

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAHANHA

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

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

REDACÇÃO — 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 gosar 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 construcções de utilidade publica e especialmente as dos caminhos de ferro devem ser tuteladas pelo governo ou entregues á iniciativa publica livre? — (Continuação) — por Augusto Montenegro.

Concessões ferro-viarias com garantia de juro.

Parte official. — Ministerio das obras publicas, commercio e industria, Decreto de 23 de julho, e portarias de 14, 23, 27 e 28 de julho.

Tarifas de transporte.

Experiencias da linha da Beira Baixa.

Distancias e preços da Beira Baixa.

Caminho de ferro de Guimarães.

A catastrophe de Moenchstein.

O Metropolitano de Madrid.

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

Receitas da Companhia Real.

Carteira dos accionistas.

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

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

Receitas dos caminhos de ferro.

Patentes de invenção.

Linhas 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.

Linhas hespanholas — De Linares a Almería — 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.

Linhas estrangeiras. — França — Africa — Republica Argentina.

Avisos de serviço.

Arrematações.

Annuncios.

As construcções de utilidade publica

e especialmente as dos caminhos de ferro
devem ser tuteladas 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 paises onde existem os habitos de associação livre, e o espirito de iniciativa particular, porque ali to-

das as obras que forem remuneradoras do capital serão empreendidas sem que o estado tenha de sobrecarregar os seus orçamentos, ou de recorrer a empréstimos 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 paises se effectuar a construcção dos caminhos de ferro — mas a pratica 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 comtudo a liberdade da gerencia dos serviços d'este importantissimo instrumento do progresso, cujos elementos materiaes 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 materias 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 lugar 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 possivel a uniformidade das tarifas.

Isto porem não remediava por completo os inconvenientes das luctas entre as companhias, nem os prejuizos que soffria 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 experiencia, não hesitou em publicar a lei de 8 de maio de 1845, que no artigo 9.º

continúa 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 razoaveis 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 dividida, ou desarrasada a qualquer particular, ou companhia ou a uma especie particular de mercadorias, afim de manter a egualdade 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 inutilisar as vantagens de concorrência por via d'agua.

Finalmente observando ainda o parlamento que os recursos dirigidos ás auctoridades judiciais pelos particulares, que se julgavam lesados na applicação das taxas, ou pelas preferencias desarrasadas 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 funcionarios e investida de poderes ao mesmo tempo judiciais 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 tribunales judiciais; a commissão recebe as queixas dos expedidores particulares, das administrações municipaes, e das corporações locais que recorrem no interesse colectivo. 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 necessario 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 effeito todas as facilidades razoaveis, e a pôr á disposição do publico, sobre os caes de embarque, registos mencionando o preço dos transportes, as distancias, etc.

A Commissão determina as taxas accessorias devidas ás companhias por carga, descarga e armazenagem das mercadorias, approva, 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 innumeradas contendas 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 creado 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.

(Continúa).

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 propozemos de tratar, embora incidentemente 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 attenção 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, emquanto subsistir o legislação 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 rege-se por principios diversos e tem os seus elementos constitutivos, quaesquer que sejam as condições variaveis que n'um ou n'outro se possam introduzir. O systema 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 systema, porem, não tem base segura e obriga o Estado a encargos immediatos.

O da *garantia de juro* tem para o thesouro publico o inconveniente de o onerar indefinidamente, fazendo-o supportar os riscos da exploração mas tem a grande utilidade de attrahir os capitaes quando, como succede 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 supprir a insufficiencia do producto bruto da exploração pagando a differença nas despesas 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 differença que houver entre a receita effectiva e 1:200\$000.

Ora nas linhas de Mirandella e Vizeu, que têm ainda a seu favor o serem construidas com capitaes exclusivamente portuguezes, 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 rêje, que nunca se faz ou que se se chegar a construir, obedece então a outra nova ordem de ideias, completamente differentes 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 construcções ferro-viarias 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 locais 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 impozeram, submetteu-se á vontade do governo, custando-lhe essa fraqueza alguns milhões de francos. Só as direcções das companhias ou empresas, formadas com capitaes estrangeiros, triste é dizel-o, têm sabido e podido resistir ás imposições a que nos referimos. Não profundaremos as circumstancias 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 indemnisa-los 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 supomos bôa e verdadeira e que tem sido defendida por homens como Léon Aucoe, o escriptor mais abalisado e mais citado em legislação ferro-viaria, que chamamos a attenção de todos os que estão ligados a companhias 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 attrahir os capitaes para empresas ferro-viarias 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.ª Repartição—Caminhos de ferro

Tendo por despacho de 23 de maio de 1889, a requisição do ministerio dos negocios da marinha e ultramar, sido mandado desempenhar uma comissão de serviço publico em Lourenço Marques, sem perda do seu logar, o chefe da repartição de fiscalisação, estatística e trafego 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 negocios 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 negocios das obras publicas, commercio e industria, auctorisar, nos termos da carta de lei de 30 de junho d'este anno, que o referido José Maria da Costa continue accumulando com as funções do seu cargo as de chefe interino da repartição de fiscalisação, estatística e trafego da direcção dos caminhos de ferro do sul e sueste, emquanto 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 negocios 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\$500 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 funções de seus respectivos cargos, por isso que por esta fórmula 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 negocios das obras publicas, commercio e industria, auctorisar 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 funções dos seus respectivos cargos, abonando-se ao primeiro a gratificação mensal de 9\$000 réis e ao segundo a de 4\$500 réis.

