total da nossa linha.

Em Vizella o movimento e rendimento da nossa estação tende a aumentar notavelmente. Não só a conclusão das estradas em construção, e que ali vão convergir, depois de atravessarem densas povoações, facilitará e aumentará a circulação de passageiros e mercadorias; mas os melhoramentos e engrandecimentos que a Companhia dos Banhos de Vizella está sabiamente introduzindo e executando no seu estabelecimento e dependencias para equipar, em valor therapeutico e em commodidades, estas thermas sulphurosas ás mais celebradas dos Pyreneos, hão de por certo atrair em numero cada vez mais elevado de enfermos e de visitantes.

Hoje estão em construção rapida as avenidas de ligação da cidade de Guimarães á nossa principal estação, conseguimento e

construção muito auxiliados por esta Companhia, o que acabará com a gravosa e intolerável viação que até agora existia, fazendo ao mesmo tempo convergir aquela cidade todos os transportes que por tal motivo se dispersavam para outros pontos, e aumentando correspondentemente o tráfego ao nosso caminho de ferro.

Como se vê, eu não fundamento o futuro aumento progressivo das receitas do nosso caminho de ferro em asserções vagas ou gratuitas, mas só e simplesmente em factos, uns já realizados e outros em realização certa; sendo-me agradável aqui notar que todas as conjecturas que eu tenho exprimido nos anteriores relatórios se tem realizado, embora mais lentamente do que razoavelmente podíamos esperar.

Nas demonstrações das Contas de Lucros e Perdas de 1889 e 1890 às quais se refere este relatório e que adiante vão descriptas, vê-se: que, depois de feitas todas as amortizações das contas de Despesas Geraes da exploração do nosso caminho de ferro; da conta de Juros, a qual representa, além das taxas por que temos feito as operações de descontos, também as dos encargos que lhe são adherentes; da conta de Gratificações a todos os empregados da Companhia, por vós autorizadas e representadas pela percentagem de 3% sobre a quantia líquida entre a receita e a despesa de exploração da nossa linha; e finalmente depois da amortização de diferenças ou prejuízos em várias contas; resultou um saldo lucro em 1889 da quantia de reis 8:259\$186, que passou à nova conta de Lucros e Perdas de 1890, fechando esta com o saldo positivo de 15:139\$973 reis. Este saldo livre de qualquer outra amortização, permite que possa ser distribuído ao capital accionista

$2\frac{1}{2}\%$ relativamente a 1889.....	6:000\$000 reis
e $2\frac{1}{2}\%$ " a 1890.....	7:500\$000 "

ou 4\$500 reis por cada uma das nossas 3:000 acções, passando à nova conta de Lucros e Perdas de 1891 a quantia de 1:639\$973 reis unicamente sujeita à dedução de 3% do imposto de rendimento sobre os dividendos acima designados, por estar esta Companhia isenta do imposto industrial.

Sendo o saldo positivo de 1889.....	8:259\$126 reis
e deduzindo-lhe o saldo do ano anterior.....	633\$186 "
resulta como lucro especial de 1889....	7:625\$940 "

correspondente à percentagem de 2,54 com relação ao nosso capital accionista. Fazendo igual operação na Conta de Lucros e Perdas de 1890 ao saldo que mostra de... 15:139\$973 reis e deduzindo-lhe o saldo do ano anterior..... 8:269\$126 "

resulta como lucro especial de 1890..	6:880\$847 "
---------------------------------------	--------------

correspondendo à percentagem de 2,29 com relação ao nosso capital accões.

A receita de exploração do nosso caminho de ferro em 1890 foi maior de..... 1:667\$936 reis e a sua despesa menor de..... 437\$447 "

do que em 1889, mas não obstante, como os encargos geraes da nossa dívida custaram

em 1890.....	22:288\$750 reis
e em 1889.....	19:471\$359 "
d'ahi veio uma diferença de	2:817\$391 "

que motivou a diminuição de Lucros em 1890.

No corrente exercício de 1891 serão bem maiores os encargos geraes da nossa dívida, os quais sempre temos cumprido pontual e adequadamente.

Felizmente que as receitas crescentes do nosso caminho de ferro comportam estas anomalias carestias de juro, sendo de esperar que ainda deixem algum saldo para os accionistas, embora pouco compensador.

Em 1888 pagámos um primeiro

dividendo às accões de.....	2 $\frac{1}{2}$
para 1889 é proposto o de.....	2 $\frac{1}{2}$
e para 1890 o de.....	2 $\frac{1}{2}$

Claro é pois que as garantias à nossa dívida são perfeitas e completamente satisfatórias, porque proveem de um rendimento real e sólido superior aos encargos, estando além disto ella individualmente garantida, e caucionada por obrigações do nosso caminho de ferro, as quais não temos até agora emitido definitivamente; não só porque esperávamos firmar mais o aumento dos nossos recursos, como efectivamente assim tem acontecido, mas também porque esperávamos fazer melhor operação conjuntamente com a do prolongamento para Fafe, e com a que houvessemos de efectuar no caso que fosse cumprido por parte do Governo o seu compromisso do prolongamento subsidiado para Chaves.

Infelizmente as demoras havidas conduziram-nos á actual difícil occasião monetária, que impede por completo qualquer operação deste género e nos força a esperar uma oportunidade conveniente.

No seguinte mappa encontrareis reunidos os algarismos constantes das nossas contas de Lucros e Perdas dos últimos 4 anos e assim facilmente poderéis ver:

Na 1.ª columna, dos Creditos, as importâncias reunidas dos saldos de diversas contas e dos que passaram do anno anterior.

Na 2.ª columna, descriminados os saldos da conta de receita geral da exploração.

Na 3.ª columna, que os totaes a credito das contas de Lucros e Perdas de cada anno se mostram satisfatoriamente crescentes.

Na 4.ª columna, de Debitos, também satisfatoriamente se mostra diminuição nas despezas geraes da exploração da linha, não obstante a grande elevação dos preços do carvão e do azeite durante os annos de 1889 a 1890.

Na 5.ª columna, estão annualmente reunidas as amortizações diversas, as quais mostram crescimento de despesa, especialmente devido ao aumento da quantia destinada á gratificação dos empregados da companhia, isto é, da percentagem de 3 p. c. sobre o saldo entre a despesa e a receita da linha a qual tendo começado em 1885 pela quantia de..... 391\$500 reis

foi em 1886 de.....	511\$250 "
" 1887 de.....	547\$450 "
" 1888 de.....	770\$500 "
" 1889 de.....	948\$500 "
" 1890 de.....	1:101\$000 "

Esta percentagem muito estimarei vir augmentar rapidamente.

Na 6.ª columna, vêem-se as sommas annuas e totaes que temos pago pelos encargos da nossa dívida fluctuante, bem como por outras operações de credito temporarias, contas correntes, e sello de letras que annualmente nos custa mais de um conto de reis.

Tomando porém por base, e como divisor dos encargos a importância da nossa dívida fluctuante de 400 contos, acharemos as seguintes percentagens annuas em:

1887 de.....	6. 03
1888 de.....	5. 20
1889 de.....	4. 86
1890 de.....	5. 57

Do que acaba de ser dito claramente se deprehende quão útil seria a emissão definitiva de obrigações amortisaveis, ou que todo o capital empregado na nossa empreza fosse realizado por ações.

Na 7.ª columna se confrontam os saldos positivos que, satisfeitas as amortizações, ficaram disponíveis para os accionistas, e dessa confrontação resulta uma prova evidente de que podemos esperar para breve uma melhor compensação para os nossos capitais.

Na 8.ª columna vêem-se as sommas, nos ultimos quatro annos, dos encargos da nossa dívida e dos saldos positivos das contas de Lucros e Perdas, demonstrando, reunidos, os recursos crescentes da nossa companhia, quer em relação á garantia que oferece aos capitais prestados, quer ainda como base de garantia para uma emissão definitiva ou ampliação do capital accões a toda a quantia empregada no nosso caminho de ferro.

Na 9.ª columna se demonstra a percentagem crescente que oferecem os nossos recursos como garantia de qualquer das indicações precedentemente designadas.

Na 10.ª columna, finalmente, se vêem as percentagens com relação ao capital de 700 contos de reis, numeros redondos, a que se reduzirá, depois de feitas algumas liquidações da construção ainda pendentes, o nosso capital empregado.

A percentagem de 4167, obtida em 1890, absolutamente líquida de todas as amortizações, apesar de não se ter considerado saldo algum passado do anno antecedente a favor da conta de Lucros e Perdas de 1890, mostra um resultado realmente favorável.

A média dos 4 annos, representada pela percentagem de 3:833 é muito satisfatória, attendendo-se a que procede completamente líquida de um curto caminho de ferro de 34 kilómetros de extensão, apenas no seu 6.º anno de exploração plena, e que, como ficou demonstrado, tem elementos seguros para grandissimo aumento do seu actual tráfego.

Terminando a exposição da situação económica da nossa Companhia que fiz com a mais rigorosa exactidão, parece-me poder concluir que o seu estado é prospero, mas que é necessário aproveitar a primeira occasião opportuna para, ou por meio de uma emissão definitiva de obrigações, que é de esperar mereçam a confiança publica visto serem garantidas por um caminho de ferro que tem um rendimento líquido muito superior á quantia necessaria para o pagamento pontual do seu juro e amortisação, ou por meio de emissão de novas series de accões, obtermos o capital correspondente ao que temos immobilizado na construção do nosso caminho de ferro.

Mappa dos totaes da conta geral de Lucros e Perdas dos ultimos quatro annos

Annos	Conta de Lucros e Perdas								Totaes reunidos das columnas 6. ^a e 7. ^a , mostrando a garantia que os rendimentos da Companhia offerecem e suas percentagens de relação	
	CREDITOS			DEBITOS						
	Saldos diversos	Exploração receita geral	Totaes	Amortis. da despesas geraes da exploração	Amortis. dicas	Amortis. da conta dos juros	Saldos positivos para os acionistas	Totaes da conta de juros reunidos aos saldos positivos	que mostram garantir largamente a nossa divisa ou uma emissão definitiva de 400 contos de réis	Percentagens de relação com a quantia total immobilizada de 700 contos
1887	1. ^a 3:267\$345	2. ^a 52:009\$750	3:277\$095	4. ^a 29:426\$923	5. ^a 1:488\$437	6. ^a 24:141\$456	7. ^a 220\$279	8. ^a 24:361\$735	9. ^a 6.090	10. ^a 3.480
1888	254\$824	57:045\$545	57:300\$369	29:551\$333	1:671\$280	20:809\$570	5:268\$186	26:077\$756	6.519	3.725
1889	724\$171	57:605\$464	58:329\$635	28:221\$925	2:377\$165	19:471\$359	8:259\$186	27:730\$545	6.932	3.961
1890	(a) 21\$270	59:273\$400	a 59:295\$110	27:788\$478	2:337\$095	22:288\$750	a 6:880\$787	a 29:169\$537	7.292	4.167
	4:268\$050	225:934\$159	230:202\$209	114:988\$659	7:873\$977	86:711\$135	20:628\$438	107:339\$573	26.833	15.333
	230:202\$209					107:339\$533			media	media
						230:202\$209			4 X	4 X
									6.708	3.833

(a) Deduzida a quantia de 8:259\$186, saldo pertencente ao anno anterior.

Cumpre o agradavel dever de manifestar, mui penhorado, aos cavalheiros que constituem o vosso conselho fiscal a minha gratidão pela zelosa coadjuvação que me prestaram e pela excellente harmonia que comigo sempre mantiveram.