O mesmo ministro e secretario d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 23 de julho de 1881.—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 approvar o projecto datado de 19 de março ultimo apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, 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.ª Que a agulha na posição fechada para serviço da fabrica, deve-o ser a cadeado;
- 2.ª 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, porem, fôr estabelecida em patamar, é indispensavel o pára-choques;

3.ª 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 portuguezes, que seja permittida 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 comissão 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, approvada por portaria de 18 de agosto de 1887, a auctorisação pedida com as condições constantes dos mesmos pareceres e do officio n.º 1:604 de 16 d'este mez da comissão 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 approvar 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 portuguezes, 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, approvada 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, comprehendido entre Torres Novas e Alcanena, seja declarada a urgencia da expropriação de quatro parcellas de terreno, n.ºs 1, 2, 3, e 4, pertencentes as n.ºs 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 uniformisados, 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 permittirá 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 sommasdas 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, comquanto o projecto esteja em estudo por parte de todas as linhas do paiz, ás quizes 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 melhoramento de tão grande importancia e uma tão notavel commodidade para o publico não encontrarão a menor opposição 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 comissão 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 comissão, o engenheiro Porto, Companhia Real, etc.

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

Pernoitou a commissão no Fundão, e ás 4 horas da madrugada começou a experiencia 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.^{mo} cada uma.

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

O resultado das experiencias foi o mais satisfatorio possivel, 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 concluida em breves dias.

O aspecto da linha é magestoso n'alguns pontos, offerecendo bellos panoramas, 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. ^{os}	1. ^a cl.	2. ^a cl.	3. ^a 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	1.160	900	640
Rodam	64	1.280	990	710
Sarnadas	80	1.590	1.240	890
Castello Branco	94	1.870	1.460	1.040
Alcains	107	2.130	1.660	1.180
Lardosa	115	2.290	1.780	1.270
Castello Novo	125	2.490	1.930	1.380
Alpedrinha	129	2.570	2.000	1.430
Valle de Prazeres	133	2.640	2.060	1.470
Fatella-Penamacôr	139	2.760	2.150	1.540
Alcaide	143	2.840	2.210	1.580
Fundão	148	2.940	2.290	1.640
Tortozende	161	3.200	2.490	1.780
Covilhã	166	3.300	2.570	1.840

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

	kil. ^{os}	1. ^a cl.	2. ^a cl.	3. ^a cl.
De Lisboa—Caes dos Soldados...	301	5.980	4.660	3.330
" " Central do Rocio.....	308	6.120	4.770	3.410

Caminho de ferro de Guimarães

Recebemos do sr. Antonio de Moura Soares Velloso digno gerente da companhia do caminho de ferro de Guimarães, um communicado 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 acções e de obrigações d'aquella companhia. Gostosamente fazemos as rectificações seguintes: que o sr. Velloso nos indica, 1.^a a companhia de Guimarães não tem obrigações emittidas e portanto nunca deixou de pagar o juro d'ellas; 2.^a a sua divida é fluctuante e espera de oportunidade para ser consolidada; no entanto está sobejamente garantida pelos rendimentos da linha; 3.^a as acções 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 serias difficuldades financeiras. Por ultimo devemos dizer que de ha muito temos as informações mais agradaveis e lisongeiras sobre a fôrma como é administrada aquella pequena linha, que tanta sympathia nos merece por ter sido construida com capitaes 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 augmento 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 agradável 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 2.507.702,6, 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 mezes já decorridos de 1891, deve affirmar-se no fim d'este anno por uma somma valiosa. A creação 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 fição, tecelagem, branqueamento e tinturaria de Guimarães, hoje prestes a concluir a sua installação, não só contribue já n'este anno de 1891 para augmento do nosso trafego, como tambem nos fica adquirida para um novo, permanente e importante acrescimo de receita.

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

Tambem a importantissima fabrica de fição e tecidos de Fafe augmentou 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 augmentar notavelmente. Não só a conclusão das estradas em construcção, e que ali vão convergir, depois de atravessarem densas povoações, facilitará e augmentará 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 equiparar, em valor therapeutico e em commodidades, estas thermas sulphurosas ás mais celebradas dos Pyreneos, hão de por certo atrahir em numero cada vez mais elevado de enfermos e de visitantes.

Hoje estão em construcção 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 áquella cidade todos os transportes que por tal motivo se dispersavam para outros pontos, e augmentando correspondentemente o trafego ao nosso caminho de ferro.

Como se vê, eu não fundamento o futuro augmento 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 realisação certa; sendo-me agradável aqui notar que todas as conjecturas que eu tenho exprimido nos anteriores relatórios se teem realisado, embora mais lentamente do que razoavelmente podíamos esperar.

Nas demonstrações das Contas de Lucros e Perdas de 1889 e 1890 ás quaes se refere este relatório e que adiante vão descriptas, vê-se: que, depois de feitas todas as amortisações das contas de Despezas 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 auctorizadas e representadas pela percentagem de 3 % sobre a quantia liquida entre a receita e a despesa de exploração da nossa linha; e finalmente depois da amortisação de diferenças ou prejuizos em varias contas; resultou um saldo lucro em 1889 da quantia de reis 8:259\$126, que passou á 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 amortisação, permite que possa ser distribuido ao capital accionista

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

ou 4\$500 reis por cada uma das nossas 3:000 acções, passando á nova conta de Lucros e Perdas de 1891 a quantia de 1:639\$973 reis unicamente sujeita á dedução de 3 % do imposto de rendimento sobre os devidendos 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 anno anterior.....	633\$186 "
resulta como lucro especial de 1889...	7:625\$940 "

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

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

correspondendo á 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 divida custaram

em 1890.....	22:288\$750 reis
e em 1889.....	19:471\$359 "
d'ahi veio uma differença 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 divida, os quaes sempre temos cumprido pontual e adeantadamente.

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

Em 1888 pagámos um primeiro

dividendo ás accões de.....	2 1/2
para 1889 é proposto o de.....	2 0
e para 1890 o de.....	2 1/2

Claro é pois que as garantias á nossa divida são perfeitas e completamente satisfatorias, porque proveem de um rendimento real e solido superior aos encargos, estando além d'isto ella individualmente garantida, e caucionada por obrigações do nosso caminho de ferro, as quaes não temos até agora emittido definitivamente; não só porque esperavamos firmar mais o augmento dos nossos recursos, como effectivamente assim tem acontecido, mas também porque esperavamos fazer melhor operação conjunctamente com a do prolongamento para Fafe, e com a que houvessemos de effectuar 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 difficil occasião monetaria, que impede por completo qualquer operação d'este genero e nos força a esperar uma oportunidade conveniente.

No seguinte mappa encontrareis reunidos os algarismos constantes das nossas contas de Lucros e Perdas dos ultimos 4 annos e assim facilmente podereis ver:

Na 1.ª columna, dos Creditos, as importancias 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 amortisações diversas, as quaes mostram crescimento de despesa, especialmente devido ao augmento 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 vêr augmentar rapidamente.

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

Tomando porém por base, e como divisor dos encargos a importancia da nossa divida fluctuante de 400 contos, acharemos as seguintes percentagens annuaes em:

1887 de.....	6. 63
1888 de.....	5. 20
1889 de.....	4. 86
1890 de.....	5. 57

Do que acaba de ser dito claramente se deprehende quão util seria a emissão definitiva de obrigações amortisaveis, ou que todo o capital empregado na nossa empresa fôsse realisado por acções.

Na 7.ª columna se confrontam os saldos positivos que, satisfeitas as amortisações, ficaram disponiveis para os accionistas, e d'essa confrontação resulta uma prova evidente de que poderemos esperar para breve uma melhor compensação para os nossos capitaes.

Na 8.ª columna vêem-se as sommas, nos ultimas quatro annos, dos encargos da nossa divida e dos saldos positivos das contas de Lucros e Perdas, demonstrando, reunidos, os recursos crescentes da nossa companhia, quer em relação á garantia que offerece aos capitaes 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 offerecem 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 4,167, obtida em 1890, absolutamente liquida de todas as amortisações, 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 favoravel.

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

Terminando a exposição da situação economica da nossa Companhia que fiz com a mais rigorosa exactidão, parece-me poder concluir que o seu estado é prospero, mas que é necessario 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 liquido 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 immobilisado 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				Totaes da conta de juros reunidos aos saldos positivos	Percentagens de relação	
	SalDOS diversos	Exploração receita geral	Totaes	Amortisação das despesas geraes da exploração	Amortisações diversas	Amortisação da conta dos juros	SalDOS positivos para os accionistas		que mostram garantir largamente a nossa divida ou uma emissão definitiva de 400 contos de réis	com a quantia total immobilizada de 700 contos
1. ^a	2. ^a	3. ^a	4. ^a	5. ^a	6. ^a	7. ^a	8. ^a	9. ^a	10. ^a	
1887	3:267\$345	52:009\$750	55:277\$095	29:426\$923	1:488\$437	24:141\$456	220\$279	24:361\$735	6.090	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 × 6.708	4 × 3.833

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

Cumpro o agradável 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 approvados. 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 trafego 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 Allemanha imaginou incommodar 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 succedesse 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 acceitou, 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 imminecia 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. Alem de que, nas condições da linha deviam-se esperar accidentes de maior gravidade, e muitos symptomas 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. Bailliére, editor, rue Hautefeuille, 19, Paris.

É um livro, este, que põe facilmente ao alcance de todos a theoria e a pratica 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 omitido.

Os primeiros capitulos são consagrados á theoria generica 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 machi- é o mais desenvolvido:

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

Weyher e Richemond, Corliss, Farcot, Dujardin, Sulzer, Fives-Lille, Jean e Peyrusson, Wheelock, Biatrix, 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 dosapparelhos 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 manufacturas e professor da Escola Industrial de Lille.

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

O Metropolitano de Madrid

Constituiu-se já a «Companhia Concessionaria do Caminho de ferro Metropolitano de 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. Alem 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 preporcionará meios fa-
ceis e economicos de transporte, para os locaes das suas occupa-
ções. A empresa 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 differentes 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 apre-
tam um importante saldo sobre egual periodo do anno findo, pela seguinte fórma:

	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 augmento de 10,98 por cento, promettendo um
augmento de receita annual de 292.680#000 réis ou
1:626:000 francos.

Carteira dos Accionistas

Gompanhia Portuguesa do Zaire

Está aberto o pagamento do dividendo do anno de 1890 na razão de 63000 réis por acção, todos os dias não santificados a co-
meçar em 27 do corrente mez da 1 hora às 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 às 3 da tarde no
escriptorio dos agentes.

Boletins financeiros

Lisboa, 31 de Julho.

Durante a quinzena, que hoje finda conservou-se ainda bas-
tante tensa a situação monetaria apesar dos esforços empregados
pelo governo para a melhorar. Alem da avultada emissão de no-
tas de 2#500 réis, fez-se outra de notas de 1#000 réis, mas conti-
nuando o desaparecimento das moedas subsidiarias de 200 e 100
reis e escasseiando o cobre, que chega a comprar-se a 8 p. c., o pe-
queno commercio, sobretudo, não conseguiu vencer as difficulda-
des que lhe embaraçavam as vendas. D'este estado de cousas ori-
ginou-se um augmento sensivel nos generos de primeira necessi-
dade, o que realmente é para lastimar, especialmente por causa das
classes pobres, que, em verdade, estão atravessando uma epoca
muito calamitosa. Hoje foram lançadas em circulação alem de mais
notas de 1:000 réis, outras de 500 réis, que facilitarão bastante os
trocos, e já se estão estampando na Casa da moeda cédulas de 100
e de 50 reis, para serem lançadas no mercado, em quanto se não
renovam os suprimentos de cobre, cuja cunhagem foi mandada fa-
zer parte em França parte em Portugal, e que em poucos dias estará
concluida. Diz-se que o governo vae prohibir, 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 conse-
guiu garantir completamente todas as operações do fim da semana
e do fim do mez. Como se dissesse que o governo projectava col-
locar o Banco de Portugal em condições d'emittir *chéques* sobre
Londres e sobre Paris, auxiliando assim o nosso commercio com
o estrangeiro, diminuiu logo sensivelmente o agio das libras, e co-
meçou 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 mez de julho, que ho-
je finda, segundo os dados apurados, esta exportação elevou-se a
mais de 800:000 libras sterlinas. Estamos em crise mas temos honra-
do por esta forma os nossos compromissos, e para lamentar é que
as praças estrangeiras correspondam a esta attitude correcta, ver-
dadeiramente 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 inscri-
ções 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 pou-
co ficando o 3 % a 95,30 depois de ter feito 95,45; e o novo a
93,77 depois de 93,90