Agradecendo-vos a confiança que em mim tendes depositado ficarei muito satisfeito se os actos da minha gerencia forem por vós aprovados. Concluindo tenho a honra de vos propôr:

Que do saldo de 15:139\$973 destineis livres d'imposto: réis 6:000\$000 para um dividendo de 2 % ao capital accionista, relativo ao anno de 1889; e 7:500\$000 para um dividendo de 2 1/2 % relativo a 1890; e que a restante quantia de 1:639\$973 réis passe á nova conta de Lucros e Perdas de 1891.

A catastrophe de Mœnchenstein

Ainda sobre esta grande desgraça que tem emocionado a Europa central, diz o *Moniteur Industriel*, de Paris:

«Era sabido que a linha de Delle a Bâle, é uma pequena linha de interesse local, construida para um tráfego restricto, com um material muito ligeiro, na qual nem a via, nem as obras de arte, podem com real segurança, adaptar-se á circulação de material pesado, e dos enormes carregamentos das grandes linhas.

E não sómente este estado de cousas era conhecido dos povos vizinhos: as companhias proprietarias das linhas limitrophes não o podiam ignorar.

Quando a Alemanha imaginou incomodar o mundo com os passaportes, a companhia de Este, viu-se ameaçada de perder a maior parte dos passageiros ordinarios dos seus comboios internacionaes.

Para que isto não sucedesse entendeu-se ella com a companhia do Jura afim de evitar a passagem pela Alsacia.

Isto é, sob o pretexto de poupar aos passageiros o incommodo e a demora das formalidades do passaporte, mas intencionalmente por uma questão de receitas, a companhia de Este, organisou, e a companhia do Jura aceitou, em uma pequena linha, um serviço de comboios, para os quaes não seriam de mais todas as precauções e aperfeiçoamentos accumulados nas grandes linhas.

Nem uma, nem outra companhia podia ignorar, e não ignoravam, com effeito o perigo a que expunham o publico: a imminencia d'uma catastrophe era tão evidente, que um machinista se recusou a fazer o serviço, até que estivessem concertadas as pontes. Sabe-se alem d'isso, que, d'uma parte, a companhia suissa se *propunha* a consolidar as obras de arte, e que d'outra parte um engenheiro enviado pela companhia franceza havia notado n'ellas algumas flexas inquietadoras. Além de que, nas condições da linha deviam-se esperar accidentes de maior gravidade, e muitos symptoms que se não podem negar, demonstraram carecer-se de remediar as faltas.

A mais elementar prudencia ordenava, pois, que se dividissem os comboios afim de se não recorrer á dupla tracção, e que se reduzissem as velocidades, em virtude do estado da via e das pontes. Nada d'isso se fez: eis a origem da catastrophe.»

Publicações recebidas

A machina a vapor de A. Witz. 1 vol. in 16 de 324 pag. com 80 gravuras, da *Bibliothèque des Connaissances Utiles*. — J. J. Baillière, editor, rue Haurefeuille, 19, Paris.

É um livro, este, que põe facilmente ao alcance de todos a theoria e a practica das machinas de vapor. A parte descriptiva está mais desenvolvidamente tratada que o resto, mas se é verdade que alguns pontos apenas ficam citados superficialmente, não é menos certo que nada do que é essencial foi omittido.

Os primeiros capítulos são consagrados á theoria genericá e á theoria experimental da machina a vapor: em seguida determina-se a potencia e a classificação das machinas, e depois ha o estudo feito pelo auctor, de todos os systemas e organismos da machina a vapor.

O capitulo seguinte consagrado aos typos de machinas é o mais desenvolvido:

Acha-se n'elle a descripção das machinas Watt, Hornsby, Chaligny, Bonjour, Windsor, Satre, Duvergier, Quéruel, Buffaud e Robatel, Davey Paxman,

Weyher e Richemond, Corliss, Farcot, Dujardin, Sulzer, Fives-Lille, Jean e Peyrusson, Wheelock, Bietrix, etc.

Trata depois das machinas de grande velocidade, verticaes e horisontaes, das machinas locomoveis, semi-fixas e seroo-motoras das machinas compactas, das rotativas e das turbo-motoras.

A obra termina pela estatistica dos apparelhos a vapor em França e pelos decretos sobre o emprego de geradores recipientes e de caldeiras a vapor.

Resumindo o livro de M. Witz, expõe sob uma forma elegante, precisa e clara tudo o que se relaciona com o assumpto.

No texto ha mais de 80 figuras intercaladas.

O auctor do interessante livro, M. Witz, é doutor em sciencias, engenheiro de artes e manufaturas e professor da Escola Industrial de Lille.

A edição é primorosa. Agradecemos ao intelligent editor a offerta com que honrou a nossa *Gazeta*.

O Metropolitano de Madrid

Constituiu-se já a «Companhia Concessionaria do Caminho de ferro Metropolitano da Madrid» que vae construir a alludida linha ferrea.

O capital está todo subscripto e 25% d'elle em caixa, segundo manda a lei.

A linha do Metropolitano de Madrid, começa na Cuesta de Areneros, seguindo por esta via, e pelas calles de Carranza, e de Luchana, atravessa a Praça de Chamberi, e depois, pelo obelisco, a de Castellana, até a calle de Claudio Coello da e Lagasca até Alcalá, destacando um ramal pela de Goya que passando proximo da praça de touros, conduz ao cemiterio de Este.

Da Praça da Independencia segue pela calle D. Alfonso XII, á estação de Atocha, bairros de las Peñuelas, rondas de Toledo e Segovia, Porta de S. Vicente, e estação do Norte, para voltar á sua origem, fechando o perimetro no passeio de Areneros.

A companhia tenciona organizar um magnifico serviço de transporte de mercadorias, com distribuição aos domicilios. Além d'isso, adquiriu em Guindalera, quinhentos mil pés de terreno, para edificar um bairro, onde haja habitações commodas e saudaveis, ao alcance das classes pobres, ás quaes proporcionará meios fáceis e economicos de transporte, para os locaes das suas occupações. A empreza concessionaria tem tambem garantido o privilegio do transporte de cadaveres em comboios especiaes aos cemiterios actualmente abertos.

O caminho de ferro é construido obrigando se o Municipio, por escriptura publica, a levantar em cinco diferentes pontes da linha, cinco depositos para cadaveres, d'onde estes serão depois transportados para os cemiterios em comboios especiaes com pompa ou sem ella, conforme os desejos das familias.

A concessão foi feita, por 60 annos, findos os quaes a linha passará a ser propriedade do Municipio.

Receitas da Companhia Real

Apuradas as receitas definitivas das linhas d'esta Companhia até o fim de maio do corrente anno apresentam um importante saldo sobre igual periodo do anno findo, pela seguinte forma:

	kl.	1891	1890
Leste e Norte...	506	996.425\$245	911.816\$003
Ramal de Caceres	72	22.698\$765	20.450\$408
» Coimbra...	2	5.646\$325	4.394\$894
Torres-Figueira	168	73.425\$069	66.824\$725
Cintra-Torres...	74	96.913\$326	85.544\$876
Cintura	8	5.607\$833	6.168\$252
Cascaes.....	24	21.328\$000	14.956\$812
Urbana	4	10.059\$271	-#-
Total....	858	1.232.103\$834	1.110.155\$970

Diferença a favor de 1891..... 121.947\$864 ou um aumento de 10,98 por cento, promettendo um aumento de receita annual de 292.680\$000 réis ou 1.626:000 francos.

Carteira dos Accionistas

Companhia Portugueza do Zaire

Está aberto o pagamento do dividendo do anno de 1890 na razão de 6\$000 réis por acção, todos os dias não santificados a começar em 27 do corrente mez da 1 hora ás 3 da tarde, na rua da Prata, n.º 8, 3.º

Banco Mercantil Portuense

O dividendo do 1.º semestre 1891, á razão de 4\$500 réis por acção livre do imposto de rendimento paga-se todos os dias, de 27 de julho em deante, das 10 horas da manhã ás 3 da tarde no escriptorio dos agentes.

Boletins financeiros

Lisboa, 31 de Julho.

Durante a quinzena, que hoje finda conservou-se ainda bastante tensa a situação monetaria apesar dos esforços empregados pelo governo para a melhorar. Além da avultada emissão de notas de 2\$500 réis, fez-se outra de notas de 1\$000 réis, mas continuando o desaparecimento das moedas subsidiarias de 200 e 100 reis e escasseando o cobre, que chega a comprar-se a 8 p. c., o pequeno commercio, sobretudo, não conseguiu vencer as dificuldades que lhe embarravam as vendas. D'este estado de cousas originou-se um augmento sensivel nos generos de primeira necessidade, o que realmente é para lastimar, especialmente por causa das classes pobres, que, em verdade, estão atravessando uma época muito calamitosa. Hoje foram lançadas em circulação alem de mais notas de 1:000 reis, outras de 500 réis, que facilitarão bastante os trocos, e já se estão estampando na Casa da moeda cedulas de 100 e de 50 reis, para serem lançadas no mercado, em quanto se não renovam os suprimentos de cobre, cuja cunhagem foi mandada fazer parte em França parte em Portugal, e que em poucos dias estará concluída. Diz-se que o governo vai proibir, sob penas rigorosas, a exportação de prata. Esta providencia coincidirá com a importação da prata amoedada francesa, cuja aquisição foi contractada com o Banco de França e que attingirá a somma de 5.555.000 francos. A primeira remessa, chegada hoje, no *Sud Express*, foi de 1.000.000 de francos. Com todos estes recursos o governo conseguiu garantir completamente todas as operações do fim da semana e do fim do mes. Como se dissesse que o governo projectava colocar o Banco de Portugal em condições d'emitir cheques sobre Londres e sobre Paris, auxiliando assim o nosso commercio com o estrangeiro, diminuiu logo sensivelmente o agio das libras, e começou a accentuar-se a alta no cambio sobre Londres, que ficou hoje a 43 com tendencias para subir. Na semana finda chegára a 38. Os que confiaram no talento e na habilidade do sr. ministro da fazenda, não se illudiram nas suas esperanças, que em breve os factos justificarão plenamente.

Desde o principio do anno, até 30 de junho exportámos em ouro mais de 1.882.000 libras sterlinas. No mes de julho, que hoje finda, segundo os dados apurados, esta exportação elevou-se a mais de 800.000 libras sterlinas. Estamos em crise mas temos honrado por esta forma os nossos compromissos, e para lamentar é que as praças estrangeiras correspondam a esta attitude correcta, verdadeiramente exemplar, mantendo a baixa dos nossos fundos!

Como é natural durante a quinzena avultaram pouco as nossas rendas na Bolsa de Lisboa. Hoje as cotações foram as seguintes:

As inscrições de assentamento venderam-se a 48,80 (s. c.) e a 50,50 (s. c.);—inscrições coupons 48,65;—as acções do Banco de Portugal venderam-se a 102\$000 réis. O total da venda das inscrições elevou-se a 70:000\$000 réis. Diferenças pouco sensiveis nos outros titulos do mercado.

Os fundos portuguezes ficaram hoje:—em Paris (3 p. c. ext.) a 38,50;—em Londres (idem) 38,68.

J. F.

Bolsa de Paris 29 de Julho.

A quinzena que vae finda nem foi má nem tão satisfatoria como a precedente, e os preços dos fundos fraquejaram um pouco ficando o 3% a 95,30 depois de ter feito 95,45; e o novo a 93,77 depois de 93,90

Em quanto aos valores de *parquet* acham-se tambem inactivos quanto possivel, soffrendo as consequencias da inquietação geral que lança no nosso mercado a situação financeira do Stock Exchange, cada vez mais compromettido nos valores americanos.