Emquanto aos valores de *parquet* acham-se também inactivos quanto possível, soffrendo as consequências 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 augmentar 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 notícias satisfactorias da entrevista amigavel das esquadras franceza e russa em Cronstadt têm produzido na Bolsa o melhor effeito e se não fosse a baixa dos fundos hespanhoes e portu guezes

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

O **Foncier** fica inalterável a 1245; o banco da França inscreve 4445 e o Suez cota-se a 2770 depois de 2700.

As acções dos caminhos de ferro, que por momentos soffreram a influencia das grêves, 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 Português 3 % depois de chegar a 37,10 cota-se a 38,25.

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

G. Pessard.

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

[illegible]

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

Linhas		Periodo de exploração		RECEITAS NO PERIODO						DESDE 1 DE JANEIRO				Observações
				1891			1890			Totaes		Differença a favor de		
				Kil.	Totaes	Kilo metri- cas	Kil.	Totaes	Kilo metri- cas	1891	1890	1891	1890	
COMPANHIA REAL	de	a		Réis	Réis		Réis	Réis		Réis	Réis		Réis	
	Antiga réde e no- va não garanti- da (1).....	2 8	Julho	689	55.746:900	80:866	684	59.235:320	86:982	4.444.476:990	4.338.553:040	72.623:950	-	(1) Compre- hende as li- nhas de Les- te e Norte e ramaes de Caceres e Coimbra e as da nova rede
		9 15	"	"	55.286:870	80:242	689	65.576:440	93:476	4.466.463:860	4.409.040:235	57.453:625	-	
		16 22	"	"	55.048:650	79:345	"	65.699:940	93:354	4.324.542:540	4.474.710:475	46.802:335	-	
	Nova réde garan- tida (2).....	2 8	Julho	468	4.465:000	24:794	468	4.290:000	25:535	87.250:000	78.944:000	8.336:000	-	
		9 15	"	"	4.098:000	24:392	"	3.400:000	48:452	94.348:000	82.044:000	9.334:000	-	
		16 22	"	"	4.470:000	24:824	"	3.200:000	490:476	95.518:000	85.244:000	40.304:000	-	
	Sul e Sueste	25 4	Julho	475	41.505:665	24:222	475	42.866:470	27:086	340.743:375	308.078:205	32.635:470	-	
		2 8	"	"	44.791:540	34:440	"	43.644:040	28:664	35.504:945	324.692:245	33.812:670	-	
		28 3	Junho	340	43.472:668	38:743	340	47.665:835	54:958	359.463:368	361.732:656	-	2.269:288	
Minho e Douro	4 10	"	"	44.268:446	42:023	"	49.546:221	57:400	373.749:544	381.248:877	-	7.499:363		
	11 17	"	"	49.824:474	58:306	"	46.939:940	49:823	393.572:688	398.488:787	-	4.616:099		
	18 21	Junho	253	6.579:225	26:004	253	7.449:725	28:259	455.544:227	463.639:242	-	8.425:045		
Beira Alta	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(2) Compre- hende a linha de Torres-Fi- gueira e ra- mal de Alfa- rellos.
	4 10	Junho	34	4.393:475	40:984	34	4.438:070	33:472	21.884:359	49.495:365	2.388:994	-		
Guimarães ..	11 17	"	"	4.337:505	39:338	"	4.378:450	40:542	23.224:865	20.873:815	2.348:049	-		
	18 24	"	"	4.744:305	50:420	"	4.589:290	46:753	21.936:169	22.463:105	2.473:064	-		
	2 8	Julho	2933	P. 4.525:419	P. 588	2915	4.474:437	504	36.035:438	33.352:459	3.682:979	-		
Norte de Hespanha ..	9 15	"	"	4.594:407	542	2933	4.546:428	516	37.626:844	34.868:586	2.758:258	-		
	2 8	Julho	2672	978:509	366	2672	4.022:538	382	28.604:253	28.099:594	504:662	-		
Madrid—Zaragoza— Alicante.....	9 15	"	"	4.026:874	380	"	4.033:429	394	29.628:425	29.453:020	475:405	-		
	25 4	Julho	894	278:303	344	894	265:857	297	6.965:396	6.779:498	486:498	-		
Andaluzes.....	2 8	"	"	247:040	242	"	223:634	250	7.482:407	7.002:820	479:587	-		
	2 8	Julho	180	37:774	209	180	43:274	240	4.447:068	4.424:665	-	25:403		
Zafra a Huelva....	9 15	"	"	39.846	224	"	46:794	259	4.486:944	4.454:563	-	32:354		
	16 22	"	"	44:546	247	"	44:436	228	4.234:460	4.202:499	-	28:961		
Almansa—Valencia— Tarragona.....	21 30	Junho	393	292:435	744	393	315:406	802	5.534:887	5.694:524	-	459:634		
	4 10	Julho	"	279:633	744	"	247:489	628	5.844:520	5.944:740	-	427:490		

PATENTES DE IVENÇÃO

Concedidas no mez de maio de 1891

José Batallé.—Processo para conservar, melhorar e envelhecer vinhos, licores e outros líquidos alcohólicos.—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. (Prorogação.)