Não se espera que a liquidação em Londres possa melhorar este estado de coisas, temendo-se que o ouro encareça de novo e que por consequencia, o banco de Inglaterra tenha de novo tambem, que aumentar a taxa do seu desconto.

N'estas condições a especulação anda inquieta, sem saber o que fazer. Felizmente que as cotações dos fundos publicos estão firmes e que fechado o parlamento a politica nos deixa socegados. Esperamos que assim seja ao menos até 15 de outubro epocha da reabertura.

As noticias satisfactorias da entrevista amigavel das esquadras francesa e russa em Cronstadt têm produzido na Bolsa o melhor effeito e se não fosse a baixa dos fundos hespanhoes e portuguezes

aos quaes um grupo já por demais conhecido, faz uma guerra viva, é seguro que as cotações subiriam em geral.

O *Foncier* fica inalteravel a 1245; o banco da França inscreve 4445 e o Suez cota se a 2770 depois de 2790.

As accões dos caminhos de ferro, que por momentos soffrem a influencia das greves, perdendo alguns francos, hoje que tudo terminou, retomam facilmente os seus cursos, e estão mesmo em via de os ultrapassar. Deixamol'as: o P L M a 1490; o Midi a 1.300.

Os valores ottomanos continuam firmes; 570 o Banco e 1.870 o Turco.

O Portuguez 3% depois de chegar a 37,10 cota-se a 38,25.

Os caminhos de ferro portuguezes negociam-se por 158 e o Norte de Hespanha por 302 e 303

G. Pessard.

Cotações dos titulos de Caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e Estrangeiro

BOLSAS	TITULOS	1891 — JUNHO — DIAS												
		16	17	18	20	21	22	23	24	25	27	28	29	30
Lisboa . . .	ACÇÕES Comp. Real Portugueza . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	" Ascensores mechanicos . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	75,000	-
	OBRIG. Comp. Real Portugueza . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	" Nacional . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	" Atravez d'Africa . . .	69,800	69,800	-	-	69,300	-	-	-	-	-	-	-	-
Paris	ACÇÕES Comp. Real Portugueza . . .	185	180	166	155	162,50	167,50	170	145	160	163	165	158,75	-
	" Madrid-Caceres-Portugal . . .	445	440	133	135	440	445	450	-	440	435	425	425	-
	" Norte de Hespanha	305	305,25	305	300	302,50	305	-	-	-	-	-	-	-
	" Madrid-Zaragoza-Alicante . . .	305	303,75	301,25	300	-	302,50	-	-	-	-	-	-	-
	" Andaluzes	412,50	461,75	462,50	452,50	435	-	-	-	-	-	-	-	-
	OBRIG. Comp. Real Portugueza . . .	212,50	207,50	211	215	223	226,50	230	219	219	220	222	215	-
	" Madrid-Caceres-Portugal . . .	210	227	235	247	243	247	250	248	250	248	250	210	-
	" Norte Hespanha, 4.ª hypotheca . . .	397	396,50	395,50	598	396	395,75	-	-	-	-	-	-	-
	" Atravez d'Africa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	" C.º da Beira Alta	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Londres . . .	" Atravez d'Africa	75	75	75	75	70	70	70	70	70	70	70	70	-
Amsterdam . . .	" Atravez d'Africa	70,75	74	71	74	71	70	70	69	68,50	68,50	67,25	67,25	-
Bruxellas . . .	" Atravez d'Africa	72,50	72,50	72,50	72,50	72,50	72,50	72,50	72,50	72,50	72,50	72,50	72,50	-

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Periodo de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO						Observações	
		1891		1890		Totaes		1891		1890		1891			
		Kil.	Totaes	Kilo metri- cas	Kil.	Totaes	Kilo metri- cas	I891	I890	I891	I890	I891	I890		
COMPANHIA REAL	de a		Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis		
Antiga rede e nova não garantida (1)	2 8	Julho	689	53.746:900	80.866	684	59.235:320	86.982	1.411.176:990	1.338.533:040	72.623:950	-	(1) Compre-		
	9 15	"	35.286:870	80.242	689	65.376:440	93.176	1.466.463:860	1.409.010:235	57.453:625	-	hende as li-			
	16 22	"	33.018:650	79.315	"	63.699:910	93.354	1.324.512:540	1.474.710:175	46.802:335	-	nhas de Les-			
Nova rede garantida (2)	2 8	Julho	168	4.165:000	24.794	168	4.290:000	25.535	87.250:000	78.914:000	8.336:000	-	te e Norte e		
	9 15	"	4.098:000	24.392	"	3.400:000	48.452	94.318:000	82.014:000	9.334:000	-	ramaes de			
	16 22	"	4.470:000	24.824	"	3.200:000	190.176	93.318:000	83.214:000	40.304:000	-	Caceres e			
Sul e Sueste	25 4	Julho	475	14.505:665	24.222	475	12.866:170	27.086	340.713:375	308.078:205	32.635:170	-	Coimbra e as		
	2 8	"	44.791:540	34.140	"	13.614:010	28.664	35.304:915	321.602:243	33.812:670	-				
	28 3	Junho	340	13.472:668	38.743	340	47.665:835	51.958	359.463:368	361.732:656	-	2.269:288	da nova rede		
Minho e Douro	4 10	"	14.268:446	42.023	"	49.346:221	57.100	373.719:514	381.248:877	-	7.499:363	Cintra-Tor-			
	11 17	"	19.824:474	58.306	"	16.939:940	49.823	393.572:688	398.188:787	-	4.616:099	res, ramal de			
	18 24	Junho	253	6.579:225	26.001	233	7.449:725	28.259	455.544:227	463.639:212	-	8.425:045	Cintura, ur-		
Beira Alta	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	banca e Cas-	
	4 10	Junho	34	4.393:475	40.984	34	4.138:070	33.472	21.884:339	49.493:365	2.388:994	-	caes.		
Guimarães	4 17	"	4.337:505	39.338	"	4.378:450	40.512	23.224:865	20.873:815	2.348:049	-	(2) Compre-			
	48 24	"	4.714:305	50.420	"	4.589:290	46.753	24.936:169	22.463:105	2.473:064	-	hende a linha			
Norte de Hespanha	2 8	Julho	2933 P	1.525:419 P.	588	2915	1.471:137	504	36.035:438	33.352:459	3.682.979	-	de Torres-Fi-		
	9 15	"	4.394:407	512	2933	4.516:428	516	37.626:844	34.868:586	2.758:258	-	gueira e ra-			
Madrid—Zaragoza—Alicante	2 8	Julho	2672	978:509	366	2672	4.022:538	382	28.604:233	28.099:594	504:662	-	mal de Alfa-		
	9 15	"	4.026:874	380	"	4.033:429	394	29.628:125	29.453:020	475					

PATENTES DE IVENÇÃO

Concedidas no mez de maio de 1891

José Batallé.—Processo para conservar, melhorar e envelhecer vinhos, licores e outros líquidos alcoólicos,—5 annos.

Sociedade anonyma "la Panclastite", de Paris.—Fabricação de compostos explosivos de base de peroxydo de azote e meios de os utilizar—5 annos. (*Prorrogação*.)

Electrolibration company—Aperfeiçoamentos no tratamento das doenças,—15 annos.

Heinrich Schulz e Erwin Stahleker.—Almofada aperfeiçoadas com brussa ou escova,—1 anno.

Carl Frederik Wenuberg.—Machina de vapor rotatoria—15 annos.

Auguste Thirion.—Nova espuma amovivel denominada espuma cartuxo e meios de adaptar ao tacão do calçado, 1 anno.—(*Prorrogação*). (b)—10 annos.

Carl Steffen.—Processo para o cozimento systematico dos xaropes do assucar a ponto de os fazer crystalisar,—15 annos.

Carl Steffen.—Melhorameentos nos apparelhos para decomposição systematica das substancias assucaradas, impuras, em assucar branco e em melaços inferiores,—15 annos.

Carl Steffen.—Processo para decomposição systematica do assucar bruto ou das substancias assucaradas, impuras em assucar branco e em melaços,—15 annos.

Carl Steffen.—Processo para obter das substancias assucaradas impuras todo o assucar possivel de crystalisar,—15 annos.

Ramon Fernandez Somellera.—Processo aperfeiçoado para fabricar charutos, 5 annos.

Philipp Diehl—Aperfeiçoamento nas machinas de coser com porta lançadeira de movimento horisontal—10 annos.

Edmond Desiré Guilleux e François Arsène Thouvenin.—Sistema de arreios de cabeça com freio falante ou mobilisador para cavallos de sella e de tiro,—5 annos.

(a) Esta patente foi anteriormente concedida por cinco annos por alvará n.º 840, de 11 de julho de 1883 e prorrogada por mais cinco annos por alvara n.º 1:220, de 1 de março de 1888.

(b) Esta patente foi anteriormente concedida por um anno, por alvará n.º 1:488 de 18 de julho de 1890,

Patentes de invenção caducadas no mez de maio de 1891

Dussand frères Ducher & Bendiger.—Aperfeiçoamentos no metodo de cortimento por pressão em vasos fechados e dos apparelhos que dizem respeito,—15 annos 29—de maio de

Talard Nicolas.—Novo sistema de junção de tubos, 10 annos 19 de maio de 1881.

Talard Nicolas.—Apertador aperfeiçoado de traves para arros, 10 annos—19 de maio de 1881.

Talard Nicolas.—Processo inodoro completo de limpeza das tossas—10 annos—19 de maio de 1881.

Arthur Boatré e Frederik Georg Robert.—Processo para clarificar e conservar os vinhos, licores e quaesquer bebedas fermentadas,—10 annos—23 de maio de 1881.

José Manuel de Figueiredo Nobre.—Licor denominado creme de Portugal Lisboa e Porto — 5 annos, 12 de maio de 1886

Joseph Ubertin.—Preparação liquida ou lixivi para a fabricação de papel de todas as substancias fibrosas, palhas, fenos e madeiras de todas as especies, cortiças trapos—5 annos—12 de maio de 1885.

Alfred Julius Bult.—Aperfeiçoamentos na construcção de navios—5 annos—12 de maio de 1886.

Van Gelder & C.—Especie de tinta de pintar—5 annos—12 de maio de 1886.

Van Gelder & C.—Revestimento especial de paredes, tectos etc, denominado *Albastine*—5 annos, —12 de maio de 1886.

Companhia nacional de phosphoros.—Nova caixa para phosphoros de cera—2 annos—8 de maio de 1889.

O desastre de Saint-Mandé

Andam em maré de desgraça as linhas ferreas da Europa Central!

Ainda palpítante de interesse a noticia da grande catastrophe da Suissa, o telegrapho surprehendeu ha dias o mundo inteiro com um maior desastre na linha de Vincennes, ás portes de Paris.

No dia 26 havia festa em Saint-Mandé a 5 kilómetros da praça da Bastilha, apenas.

Era domingo, e todos sabem a affluencia que as fes-

tas n'estes dias attrahem as circumvisinhanças de Paris.

O comboio n.º 106 que vinha de Brie Comte-Robert ao chegar á estação de Saint-Mandé, foi assaltado por uma enorme multidão que se apinhou nas carruagens, de dois pavimentos, enchendo os logares disponiveis, os corredores dos segundos pavimentos, as escadas por onde se sóbe a estes, as plataformas, tudo. Isto deu lugar a uma contestação entre passageiros e pessoal, o que demorou o comboio que já chegara atrasado.

Na cauda d'este trem vinha um fourgon e antes d'este duas carruagens de terceira, em que a aglomeração de gente era enorme.