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

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

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

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

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

Carl Steffen.—Melhoramentos nosapparelhos 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 horizontal.—10 annos.

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

(b) Esta patente foi anteriormente concedida por cinco annos por alvará n.º 840, de 11 de julho de 1883 e prorogada por mais cinco annos por alvará 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 methodo de cortimento por pressão em vasos fechados e dos apparelhos que dizem respeito.—15 annos 29—de maio de 1881.

Talard Nicolas.—Novo systema 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 fossas—10 annos—19 de maio de 1881.

Arthur Boatre e Frederik Georg Robert.—Processo para clarificar e conservar os vinhos, licores e quaesquer bebidas 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 construção 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.—Revestimeto 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 desgracia as linhas ferreas da Europa Central!

Ainda palpitante 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 portas de Paris.

No dia 26 havia festa em Saint-Mandé a 5 kilometros 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 logar 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 agglomeração de gente era enorme.

N'isto sentiu-se um pavoroso estampido! Um comboio suplementar, n.º 106 D, que seguia o ordinario e, pelo regulamento, não devia partir da estação anterior, Vincennes, sem que o seu antecessor sahisse da de Saint-Mandé, que dista d'aquella 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 desgracia inflamou-se o gaz que illuminava as carruagens, consumindo-se nas chammas 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 suplementar avançou sobre o outro, diz-se, por não vêr o disco fechado, e não poudé 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.

Linhas 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 approvedo pelo sr. ministro das obras publicas, tendo sido formuado pelos engenheiros ros civis Justino Teixeira e Vargas.

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

Ascensores de Lisboa.—Renderam no mez de junho: o da Estrella 3:937.600 réis, o da Gloria 2:518.060 e o do Lavra 790.380 réis, sendo o total 7:246.040 réis.

Os annexos da estação central.—Poi assignado no dia 25 o contracto de arrendamento dos edificios 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 instalar 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 vão adquirir novas carruagens e machinas para o serviço dos seus comboios. Esta noticia sabemos que não tem fundamento algum.

Distincção merecida. — Recebeu a commenda da Condição 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 António, 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 prorogado até 31 de dezembro de 1893 o praso para a conclusão dos trabalhos de construcção 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 réis 40:000.000, para pagamento de despesas 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.

Linhas hespanholas

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. Inchaurrendieta, engenheiro em chefe da companhia concessionaria está em Paris tratando de questões technicas que se relacionam com a construcção 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 kilometros 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 approvar esta venda.

De Sevilha a Arcos de la Frontera. — O Senado approvou na sua sessão do dia 6 do mez findo, o projecto de lei para a construcção d'um 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 kilometros, e espera-se que por estes dias possam chegar até Ayerbe. A collocação da linha telegraphica começou já tambem.

Póde-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 realisará dentro do prazo legal.

Trabalha-se tambem 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 prorogação 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 kilometros promptos. 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 depois 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 tunnel 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 realisación 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 Sangüeza 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 construcção 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 necessario que se não fabrica no paiz.

Para a construcção das pontes metallicas e de todo o material destinado ás estações, procedeu-se de igual tórma, á empregada, quando foi das secções já exploradas hoje, ou prestes a sel-o 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-Genil.

Deve ficar um edificio elegantissimo e espaçoso.

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

Linhas estrangeiras

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 milhoes. O programma dos trabalhos a fazer em 1892, comprehende 622 kilometros 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 construida nas redes do Norte e de Este.

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

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

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

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

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

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

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

AFRICA

Em principios do mez findo, abriram-se á exploração os primeiros dez kilometros 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 prosperos os tempos para a formosa republica sul-americana, que luta com uma crise financeira bastante grave.

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

Em quasi todas as linhas, que estavam em construcção suspenderam-se os trabalhos, e tudo leva a crêr, 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 republica no estrangeiro está muito abalado e d'isto resulta o retrahimento dos capitães europeus.

Em 1857 construíram-se na Republica Argentina, 10 kilometros 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 augmentando 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	"	76.535:191	"
" 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-viario. Os trabalhos de construcções 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 construcções paralyzadas, 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 1 d'agosto proximo futuro, entre as duas estações, o horario dos combois abaixo designados, pela forma 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 as 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 2 e 39 da tarde e de Mirandella ás 8 e 51 da manhã e 4 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 PRINCIPAES 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

4.ª 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, necessario aos serviços dependentes da direcção geral dos correios, telegraphos e pharoes, durante o anno economico de 1891-1892.

A licitação terá logar 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 *Diario do Governo* de 12 do referido mez, ao qual serão apresentadas em carta fechada as propostas.

Só serão admittidos 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 ás quatro horas da tarde.

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

Relação do material a que se refere este annuncio

Grupos

1. Drogas.
8. Obra em chapa de ferro.
11. Productos de tanoaria.
19. Celogios.
20. Carimbos.
24. Petroleo.

Artigos especiaes

Rotulos de louça, e pucaros, bacias e placas de ferro esmaltado.
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 Offcinas de Construcção

DE

MALINES

DIRECTOR GERENTE-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, martellos, picaretas, etc.

Rheinische Stahlwerke, Ruhrort, para carris, eixos e rodas montadas para vehiculos 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, crus e recozidos, para telegraphos, telephones, molas, parafusos, tela metallica e quinquilharia; especialidade em espelhos artificiaes 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 construcção, 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 typos para wagonetes de minas. Wagons para aterros e pedreiras. Carruagens de tramways e outro material circulante com ou sem caixas de lubrificação.

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

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

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

Officinas de construcção—Forjas—Fabricas de Gaz

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

Adresse telegraphico — 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 hydraulicas, turbinas, guindastes, bombas, prensas, material para caminhos de ferro, vigamentos, columnas, coberturas metallicas, e em geral, todos os productos da industria metallurgica.

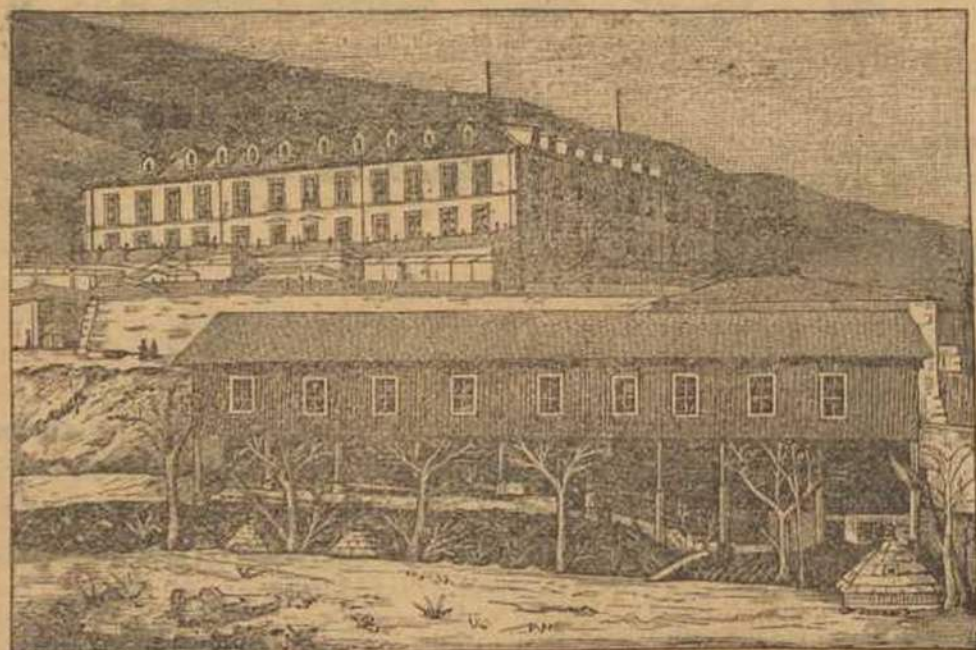
PREÇOS MINIMOS

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 são todas as da provincia do Minho.

As suas aguas, analysadas no laboratorio chimico de Coimbra, e já 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, já pelo seu conforto e disposição hygienica, já pela modicidade dos preços. Está situado em um dos pontos mais pittorescos de Caldellas, com esplendidas salas de jantar, de visitas, de reuniões, 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 hospedes 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. Applicam-se os banhos de **immersão** e **douches** d'estas aguas, para rheumatismo, figado, estomago, baço, molestias herpeticas, leucorrhéas, inflamações de quaesquer órgãos, etc.

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

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

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

ESPINGARDAS

De 1 e 2 cannos, 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 PAGMENTOS

RESPONDE NA VOLTA DO CORREIO

23, PRAÇA DO MUNICIPIO, 24
LISBOA

HENRI MOMMENS

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

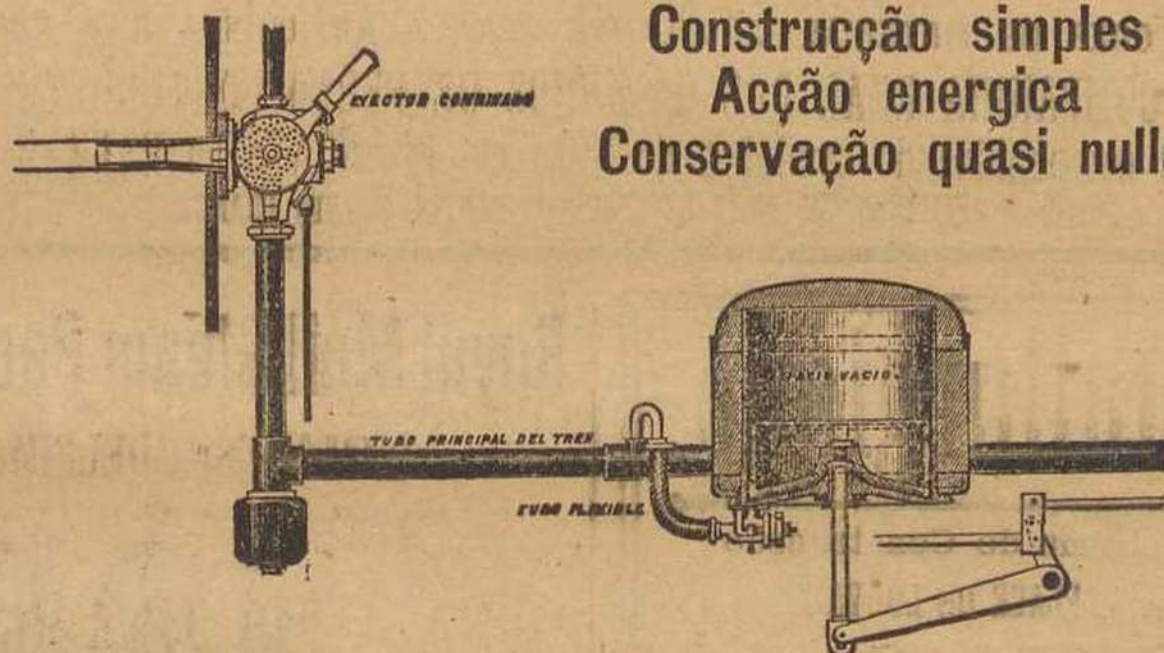
FORNECEDOR DE MAIS DE 200 COMPANHIAS DA EUROPA

Companhia do **FREIO DE VACUO**

Direcção Geral: 32 Quen-Victoria Street, Londres

MEDALHAS D'OURO { Exposição Universal de Paris, 1878
; Internacional de Londres, 1883
; 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 applicações até fim de 1890
em Inglaterra, no continente,
Indias, America do sul, colonias, 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 Italienskaia.
AMSTERDAM, O. Z. Woorbugwall, 217. SYDNEY, 71 Clarence Street.