N'isto sentiu-se um pavoroso estampido! Um comboio supplementar, n.º 106 D, que seguia o ordinario e, pelo regulamento, não devia partir da estação anterior, Vincennes, sem que o seu antecessor saisse da de Saint-Mandé, que dista d'aquelle 900 metros, se tanto, precipitava-se sobre este.

O choque foi tão violento, que a machina e tender do segundo comboio galgou por cima das duas ultimas carruagens do primeiro, esmagando, com o seu peso, passageiros e vehiculos. Para maior desgraça inflamou-se o gaz que illuminava as carruagens, consumindo-se nas chamas os tristes passageiros que ficaram entre os destroços.

As noticias mais officiaes dão o numero de mortos em 43 e 103 os feridos, alguns mortalmente.

Por mais rapidos que fossem os soccorros poucos passageiros escaparam da ultima carruagem. D'esta foram tirados braços e pernas separados dos troncos, uma passageira totalmente decapitada, um horror!

O sub-chefe de Vincennes e o machinista do comboio foram presos. Este estava tão gravemente ferido que raro será não tenha já morrido.

O comboio supplementar avançou sobre o outro, disse, por não ver o disco fechado, e não poude avistar aquelle a tempo porque a linha descreve uma apertada curva em que passa sobre a *Cour de Vincennes* e em tunnel a *route de la Tourelle*, cerca do hospital militar e do lago.

Linhos portuguezas

Revisores da Companhia Real.—Por ordem de serviço interno desde 1 de agosto de 1891, os revisores e a revisão de bilhetes, que estavam a cargo do serviço do movimento ficaram pertencendo ao Serviço de Fiscalização e Estatística.

Passes de caminhos de ferro.—Vae sahir brevemente um regulamento sobre a concessão de passes nas linhas ferreas do estado, o qual já foi aprovado pelo sr. ministro das obras publicas, tendo sido formuado pelos engenheiros civis Justino Teixeira e Vargas.

Linha de cintura.—Acham-se já em construcção os apeadeiros da linha de cintura, estando a cargo dos srs. Fernando Augusto Kuchenbuk de Figueiredo os de Sete Rios, Chellas e Marvila; A. Ferry & Jean Mattet, os de Palhavã, Rego e Campo Pequeno; e Julio Garcia o do Areiro,

Ascensores de Lisboa.—Renderam no mez de junho: o da Estrella 3:937⁰600 réis, o da Gloria 2:518⁰060 e o do Lavra 790⁰380 réis, sendo o total 7:246⁰040 réis.

Os annexos da estação central.—Poi assignado no dia 25 o contracto de arrendamento dos edifícios em construção, junto á estação central do Rocio, e pertencentes: o primeiro á companhia real dos caminhos de ferro portuguez, e o segundo ao sr. marquez da Foz.

E' arrendataria a companhia dos *Wagons lits*, que vae installar ali um grande hotel, denominado *Terminus*.

As lojas d'estes edificios são destinadas a grandes estabelecimentos.

Novo material. — Dizem alguns collega que os caminhos de ferro do Minho e Douro, e Sul e Sueste vao adquirir novas carruagens e machinas para o serviço dos seus comboios. Esta noticia sabemos que não tem fundamento algum.

Distincão merecida. — Recebeu a commenda da Concelhio o nosso estimado amigo sr. João Danta Trigueiros, chefe da Repartição Central da 2.^a direcção da fiscalisação dos caminhos de ferro, que durante o ministerio passado exerceu o cargo de secretario particular do sr. Thomaz Ribeiro, dando repetidas provas do seu zelo pelo serviço publico.

Viação Urbana. — Na ultima viagem do vapor *Minerva*, de Amsterdam vieram mais 1:038 volumes de material para a linha que esta companhia vae construir, do Rocio, pelas ruas de Santo Antão, S. José e Santa Martha, até S. Sebastião da Pedreira, linha funicular, cujos projectos já de ha muito estão pendentes de approvação da camara municipal.

Loanda-Ambaca. — Foi prorogrado até 31 de dezembro de 1893 o prazo para a conclusão dos trabalhos de construção do caminho de ferro de Loanda a Ambaca.

Lourenço Marques. — Foi ordenado que seja aberto no ministerio da fazenda, a favor do da marinha e direcção geral do ultramar, um credito especial de reis 40:000\$000, para pagamento de despezas de exploração, conservação e conclusão das obra d'este caminho de ferro.

O tribunal arbitral encarregado de estatuir ácerca do litigio anglo portuguez relativo ao caminho de ferro de Lourenço Marques deve reunir-se na proxima segunda-feira em Brunnen para assentar na maneira de proceder.

Linhos hespanhóis

De Linares a Almeria. — Brevemente se começarão os trabalhos do caminho de ferro de Linares a Almeria.

O agente da companhia concessionaria D. Manuel Arance, começou já a pagar as expropriações da primeira secção.

O sr. Inchaurrandieta, engenheiro em chefe da companhia concessionaria está em Paris tratando de questões técnicas que se relacionam com a construção da linha, sendo uma d'ellas a do material circulante. Nas officinas da Sociedade *Fives Lille*, constructora da linha, em Baeza, trabalha-se com a maior actividade.

Já foram adjudicados dez kilometeros da primeira divisão.

Consta que a Companhia dos caminhos de ferro Andaluzes, pensa em adquirir a linha de Linares a Almeria.

A imprensa de Linares, mostra-se muito inclinada a aprovar esta venda.

De Sevilha a Arcos de la Frontera. — O Senado aprovou na sua sessão do dia 6 do mez findo, o projecto de lei para a construção d'un caminho de ferro desde a linha ferrea de Jerez a Sevilha até Arcos de la Frontera.

O auctor do projecto é o sr. marquez de Mochales.

Canfranc. — Trabalha-se com grande actividade nas obras do caminho de ferro de Canfranc.

As locomotivas circulam já em um trajecto de 25 kilometeros, e espera-se que por estes dias possam chegar até Ayerbe. A collacção da linha telegraphica começou já também.

Pode-se calcular em 80% dos trabalhos necessarios para a conclusão da linha entre Huesca e Jaca, o que já está executado, de forma que a inauguração se realizará dentro do prazo legal.

Trabalha-se também nas linhas de resguardo das estações de Alerre e Plasencia, e consta, que brevemente serão collocados os postos na linha para que funcione o telegrapho.

Novas linhas. — As commissões de Senado, encarregadas de examinar os projectos da concessão dos caminhos de ferro de Valencia a Liria Villar del Arzobispo, de Almansa a Gandia, de Valencia (zona de Cuarte) ao de Valencia a Utiel, e do prorrogação de prazo para terminar os trabalhos dos caminhos da ferro de Villena a Alcoy e de Estella Victoria Durango, foram de parecer favoravel a que se realisem estes contractos.

De San Sebastian a Deba. — Estão muito adeantados os trabalhos do caminho de ferro de San Sebastian a Deba sobretudo no tunnel de Orio. Está se procedendo a terraplenagens em Aguinaga, San Esteban e Usurbil em cuja zona ha já 4 kilometeros prompts. Calcula-se que no proximo outono já a locomotiva passará na secção de Elgeibar, a Deba.

Affirma-se que em julho de 1892, se poderá já ir de Zarauz a San Sebastian; ficando para dpois o traçado de Zarauz a Elgeibar, o qual ficará concluido antes do prazo da lei: trez annos. Durante este mez começará a perfuração do tunnel de Meagas (Guetaria) talvez o mais importante da linha.

O funnel de Zurugaray. — Chegaram a San Sebastian, muitos operarios contractados para os trabalhos do tunnel de Zurugaray, nas proximidades de Orio por onde hade passar a linha do caminho de ferro da costa.

De Marcilla a Mendigorria. — A deputação de Navarra auctorizou o sr conde de Villapaterna, a construir um caminho de ferro de via reduzida, que partindo da estação de Marcilla na linha ferrea de Almansa a Zaragoza, termine em Mendigorria, centro d'uma importantissima zona vinicola.

A realização d'esta obra, diz o nosso collega de Madrid, é de excepcional interesse, por que hade servir de base ás linhas de Logroño a Pamplona, e de Pamplona Sangüesa e Pasajes, com as quaes adquiriria grande desenvolvimento a riqueza de toda aquella parte da Peninsula.

O directo de Zaragoza. — Progridem com muita rapidez os trabalhos de construção da linha directa no seu ultimo troço de Fayon a Zaragoza, dirigidos por dez empreiteiros.

O engenheiro em chefe, sr Maristany, está no estrangeiro tratando de adquirir o material necessário que se não fabrica no paiz.

Para a construção das pontes metalicas e de todo o material destinado ás estações, procedeu-se de igual forma, á empregada, quando foi das secções já exploradas hoje, ou prestes a selo até Fayon.

Os trabalhos devem estar concluidos dentro de dois annos.

Empregam-se ali 5:000 operarios.

A estação de Linares. — Está quasi concluida a estação que a companhia dos caminhos de ferro Andaluzes, mandou construir em Linares, para a linha de Puente-Gentil.

Deve ficar um edificio elegantsimo e espaçoso.

A imprensa local, pede ao municipio a construção d'uma estrada que conduza directamente á nova estação.

Linhos estrangeiros

FRANÇA

O ministro das obras publicas submetteu ao Conselho o programma dos trabalhos de caminhos de ferro a executar em 1892. Sabe-se que a despesa prevista no projecto de orçamento do anno proximo é de 160 milhões. O programma dos trabalhos a fazer em 1892, comprehende 622 kilometeros e diz respeito a linhas da companhia do Meio-Dia, principalmente, e das companhias de Oeste, Orléans e P. L. M. Nenhuma nova linha será construída nas rēdes do Norte e de Este.

A divisão das novas linhas é a seguinte, em relação ás rēdes:

Meio-Dia.....	274	kilometeros
Oeste.....	237	"
Paris-Lyon.....	66	"
Orléans.....	45	"

O principal desenvolvimento ferro-viario será consagrado á rēde do Meio-Dia, nas linhas cuja execução tem sido retardada em virtude da situação creada á companhia pelo phylloxera.

Na rēde do Meio-Dia construir-se hão as seguintes linhas: Carmaux a Rodez, 66 kilometeros; Belvèze a Bram, 14 kilometeros; Palmiére a Belvèze 47; Estagel a Rivesaltes 16; Saint-Girens a Foix 46; Mende a la Bastide 44 e Dax a Saint Sever 41 kilometeros.

Na de Oeste: Chateaubriant a Ploërmell 88 kilometeros; La Brohinière a Diran e Dinard 86 e Dieppe ao Havre 113 kilometeros.

Na de Paris Lyon: Albertville a Annecuy, 44 kilometeros e Cluse a Chamounix (secção) 22 kilometeros.

Na de Orléans: Nentron a Sarlat (secção) 24 kilometeros; Hautefort a Cendal 25 kilometeros.

AFRICA

Em principios do mez findo, abriram-se á exploração os primeiros dez kilometeros do caminho de ferro hollandez africano, que deve unir o nosso de Lourenço Marques com o interior do Transvaal.

Antes do fim do anno será tambem inaugurada a secção até Nelspruit.

REPUBLICA ARGENTINA

Não correm prospertos os tempos para a formosa republica sul-americana, que lucta com uma crise financeira bastante grave.

As construções de caminhos de ferro, no ultimo anno, foram muito limitadas, em virtude da accentuada falta de capitais.

Em quasi todas as linhas, que estavam em construção suspendem-se os trabalhos, e tudo leva a crer, que n'estes annos mais proximos, aquellas cujos estudos se acabaram não encontrarão empreiteiros que as queiram construir.