SOCIETE ANONYME INTERNATIONALE

— ♦ ♦ ♦ DE ♦ ♦ ♦ —

Construction et d'Entreprise de Travaux Publics

Siège Social: **BRAINE LE COMTE** (Belgique)

ADMINISTRATION: BRUXELLAS. 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:

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'OURCO, PANTIN (SEINE) FRANCE

La Métallurgique

Sociedade Anonyma de Construcção

SÉDE SOCIAL: 1, PLACE DE LOUVAIN

BRUXELLAS

Officinas de Construcção

TUBIZE. Nivelles et La Sambre

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

LOCOMOTIVAS—TENDERS—CARRUAGENS

WAGONS E WAGONETES

Gruas hydraulicas—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

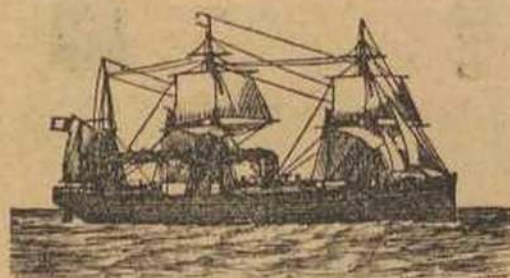
FUNDIÇÃO DE PEÇAS MECHANICAS E OUTRAS. PARAFUSOS, ESCAPULAS
E PREGOS. CONSTRUÇÕES METALLICAS DE PONTES E TELHADOS

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—Fôra 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

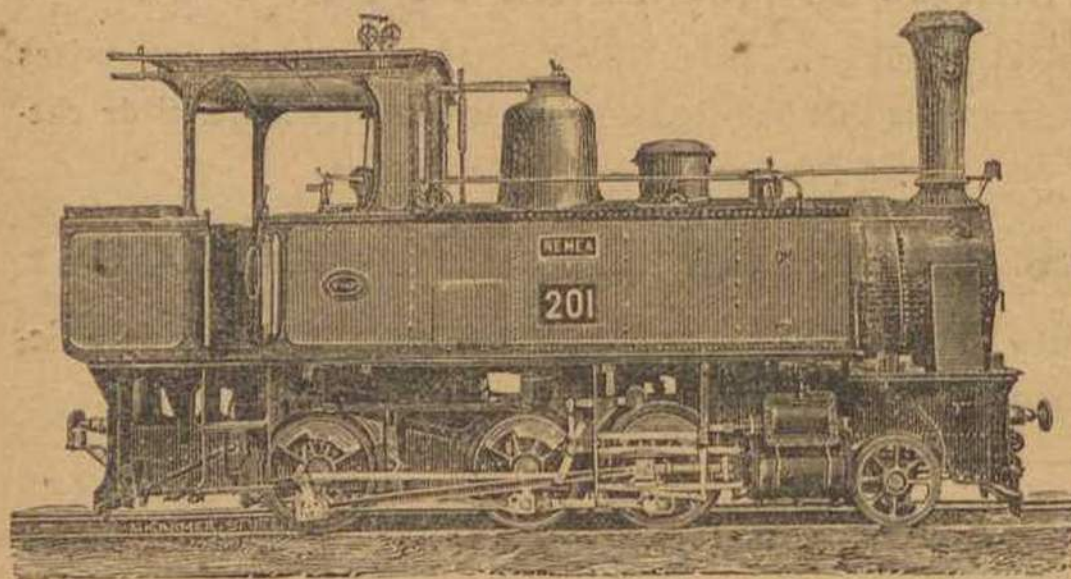
As accommodações para passageiros são inexcitaveis em conforto, havendo a bordo d'estes paquetes todos os melhoramentos que se tem inventado para minorar os incommodos de uma viagem por mar.

Ha a bordo do todos estes paquetes cozinheiro e creados portuguezes.

AGENTES

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

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



Enviam-se gratis os catalogos 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

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

Construcções de edificios e exploração de minas

OUTRAS CONSTRUÇÕES: — Omnibus a vapor, locomoveis, bombas d'incendio a vapor,apparelhos de vacuo e de vapor para a extracção de materias fecaes, etc., cylindros a vapor para nivelamento de calçadas.

Agente geral em Hespanha—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 11 DE AGOSTO DE 1891