Contava-se com a concessão feita na Europa, de muitas linhas argentinas, mas o credito da república no estrangeiro está muito abalado e d'isto resulta o retrahimento dos capitais europeus.

Em 1857 construiram se na Republica Argentina, 10 kilómetros de caminhos de ferro, custando 285:408 dollars; em 1860, a extensão construída era de 39 kilometros tendo custado 585.030; e em 1870 de 732 custando 18.835:703.

De 1880 para cá foi aumentando o numero de kilometros construidos pela seguinte forma:

Em 1880.....	2:213	custo	58.343:981	dollars
" 1881.....	2:402	"	59.151:721	"
" 1882.....	2:666	"	61.962:005	"
" 1883.....	3:124	"	76.535:101	"
" 1884.....	3:728	"	80.036:932	"
" 1885.....	4:626	"	113.705:351	"
" 1886.....	5:960	"	129.035:338	"
" 1887.....	7:068	"	199.332:635	"
" 1888.....	7:255	"	220.746:247	"
" 1889.....	11:500	"	310.614:360	"

Parece porem, que parou aqui este enorme desenvolvimento ferro-viário. Os trabalhos de construções suspenderam-se nos 5.000 kilometros novos, que estavam já em grande adeantamento e elevariam o total da rede argentina a 16.500 kilometros.

Por cá não temos as construções paralysadas, mas tambem não temos 5.000 kilometros em via de acabamento, nem 11.500 em exploração.

Não comparemos pois.

Avisos de Serviço

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Passageiros, bagagens e cães

DAS

Estações de PORTO a MEALHADA para FIGUEIRA da FOZ (Via Alfarellos)

Desde 10 de julho de 1891 os passageiros que das estações da linha do Norte, comprehendidas entre Porto e Mealhada, ambas inclusivé, se dirigirem á Figueira da Foz pela via de Alfarellos ou vice-versa, pagarão os preços de transporte eguaes aos que actualmente se cobram pela Pampilhosa, os quaes se encontram indicados no Aviso ao Publico B. 336 affixados nos logares do costume.

Modificação do horario

Em virtude da transferencia do serviço da alfandega de Castello de Vide para Marvão, é modificado, desde 1º de agosto proximo futuro, entre as duas estações, o horario dos comboios abaixo designados, pela fórmula seguinte:

Comboios ascendentes numero 43 partida de Castello de Vide a 1 e 38 minutos da manhã, chegada a Marvão ás 2 e 1 minuto da manhã, numero 45 partida ás 3 e 19 minutos da manhã e chegada ás 3 e 46 minutos da manhã.

Comboios descendentes numero 42 partida de Marvão ás 8 e 8 da manhã, chegada a Castello de Vide ás 8 e 52 minutos da manhã, numero 44 partida ás 9 e 50 da manhã e chegada ás 10 e 14 minutos da manhã, numero 46 ás 8 e 48 minutos da tarde e chegada ás 9 e 15 da tarde.

COMPANHIA NACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO

LINHA DE TUA

Grande romaria á Senhora do Amparo

EM MIRANDELLA

Nos dias 1, 2, 3 e 4 de agosto de 1891

Comboios com bilhetes de ida e volta a preços reduzidos das estações de Foz-Tua a Latadas para Mirandella validos nos comboios ordinarios e no especial que partem de Foz-Tua ás 4 e 55 da manhã 2º e 3º da tarde e de Mirandella ás 8 e 51 da manhã e 4º 23 da tarde,

Para condições, horario e preços vejam-se os cartazes respectivos.

Caminhos de ferro do Sul e Sueste

Feiras de S. Lourenço e Santa Maria na cidade de Beja

Nos dias 10 e 15 de agosto de 1891

Bilhetes de ida e volta a preços reduzidos

DAS ESTAÇÕES PRINCIPAIS DE TODAS AS LINHAS PARA A DE BEJA

Estes bilhetes vendem-se para os comboios ordinarios dos dias 8 a 15 de agosto, e dão direito ao regresso por qualquer comboio até ao dia 17 inclusivé.

Para preços e mais esclarecimentos, vejam-se os cartazes respectivos.

Arrematações

Direcção geral dos correios, telegraphos e pharoes

4º Repartição—Serviço technico e do material

Por espaço de quinze dias, a contar da data d'este annuncio está aberto concurso para o fornecimento do material abaixo designado, necessário aos serviços dependentes da direcção geral dos correios, telegraphos e pharoes, durante o anno económico de 1891-1892.

A licitação terá lugar no dia 10 de agosto proximo futuro, pela uma hora da tarde, em uma sala d'esta direcção geral, perante o jury designado no n.º 5.º do artigo 15.º do decreto de 9 de maio do corrente anno, publicado no *Diário do Governo* de 12 do referido mês, ao qual serão apresentadas em carta fechada as propostas.

Só serão admitidos a licitar os individuos que cumprirem todas as formalidades do programma que está patente na 4.ª repartição da direcção geral dos correios, telegraphos e pharoes, em todos os dias uteis das dez horas da manhã até às quatro horas da tarde.

Na mesma repartição estão patentes as condições geraes e especiais a que ficam sujeitos os fornecedores, e bem assim a relação detalhada dos materiais com os preços que servirão de base para a licitação.

Relação do material a que se refere este annuncio

Grupos

1. Drogas.
2. Obra em chapa de ferro.
3. Productos de tanoaria.
4. Relógios.
5. Carimbos.
6. Petroleo.

Artigos especiais

Rotulos de louça, e pucaros, bacias e placas de ferro esmalтado. Direcção geral dos correios, telegraphos e pharoes em 25 de julho de 1891

O conselheiro director geral
Guilhermino Augusto de Barros.

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

Fornecimento de Carvão

Até ao dia 12 de agosto proximo futuro, recebe-se propostas para o fornecimento de 500 toneladas de carvão para o serviço da linha de Vizeu.—As condições do fornecimento podem ser examinadas na repartição de Exploração da Companhia, Avenida da Liberdade n.º 91.

Typ. do «Commercio de Portugal»

Sociedade Anonyma das Officinas de Construção

DE

MALINES

DIRECTOR CERENTE-DIVOIRE

MATERIAL PARA CAMINHOS DE FERRO
LINHAS AMERICANAS

RODAS PARA LOCOMOTIVAS, TENDERS, WAGONS
E TRAMWAYS

FUNDIÇÃO E CALDEIRARIA

MALINES-Belgica.

RECK & VOGLER

21, RUA DOS DOURADORES, 21 — LISBOA

Representantes das seguintes importantes fabricas:

Saechsische Maschinenfabrik, Chemnitz, para locomotivas, tenders, machinas a vapor, caldeiras, guindastes, machinas-ferramentas, turbinas, fiações e teares.

Gutehoffnungshütte, Oberhausen, para carris, vigas, ferro em barras, chapas, pontes e outras construcções metallicas.

Vital e W. Cambier, Morlanwelz para material de fixação e peças de forja.

Ed. Doerrenberg Söhne, Ruenderoth, para aços de todas as qualidades, limas, martelos, picaretas, etc.

Rheinische Stahlwerke, Ruhrort, para carris, eixos e rodas montadas para veiculos de caminhos de ferro.

Felten & Guilleaume, Carlswerk, para cabos subterraneos e submarinos, cabos de transmissão e extracção, arames de aço, ferro cobre e bronze, estanhados, galvanizados, erus e recozidos, para telegraphos, telephones, molas, parafuzos, tela metallica e quinquilheria; especialidade em espinhos artificiales para vedação das linhas férreas e dos campos de pasto de gado.

Encarrega-se do fornecimento e da montagem de installações completas de officinas de construção, e de reparação para caminhos de ferro, arsenaes, fabricas de fiação e tecidos de lã, algodão, juta, linho, fabricas de malha, etc.

FUNDIÇÃO DE AÇO E OFFICINAS MECHANICAS

AÇOS FINOS — LIMAS — FERRAMENTAS

FERD. FELDHAUS

Bruges — BELGICA

Rodas em aço fundido. Rodas montadas de todos os tipos para wagonetes de minas. Wagons para aterros e pedreiras
Carruagens de tramways e outro material circulante com ou sem caixas de lubrificação

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

Placas d'appoio & outras peças para engrenagens, de todos os diametros. — Peças para dragas, escavadores e machinas diversas
Carris—supportes para chumaceiras—grefes—peças de união e outras, para laminadores e exploração de pedreiras

Officinas de construção—Forjas—Fabricas de Gaz

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

Adresse telegraphic — FELDHAUS — BRUGES-BELGICA

Cooperativa INDUSTRIA SOCIAL

RESPONSABILIDADE LIMITADA

FUNDADA EM 1872

Lisboa — RUA 24 DE JULHO — A' rampa de Santos

FUNDIÇÃO DE FERRO E BRONZE

Machinas a vapor, transmissões, rodas hidráulicas, turbinas, guindastes, bombas, prensas, material para caminhos de ferro, vigamentos, columnas, coberturas metallicas, e em geral, todos os productos da industria metallurgica.

PREÇOS MINIMOS

Rua Vinte e Quatro de Julho — LISBOA

GRANDE HOTEL BELLA-VISTA

AGUAS ALCALINAS

Thermas de Caldellas



No concelho d'Amares, a distancia de 11 kilometros da cidade de Braga, e ligadas com esta cidade e com as villas Verde, Pico, Ponte da Barca e Amares, por magnificas e pittorescas estradas de mac-dam, como sao todas as da provincia do Minho.

As suas aguas, analysadas no laboratorio chimico de Coimbra, e ja experimentadas nas molestias herpeticas, rheumatismo articular e gottoso, estomago, dyspepsias, figado, rins, bexiga e diabetes, teem produzido optimos resultados com uso interno e banhos.

O Grande Hotel Bella-Vista, abriu a parte concluida no dia 15 de maio, offerecendo as maiores vantagens, ja pelo seu conforto e disposicao hygienica, ja pela modicidade dos precos. Esta situado em um dos pontos mais pittorescos de Caldellas, com explendidas salas de jantar, de visitas, de reunões, jogos e leitura, e de bilhar. Ha um habil director clinico, empregados de toda a confiança, que terão o maior cuidado em bem servir os hóspedes e tudo debaixo da direcção de pessoa muito competente.

Toda a correspondencia dirigida para o mesmo Hotel ao Director, Sr. DELFIM JOSÉ RODRIGUES

BANHOS DAS CALDAS DA AMIEIRA — AGUAS CHLORETADAS

UNICAS EM PORTUGAL E HESPAÑHA

(Na linha de Lisboa a Torres e Figueira da Foz)

Abertura do estabelecimento de banhos das **CALDAS DA AMIEIRA** e do **hotel** a 15 de maio. Aplicam-se os **banhos de immersão** e **douches** d'estas aguas, para rheumatismo, figado, estomago, baço, nicties herpeticas, leucorrreas, inflamações de quaesquer órgãos, etc.

Na sede balnear das **CALDAS DA AMIEIRA** ha, alem do **estabelecimento de banhos e do hotel**, **bilhar, gymnasio**, piano, jornaes nacionais e estrangeiros, **estaçao de correio, jardins e variados jogos**. Para esclarecimentos, rua dos Retrozeiros, 45 1º, escriptorio da companhia das Aguas-Thermaes da Amieira.

N. B.— Nos meses de maio a 15 d'outubro os comboios mixtos n.º 71 e 72 tem paragem em frente do estabelecimento para receber e deixar os passageiros sem bagagem.

Brevemente havera bilhetes diarios de ida e volta entre a Figueira da Foz e a Amieira, e das outras estações com validade de dois meses.

ESPINGARDAS

De 1 e 2 canos, de vareta e de carregar pela culatra. Cartuxos vazios e carregados, holsas de rede para caça, chumbeiros, polvorinhos e mais artigos proprios para caçadores.

Carabinas Colt de 12 e 15 tiros, cargas vazias ou carregadas para as mesmas, e machinas para as carregar.

Carabinas Flobert Remington, Varnault e de outros systemas. cargas de bala e de chumbo para as mesmas

Alvos de ferro montados sobre tripés para carreiras de tiro.

Rewolvers de fogo central, fogo lateral e fogo circular, cargas para os mesmos. Rewolvers legitimos americanos, systemas Smith, Wesson e Smith Patent, recebidos directamente de Nova York; cargas para os mesmos. Preços sem competencia, e fazem-se de contos vantajosos para revender.

F. A. Ventura, travessa de S. Domingos, 48 a 56
LISBOA

VIUVA SERZEDELLO

DEPOSITO DE DROGAS

Productos chimicos e pharmaceuticos

VENDA POR GROSSO E A RETALHO
SOBRE PREÇOS E FORMAS DE PAGAMENTOS

RESPONDE NA VOLTA DO CORREIO

23, PRAÇA DO MUNICIPIO, 24

LISBOA

HENRI MOMMIENS

159, RUE ROYALE, BRUXELLAS

BILHETES PARA CAMINHOS DE FERRO E TRAMWAIS
em papel e cartão de todos os systemas e formatos

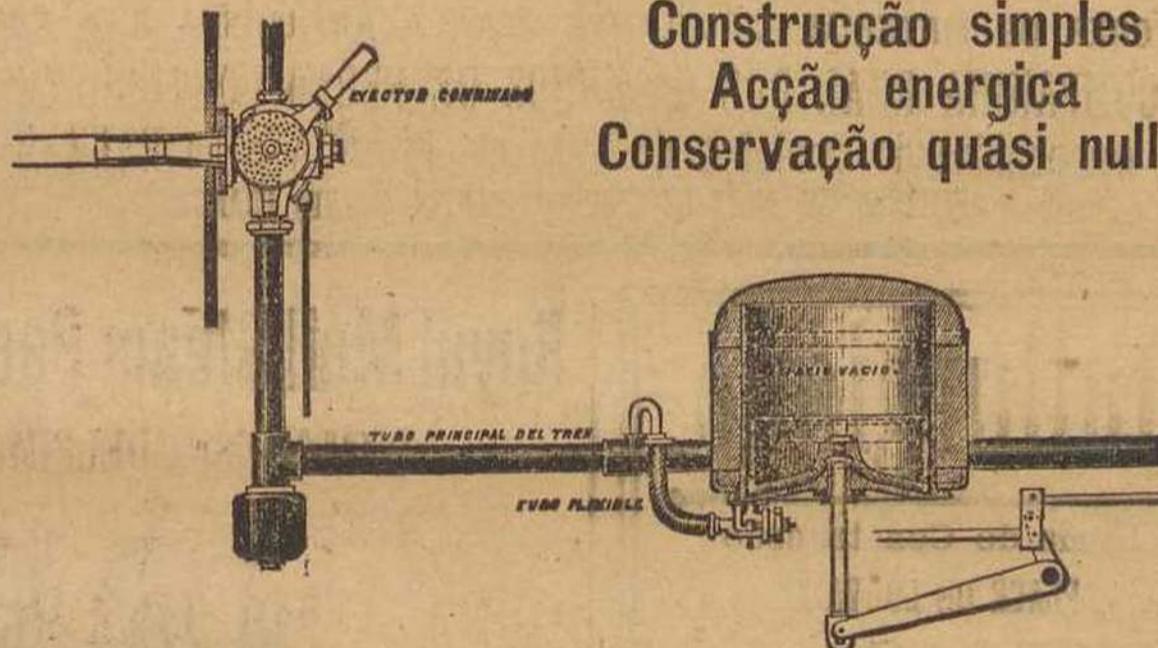
PREÇOS INFERIORES AO DE TODAS AS DEMAIS FABRICAS
FORNECEDOR DE MAIS DE 200 COMPANHIAS DA EUROPA

Companhia do FREIO DE VACUO

Direcção Geral: 32 Queen-Victoria Street, Londres

MEDALHAS D'OURO

Exposição Universal de Paris, 1878
; **Internacional de Londres, 1885**
; **Universal de Paris, 1889**



**Freios continuos, automaticos
e não automaticos, para caminhos de ferro
e trens americanos a vapor**

**Construcção simples
Acção energica
Conservação quasi nulla**

150:000 aplicações até 1º de 1890
em Inglaterra, no continente,
Indias, America do sul, colônias, etc.

AGENCIAS

PARIS.—RUE PORTALIS, 15. Para Portugal, Hespanha, Fraça e Belgica.
VIENNE, 1 Wallfischgasse, 8. FLORENCE, 21 Via Cavour.
BERLIN, 71 Alt Moabit. S. PETERSBOURG, 21 Italiantskaia.
AMSTERDAM, O. Z. Woorbugwall, 217. SYDNEY, 71 Clarence Street.

SOCIETE ANONYME INTERNATIONALE

DE

Construction et d'Entreprise de Travaux Publics

Siege Social: BRAINE LE COMTE (Belgique)

ADMINISTRATION: BRUXELLES. 74 BOULEVARD DU HAINAUT

Representée à Lisbonne par Mr. Eugène Rolin—309, Rua da Junqueira

Entreprises Générales — Ponts et Charpentes Métalliques

MATÉRIEL FIXE ET ROULANT POUR CHEMINS DE FER

Les ateliers de la **Société Internationale** dont le nom se trouve lié aux principales entreprises de Travaux Publics, ont fourni dans la Péninsule une grande quantité de Ponts, charpentes et Matériel de chemins de fer de toute espèce, fixe et roulant. En Portugal seul, elle a construit:

En Portugal seul, elle a construit:

193 Ponts, d'un poids total de 19.000 tonnes

En Espagne elle a construit les Ponts des Lignes de Salamanca à la Frontière Portugaise — Mérida à Seville — Valença à Cuenca — Madrid à Villa del Prado etc. Le Palais de l'Exposition de Madrid.

Les Bureaux de La Société Internationale à Lisbonne

SE CHARGENT DES ETUDES ET PROJETS POUR TOUS GENRES DE CONSTRUCTIONS MÉTALLIQUES

DESOUCHES DAVID & COMP.^A Constructores de MATERIAL CIRCULANTE

→ PARA ←
CAMINHOS DE FERRO

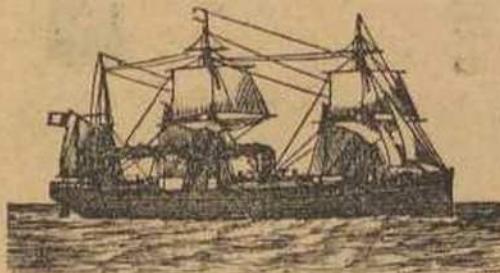
Carruagens—Salões—Sleeping-cars—Carruagens communs—Wagons de todas as qualidades—Material para via reduzida.

CONSTRUCTORES DE MATERIAL CIRCULANTE PARA A ARTILHERIA E A ENGENHARIA
Fornecedores da COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES e de todas as grandes companhias de caminhos de ferro em FRANÇA e no ESTRANGEIRO
OFFICINAS EM PONT DE L'OURcq, PANTIN (SEINE) FRANCE

La Métallurgique

Sociedade Anonyma de Construcção
SÉDE SOCIAL : 1, PLACE DE LOUVAIN
BRUXELLAS
Officinas de Construcción
TUBIZE. Nivelles et La Sambre
Material fixo e móvel para Caminhos de ferro
linhas americanas e obras públicas
LOCOMOTIVAS - TENDERS - CARRUAGENS
WAGONS E WAGONETES
Gruas hidráulicas—Signaes—Mudanças e cruzamentos de via
PLACAS E PONTES ROTATORIAS
TRANSBORDADORES — RESERVATORIOS
Peças de forja diversas, molas e laminas—Rodas
Especialidade de rodas em ferro forjado
FUNDIÇÃO DE PEÇAS MECANICAS E OUTRAS. PARAFUSOS, ESCAPULAS
E PREGOS. CONSTRUÇÕES METALLICAS DE PONTES E TELHADOS
Medalha de Progresso Vienna 1873—Medalha de Prata
Paris 1878—Medalha d'ouro e Diplomas de honra
Anvers 1885—Certificado de 1.^a classe, Nova Orleans
1885—Diplomas de honra, Bruxellas 1888—Fóra de Concurso. Paris 1889
Adresse telegraphico — Metal, Bruxellas

Royal Mail Steam Packet Company (MALA REAL INGLEZA)



A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL
Em 3 de agosto o paquete

MAGDALENA

Para S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro
Montevideu e Buenos-Ayres

Sahirá o paquete «TAMAR» esperado em 10 ou 11 de agosto para

Southampton e Antuerpia

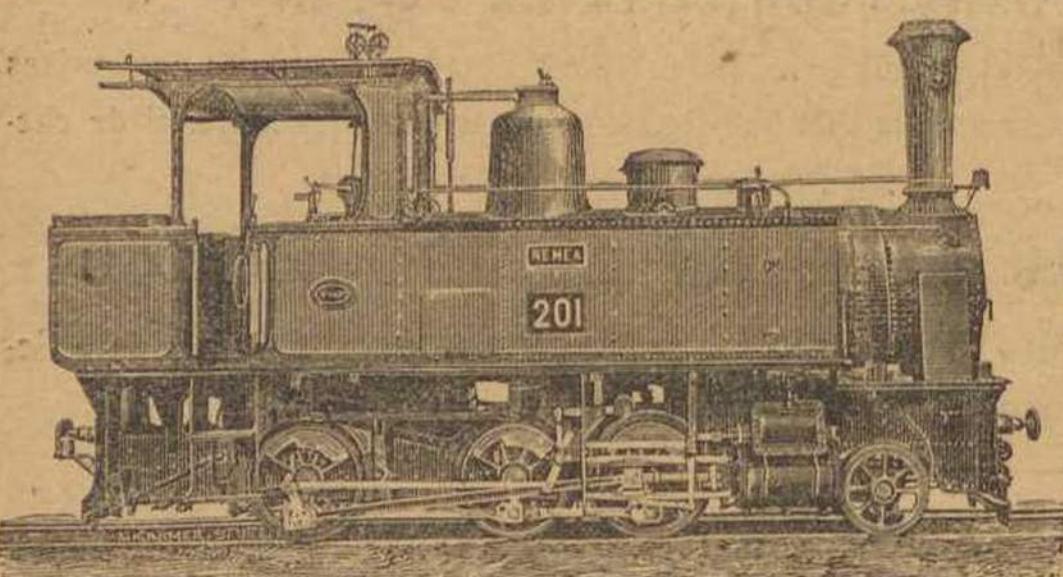
As accommodações para passageiros são inexcedíveis em conforto, havendo a bordo d'estes paquetes todos os melhoramentos que se tem inventado para minorar os incomodos de uma viagem por mar.

Ha a bordo do todos estes paquetes cozinheiro e criados portugueses.

AGENTES

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

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



Enviam-se gratis os catálogos a quem os pedir

FABRICA DE LOCOMOTIVAS

KRAUSS & C.^A

MUNICH E LINZ S. D.

LOCOMOTIVAS DE ADHESÃO E CREMALHEIRA

PARA VIA LARGA OU REDUZIDA

SISTEMA, O MAIS UTIL DE LOCOMOTIVAS COM TENDER
PARA VIAS PRINCIPAES E SECUNDARIAS, TRAMWAYS

Construções de edifícios e exploração de minas

OUTRAS CONSTRUÇÕES: — Omnibus a vapor, locomóveis, bombas d'incêndio a vapor, aparelhos de vacuo e de vapor para a extração de matérias feixas, etc., cilindros a vapor para nivelamento de calçadas.

Agente geral em Espanha—JULES LAHOUSE-BARCELONA



Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

TARIFA ESPECIAL N.º 7

Grande velocidade

Bilhetes de IDA e VOLTA por preços reduzidos

DESDE II DE AGOSTO DE 1891

Estações de		has de validade	Preços			Estações de		has de validade	Preços		
procedencia	destino		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	procedencia	destino		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
LISBOA – Central do Rocio	Campolide	1	250	200	120	LISBOA – Central do Rocio	O. do Bairro.....	4	8.300	6.700	4.000
	Campo Pequeno..	1	300	250	150		Quintans	4	8.700	7.000	4.200
	Braço de Prata..	1	350	300	200		Aveiro	4	8.900	7.200	4.300
	Olivaes.....	1	350	300	200		Estarreja	4	9.500	7.600	4.600
	Sacavem.....	1	450	350	250		Ovar.....	5	9.800	7.800	4.700
	Povoa.....	1	580	450	320		Esmoriz.....	5	10.200	8.400	4.900
	Alverca.....	1	710	550	400		Espinho	5	10.400	8.300	5.000
	Alhandra.....	1	840	660	470		Granja	5	10.500	8.400	5.100
	Villa Franca	1	1.000	770	560		Valladares	5	10.700	8.600	5.200
	Carregado.....	1	1.190	930	660		Porto ou Gaia ..	5	11.000	8.800	5.300
	Azambuja	1	1.510	1.170	840		Bemfica	1	400	250	200
	Reguengo.....	1	1.900	1.600	1.000		Porcalhota.....	1	300	350	300
	Sant' Anna	1	2.200	1.800	1.150		Queluz-Bellas ..	1	600	400	350
	Santarem.....	1	2.600	2.100	1.350		Cacem	1	700	500	400
	V. de Figueira..	1	2.900	2.400	1.500		Cintra	1	1.000	700	500
	M. de Miranda ..	3	3.200	2.600	1.650		Sabugo	1	1.000	700	500
	Torres Novas ..	3	3.500	2.800	1.800		Mafra	1	1.200	1.000	650
	Entroncamento ..	3	3.600	2.900	1.900		Malveira	1	1.400	1.200	750
	Abrantes.....	3	4.500	3.600	2.500		Pero Negro	1	1.700	1.400	900
	Cr.to	4	6.600	5.300	3.700		Dois Portos	1	1.900	1.600	1.000
	Portalegre	4	7.100	5.700	4.000		Runa	1	2.400	1.700	1.400
	Elvas	4	8.700	7.000	4.800		Torres Vedras ..	1	2.200	1.800	1.150
	T. das Vargens ..	3	5.800	4.600	3.300		Bombarral	1	3.000	2.400	1.550
	Peso	4	6.700	5.400	3.800		S. Mamede	1	3.200	2.600	1.650
	Castello de Vide ..	4	7.300	5.900	4.100		Obidos	3	3.400	2.700	1.750
	Payalvo	3	4.200	3.400	2.300		Caldas	3	3.600	2.900	1.900
	Chão de Maçãs ..	3	4.400	3.500	2.500		S. Martinho	3	3.900	3.200	2.100
	Pombal	3	5.800	4.600	3.300		Cella	3	4.200	3.400	2.300
	Alfarellos	4	6.600	5.300	3.400		Vallado	3	4.400	3.500	2.500
	Coim. ou Coim. B	4	7.200	5.800	3.500		Marinha Grande ..	3	5.000	4.000	2.900
	Pampilhosa	4	7.600	6.400	3.700		Leiria	3	5.300	4.300	3.000
	Mealhada	4	7.800	6.300	3.800		Amieira	4	6.700	5.400	3.800
	Mogofores	4	8.100	6.500	3.900		Figueira da Foz ..	4	7.100	5.700	4.000

Estações de		Bis de validade	Preços			Estações de		Bis de validade	Preços		
procedencia	destino		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	procedencia	destino		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
ou vice-versa						ou vice-versa					
Poco do Bispo	1	200	460	420		Quintans	4	8.500	6.800	4.100	
Braço de Prata	1	200	460	420		Aveiro	4	8.700	7.000	4.200	
Olivae	1	230	430	330		Estarreja	4	9.200	7.500	4.300	
Sacavem	1	320	260	200		Ovar	5	9.600	7.700	4.600	
Povoa	1	580	450	320		Esmoriz	5	10.000	8.000	4.800	
Alverca	1	710	550	400		Espinho	5	10.200	8.400	4.900	
Alhandra	1	840	660	470		Granja	5	10.300	8.200	5.000	
Villa Franca	1	1.000	770	560		Valladares	5	10.500	8.400	5.100	
Carregado	1	1.190	930	660		Porto ou Gaia	5	10.800	8.600	5.200	
Azambuja	1	1.510	1.170	840		Campos Pequeno	4	400	250	200	
Reguengo	1	1.760	1.360	980		Bemposta	4	400	250	200	
Sant'Anna	1	1.960	1.520	1.090		Porecató	1	500	350	300	
Santarem	1	2.400	1.900	1.400		Queluz-Bellas	1	600	400	350	
V. de Figueira	1	2.700	2.200	1.400		Cacem	1	700	500	400	
M. de Miranda	1	3.000	2.400	1.530		Cintra	1	1.000	700	500	
Torres Novas	3	3.300	2.600	1.700		Sabugo	1	1.000	700	500	
Entroncamento	3	3.400	2.700	1.750		Mafra	1	1.200	1.000	650	
Abrantes	3	4.300	3.400	2.400		Malveira	1	1.400	1.200	750	
Crato	3	6.400	5.400	3.600		Pero Negro	1	1.700	1.400	900	
Portalegre	4	6.900	5.500	3.900		Dois Portos	1	1.900	1.600	1.000	
Elvas	4	8.500	6.800	4.700		Runa	1	2.400	1.700	1.100	
T. das Vargens	3	5.600	4.500	3.200		Torres Vedras	1	2.200	1.800	1.150	
Peso	4	6.500	5.200	3.700		Bombaral	1	3.000	2.400	1.550	
Castello de Vide	4	7.100	5.700	4.000		S. Mamede	3	3.200	2.600	1.650	
Payalvo	3	3.900	3.200	2.400		Obidos	3	3.400	2.700	1.730	
Chão de Maçãs	3	4.200	3.400	2.300		Caldas	3	3.600	2.900	1.900	
Pombal	3	5.500	4.400	3.100		S. Martinho	3	3.900	3.200	2.100	
Alfarelos	3	6.400	5.400	3.300		Cela	3	4.200	3.400	2.300	
Coim. ou Coim. B	4	7.000	5.600	3.400		Vallado	3	4.400	3.500	2.500	
Pampilhosa	4	7.400	6.000	3.600		M. Grandes	3	5.000	4.000	2.900	
Meia-hada	4	7.600	6.100	3.700		Leiria	3	5.300	4.300	3.000	
Mogofores	4	7.800	6.300	3.800		Amieira	4	6.700	5.400	3.800	
O. do Bairro	4	8.100	6.500	3.900		Figueira da Foz	4	7.100	5.700	4.000	
LISBOA — Caes dos Soldados											
Campo Pequeno	4	300	250	150		Quintans	4	8.700	7.000	4.200	
Braço de Prata	1	350	300	200		Aveiro	4	8.900	7.200	4.300	
Olivae	1	350	300	200		Estarreja	4	9.500	7.600	4.600	
Sacavem	1	450	350	250		Ovar	5	9.800	7.800	4.700	
Povoa	1	580	450	320		Esmoriz	5	10.200	8.100	4.900	
Alverca	1	740	550	400		Espinho	5	10.400	8.300	5.000	
Alhandra	1	840	660	470		Granja	5	10.500	8.400	5.100	
Villa Franca	1	1.000	770	560		Valladares	5	10.700	8.600	5.200	
Carregado	1	1.490	930	660		Porto ou Gaia	5	11.000	8.800	5.300	
Azambuja	1	1.510	1.170	840		Campilide	1	200	150	100	
Reguengo	1	1.900	1.600	1.000		Bemposta	1	200	150	100	
Sant'Anna	1	2.200	1.800	1.150		Porecató	1	300	250	200	
Santarem	1	2.600	2.100	1.350		Queloz-Bellas	1	400	300	250	
V. de Figueira	1	2.900	2.400	1.500		Cacem	1	500	400	300	
M. de Miranda	3	3.200	2.600	1.650		Cintra	1	800	600	400	
Torres Novas	3	3.500	2.800	1.800		Sabugo	1	800	600	400	
Entroncamento	3	3.600	2.900	1.900		Mafra	1	1.400	900	600	
Abrantes	3	4.500	3.600	2.500		Malveira	1	1.200	1.000	650	
Crato	4	6.600	5.300	3.700		Pero Negro	1	1.500	1.200	800	
Portalegre	4	7.100	5.700	4.000		Dois Portos	1	1.800	1.500	950	
Elvas	4	8.700	7.000	4.800		Runa	1	1.900	1.600	1.000	
T. das Vargens	3	5.800	4.600	3.300		Torres Vedras	1	2.000	1.600	1.050	
Peso	4	6.700	5.400	3.800		Bombaral	1	2.800	2.300	1.450	
Castello de Vide	4	7.300	5.900	4.100		S. Mamede	1	3.000	2.400	1.550	
Payalvo	3	4.200	3.400	2.300		Obidos	3	3.200	2.600	1.650	
Chão de Maçãs	3	4.400	3.500	2.300		Caldas	3	3.400	2.700	1.750	
Pombal	3	5.800	4.600	3.300		S. Martinho	3	3.700	3.000	2.000	
Alfarelos	4	6.600	5.300	3.400		Cela	3	4.000	3.200	2.200	
Coim. ou Coim. B	4	7.200	5.800	3.500		Vallado	3	4.200	3.400	2.300	
Pampilhosa	4	7.600	6.400	3.700		Marinha Grande	3	4.800	3.900	2.800	
Meia-hada	4	7.800	6.300	3.800		Leiria	3	5.100	4.100	2.900	
Mogofores	4	8.100	6.500	3.							

Estações de		Iias de validade	Preços			Estações de		Iias de validade	Preços		
procedencia	destino		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	procedencia	destino		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
COIMBRA ou COIMBRA B	Lisboa C S . . .	4	8.500	6.800	4.700	COIMBRA ou COIMBRA B	Santa Enalia . . .	4	700	600	400
	Lisboa R . . .	4	8.700	7.000	4.800		T. das Vargens . . .	4	2.900	2.400	1.500
	Lisboa-Alcantara . . .	4	8.700	7.000	4.800		Peso	3	3.900	3.200	2.100
	Carregado	4	7.300	5.900	4.400		Castello de Vide . . .	3	4.500	3.600	2.500
	Santarem	3	6.400	4.900	3.400		Marvão	3	5.000	4.000	2.900
	Torres Novas . . .	3	5.200	4.200	3.000		Payalvo	3	5.600	4.500	3.200
	Entroncamento . . .	3	5.100	4.100	2.900		Chão de Maçãs . . .	3	5.800	4.600	3.300
	Barquinha	3	5.000	4.000	2.900		Pombal	4	7.400	5.700	4.000
	Praia	3	4.700	3.800	2.700		Ceim. ou Coim. B . .	3	8.700	7.600	4.800
	Tranagal	3	4.300	3.400	2.400		Mealhada	4	9.200	7.400	5.100
	Abrantes	3	4.200	3.400	2.300		Aveiro	5	10.400	8.300	5.800
	Bemposta	3	3.800	3.100	2.000		Estarreja	5	10.800	8.600	5.000
	Ponte de Sôr	3	3.300	2.600	1.700		Ovar	5	11.300	9.000	6.200
	Changa	4	2.700	2.200	1.400		Espinho	5	11.800	9.400	6.600
	Crato	4	2.400	1.700	1.400		Granja	5	11.900	9.500	6.700
	Portalegre	4	1.600	1.300	850		Gaia ou Porto . . .	5	12.400	10.000	6.900
	Assumar	1	1.300	1.100	700						
CINTRA ou PORTO ou GAIA	Lisboa C S . . .	4	7.000	5.600	3.400	CINTRA ou PORTO ou GAIA	Soure	4	4.400	900	600
	Lisboa R	4	7.200	5.800	3.500		Alfarellos	4	700	600	400
	Lisboa-Alcantara . . .	4	7.200	5.800	3.500		Formoselha	4	600	500	350
	Carregado	3	5.900	4.700	2.900		Taveiro	4	300	200	150
	Santarem	3	4.700	3.800	2.200		Souzellas	4	400	300	200
	Torres Novas	3	3.800	3.100	2.000		Pampilhosa	4	600	500	350
	Entroncamento . . .	3	3.600	2.900	1.900		Mealhada	4	700	600	400
	Abrantes	3	4.600	3.700	2.600		Mogofores	4	1.000	800	550
	Crato	4	6.600	5.300	3.700		O. do Bairro	4	4.200	4.000	650
	Portalegre	4	7.200	5.800	4.000		Quintans	4	4.700	4.400	900
	Elvas	4	8.700	7.000	4.800		Aveiro	4	1.900	1.600	1.000
	T. das Vargens . . .	3	5.800	4.600	3.300		Ovar	4	2.800	2.300	1.450
	Peso	4	6.700	5.400	3.800		Esmoriz	4	3.400	2.500	1.600
	Castello de Vide . . .	4	7.400	6.000	4.100		Espinho	3	3.300	2.600	1.700
	Payalvo	4	3.200	2.600	1.650		Granja	3	3.400	2.700	1.750
	Chão de Maçãs . . .	4	2.900	2.400	1.500		Valladares	3	3.700	3.000	2.000
	Caxarias	4	2.600	2.100	1.350		Gaia ou Porto	3	3.900	3.200	2.100
	Albergaria	4	2.300	1.900	1.200		Figueira da Foz . . .	4	4.100	900	600
	Vermoil	4	1.900	1.600	1.000		Leiria	4	2.700	2.200	1.400
AVEIRO	Lisboa C S . . .	4	8.700	7.000	4.200	AVEIRO	Soure	1	2.600	2.100	1.350
	Lisboa R	4	8.900	7.200	4.300		Alfarellos	1	2.400	1.700	1.100
	Lisboa Alcantara . . .	4	8.900	7.200	4.300		Formoselha	1	2.400	1.700	1.100
	Santarem	3	6.400	5.100	3.000		Taveiro	4	2.000	1.600	1.050
	Torres Novas	3	5.500	4.500	2.800		Coim. ou Coim. B . .	4	4.900	4.600	4.000
	Entroncamento . . .	3	5.400	4.400	2.700		Souzellas	4	4.900	4.600	4.000
	Abrantes	3	6.300	5.000	3.300		Mealhada	4	1.200	1.000	650
	Crato	4	8.300	6.700	4.600		Mogofores	4	1.000	800	550
	Portalegre	4	8.800	7.100	4.900		O. do Bairro	4	700	600	400
	Elvas	5	10.400	8.300	5.800		Quintans	4	300	200	150
	T. das Vargens . . .	4	7.500	6.000	4.200		Estarreja	4	500	400	300
	Peso	4	8.400	6.800	4.700		Ovar	4	1.000	800	550
	Castello de Vide . . .	4	9.100	7.300	5.000		Esmoriz	4	1.300	1.100	700
	Payalvo	3	5.000	4.000	2.600		Espinho	4	4.500	4.200	800
	Chão de Maçãs . . .	3	4.600	3.700	2.600		Granja	4	4.600	4.300	850
	Caxarias	3	4.300	3.400	2.400		Valladares	4	1.800	1.500	950
	Albergaria	3	4.000	3.200	2.200		Gaia ou Porto	4	2.400	1.700	1.400
	Vermoil	3	3.600	2.900	1.900		Figueira da Foz . . .	4	2.400	1.700	1.400
	Pombal	3	3.200	2.600	1.650						
CINTRA	Lisboa C S . . .	5	10.800	8.600	5.200	CINTRA	Alfarellos	3	4.400	3.300	2.200
	Lisboa R	5	11.000	8.800	5.300		Formoselha	3	4.100	3.300	2.200
	Lisboa-Alcantara . . .	5	11.000	8.800	5.300		Taveiro	3	4.000	3.200	2.200
	Carregado	4	9.600	7.700	4.600		Com. ou Coim. B . .	3	3.900	3.200	2.100
	Santarem	4	8.400	6.800	4.000		Souzellas	3	3.900	3.200	2.100
	Torres Novas	4	7.500	6.000	3.						

Estações de procedencia destino ou vice-versa		Bilhete válido	Preços			Estações de procedencia destino ou vice-versa		Bilhete válido	Preços		
			1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe				1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
TORRES VEDRAS	Lisboa C. S.	1	2.200	1.800	1.450	TORRES VEDRAS	Dois Portos	1	400	300	200
	Lisboa R.	1	2.200	1.800	1.450		Pero Negro	1	600	500	350
	Lisboa Alcantara.	1	2.000	1.600	1.050		Malveira	1	900	800	500
	Ramalhal	1	300	200	150		Mafra	1	1.000	800	550
	Outeiro	1	500	400	300		Sabugo	1	1.300	1.100	700
	Bombarral	1	800	700	450		Cacem	1	1.600	1.300	850
	S. Mamede	1	1.000	800	550		Queluz-Bellas ..	1	1.800	1.500	950
	Obidos	1	1.200	1.000	650		Porcalhota	1	1.900	1.600	1.000
	Caldas da Rainha.	1	1.400	1.200	750		Bemfica	1	1.900	1.600	1.000
	Runa	1	200	160	120		Cintra	1	1.900	1.600	1.000
CALDAS DA RAINHA	Lisboa C. S.	3	3.600	2.900	1.900	CALDAS DA RAINHA	Bouro	1	300	200	150
	Lisboa R.	3	3.600	2.900	1.900		S. Martinho	1	600	500	350
	Lisboa Alcantara.	3	3.400	2.700	1.750		Cella	1	700	600	400
	Obidos	1	200	160	120		Vallado	1	900	800	500
	S. Mamede	1	500	400	300		Martingança	1	1.300	1.100	700
	Bombarral	1	600	500	350		Marinha Grande ..	1	1.500	1.200	800
	Outeiro	1	900	800	500		Leiria	1	1.800	1.500	950
	Ramalhal	1	1.000	800	550		Figueira Foz	3	3.400	2.700	1.750
LEIRIA	T. Vedras	1	1.400	1.200	750	LEIRIA	Ca'das da Rainha	1	1.800	1.500	950
	Lisboa C. S.	3	5.300	4.300	3.000		Figueira da Foz ..	1	1.800	1.500	950
	Lisboa R.	3	5.300	4.300	3.000		Monte Real	1	400	300	200
	Lisboa-Alcantara.	3	5.100	4.100	2.900		Monte Redondo ..	1	600	500	350
	Coim. ou Coim. B.	1	2.700	2.200	1.400		Guia	1	800	700	450
	M. Grande	1	400	300	200		Lourical	1	1.000	800	550
	Martingança ...	1	600	500	350						
FIGUEIRA DA FOZ	Vallado	1	4.000	3.000	2.000	FIGUEIRA DA FOZ	Eatarreja	3	2.600	2.100	1.350
	Lisboa C. S.	4	7.100	5.700	4.000		Ovar	3	3.000	2.400	1.550
	Lisboa R.	4	7.100	5.700	4.000		Esm. riz ..	3	3.400	2.700	1.750
	Lisboa-Alcantara.	4	6.900	5.500	3.900		Espinho	3	3.500	2.800	1.800
	Verride	1	500	400	300		Grauia	3	3.700	3.000	2.000
	Soure	1	1.200	1.000	650		Valladares	3	3.900	3.200	2.100
	Pombal	1	2.000	1.600	1.050		Porto ou Gaia ..	3	4.100	3.300	2.200
	Formoselha	1	1.000	800	550		Amieira	1	400	300	200
	Taveiro	1	1.100	900	600		Telhada	1	500	400	300
	Coimbra e Coimbra B.	1	1.400	900	600		Louriçal	1	700	600	400
	Souzelas	1	1.200	1.000	650		Guia	1	1.100	900	600
	Pampilhosa	1	1.200	1.000	650		Monte-Redond ..	1	1.300	1.100	700
	Mealhada	1	1.300	1.100	700		Monte-Real	1	1.500	1.200	800
	Mogofores	1	1.300	1.100	700		Leiria	1	1.800	1.500	950
	O. do Bairro ...	1	1.400	1.200	750		Vallado	1	2.800	2.300	1.450
	Quintans	1	1.800	1.500	950		Caldas	3	3.400	2.700	1.750
	Aveiro	1	2.100	1.700	1.100						

Condições

1.ª — Estes bilhetes só são validos:

À **ida** pelos comboios para que forem vendidos.

À **volta**: Distancias até 100 kilometros — no mesmo dia de venda.

Distancias de 101 a 200 kilometros, no mesmo dia da venda ou nos 2 seguintes

» » 201 a 300 » » » » on nos 3 seguintes

» » 301 ou superiores » » » » » ou nos 4 seguintes

Quando vendidos aos sabbados ou domingos e nas vesperas de dias sanctificados on n'estes mesmos dias, serão estes bilhetes excepcionalmente validos até a segunda feira seguinte inclusivé, ou até ao dia immediato ao sanctificado inclusivé. Havendo dias sanctificados que se sigam sem interrupção, será esta validade prorrogada até o primeiro dia de trabalho, inclusivé.

2.ª — Os bilhetes só teem validade para as estações n'elles indicados.

3.ª — Será considerado sem valor todo o bilhete encontrado fóra das condições 1.ª e 2.ª, tendo o passageiro que pagar a importancia do seu lugar pela tarifa ordinaria.

4.ª — À ida deverá o passageiro apresentar, quando lhe fôr exigido, as duas partes do bilhete (ida e volta). Todo o bilhete encontrado em outras condições será considerado sem valor.

5.ª — O passageiro que ocupar uma classe superior á indicada no seu bilhete, pagará a diferença de classe segundo os preços da tarifa geral, quer o caso se dê à ida, quer à volta.

6.ª — Estes bilhetes não dão direito ao transporte gratuito de bagagens.

7.ª — Ficam em vigor as condições das Tarifas Geraes em tudo que não seja contrario ao que a presente estipula.

8.ª — Por esta tarifa são revogadas e substituidas as tarifas n.º 7 de Grande Velocidade, de 26 de Março de 1882 e C. A. n.º 4 de Grande Velocidade, de 31 de Maio de 1888, bem como todas as suas ampliações e modificações.

Lisboa, 31 de Julho de 1891.

O Director Geral da Companhia

M. Affonso d'Espregueira