Estações de		Dias de validade	Preços			Estações de		Dias 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					
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	8.100	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	500	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		Caçem	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
	Entroneamento ..	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
	Crato	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	2.100	1.700	1.100
	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 Maças...	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		Mariinha Grande..	3	5.000	4.000	2.900
	Pampilhosa	4	7.600	6.100	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		Bris de validade	Preços			Estações de		Bris 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					
LISBOA — Caes dos Soldados						LISBOA — Caes dos Soldados					
	Pogo do Bispo ..	1	200	160	120		Quintans	4	8.500	6.800	4.100
	Braco de Prata ..	1	200	160	120		Aveiro	4	8.700	7.000	4.200
	Olivaes	1	230	180	130		Estarreja	4	9.200	7.400	4.500
	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	8.100	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		Campo Pequeno ..	1	400	250	200
	Reguengo	1	1.760	1.360	980		Bemfica	1	400	250	200
	Sant'Anna	1	1.960	1.520	1.090		Porcalhota	1	500	350	300
	Santarem	1	2.100	1.600	1.100		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	1.550		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	5.100	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	2.100	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		Bombarral	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	2.100		Obidos	3	3.400	2.700	1.750
	Chão de Maças ..	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
	Alfarellos	3	6.400	5.100	3.300		Ceila	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. Grande	3	5.000	4.000	2.900
	Mealhada	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 — Alcantara						LISBOA — Alcantara					
	Campo Pequeno ..	1	300	250	150		Quintans	4	8.700	7.000	4.200
	Braco 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	8.100	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		Campolide	1	200	150	100
	Reguengo	1	1.900	1.600	1.000		Bemfica	1	200	150	100
	Sant'Anna	1	2.200	1.800	1.150		Porcalhota	1	300	250	200
	Santarem	1	2.600	2.100	1.350		Queluz-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	1.100	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		Bombarral	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 Maças ..	3	4.400	3.500	2.500		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
	Alfarellos	4	6.600	5.300	3.400		Ceila	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	6.100	3.700		Marinha Grande ..	3	4.800	3.900	2.800
	Mealhada	4	7.800	6.300	3.800		Leiria	3	5.100	4.100	2.900
	Mogofores	4	8.100	6.500	3.900		Amieira	4	6.500	5.200	3.700
	O. do Bairro	4	8.300	6.700	4.000		Figueira da Foz ..	4	6.900	5.500	3.900
SANTAREM						SANTAREM					
	Lisboa C S	1	2.400	1.900	1.400		Abrantes	1	2.000	1.600	1.050
	Lisboa R	1	2.600	2.100	1.350		Crato	3	4.000	3.200	2.200
	Lisboa-Alcantara ..	1	2.600	2.100	1.350		Portalegre	3	4.600	3.700	2.600
	Pogo do Bispo ..	1	2.300	1.900	1.200		Elvas	3	6.100	4.900	3.400
	Braco de Prata ..	1	2.300	1.900	1.200		T. das Vargens ..	3	3.300	2.600	1.700
	Olivaes	1	2.200	1.800	1.150		Peso	3	4.200	3.400	2.300
	Sacavem	1	2.100	1.700	1.100		Castello de Vide ..	3	4.700	3.800	2.700
	Povoa	1	1.900	1.600	1.000		Payalvo	1	1.600	1.300	850
	Alverca	1	1.700	1.400	900		Chão de Maças ..	1	1.800	1.500	950
	Alhandra	1	1.600	1.300	850		Pombal	1	3.100	2.500	1.600
	Villa Franca	1	1.500	1.200	800		Coim. ou Coim. B ..	3	4.700	3.800	2.200
	Carregado	1	1.300	1.100	700		Pampilhosa	3	5.000	4.000	2.400
	Azambuja	1	900	800	500		Mealhada	3	5.200	4.200	2.500
	Reguengo	1	700	600	400		Aveiro	3	6.400	5.100	3.000
	Sant'Anna	1	500	400	300		Estarreja	4	6.800	5.400	3.300
	V. de Figueira ..	1	400	300	200		Ovar	4	7.300	5.900	3.500
	M. de Miranda ..	1	700	600	400		Espinho	4	7.800	6.300	3.700
	Torres Novas ..	1	900	800	500		Granja	4	7.900	6.400	3.800
	Entroncamento ..	1	1.100	900	600		Gaia ou Porto ..	4	8.400	6.800	4.000

Estações de			dias de validade	Preços			Estações de			dias 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							
ELVAS	Lisboa C S	4	8.500	6.800	4.700	ELVAS	Santa Eulalia... .	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	4.100		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	7.100	5.700	4.000		
	Praila	3	4.700	3.800	2.700		Coim. ou Coim. B	4	8.700	7.000	4.800		
	Tramagal	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	6.000		
	Ponte de Sôr	3	3.300	2.600	1.700		Ovar	5	11.300	9.000	6.300		
	Changa	4	2.700	2.200	1.400		Espinho	5	11.800	9.400	6.600		
	Crato	4	2.400	1.700	1.100		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	4	1.300	1.100	700									
COIMBRA ou COIMBRA B	Lisboa C S	4	7.000	5.600	3.400	COIMBRA ou COIMBRA B	Soure	4	1.100	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	1.200	1.000	650		
	Portalegre	4	7.200	5.800	4.000		Quintans	4	1.700	1.400	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	3.100	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	1.100	900	600				
Vermoil	4	1.900	1.600	1.000	Leiria	4	2.700	2.200	1.400				
Pombal	4	1.600	1.300	850									
AVEIRO	Lisboa C S	4	8.700	7.000	4.200	AVEIRO	Soure	4	2.600	2.100	1.350		
	Lisboa R	4	8.900	7.200	4.300		Alfarellos	4	2.100	1.700	1.100		
	Lisboa-Alcantara	4	8.900	7.200	4.300		Formoselha	4	2.100	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	4.400	2.800		Coim. ou Coim. B	4	1.900	1.600	1.000		
	Entroncamento	3	5.400	4.400	2.700		Souzellas	4	1.900	1.600	1.000		
	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	1.500	1.200	800		
	Chão de Maçãs	3	4.600	3.700	2.600		Granja	4	1.600	1.300	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	2.100	1.700	1.100		
Vermoil	3	3.600	2.900	1.900	Figueira da Foz	4	2.100	1.700	1.100				
Pombal	3	3.200	2.600	1.650									
PORTO ou GAIA	Lisboa C S	5	10.800	8.600	5.200	PORTO ou GAIA	Alfarellos	3	4.100	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		Coim. 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	3.800		Mealhada	3	3.300	2.600	1.700		
	Entroncamento	4	7.400	6.000	3.700		Mogofores	4	3.000	2.400	1.550		
	Abrantes	4	8.300	6.700	4.600		O. do Bairro	4	2.700	2.200	1.400		
	Crato	5	10.300	8.200	5.700		Quintans	4	2.300	1.900	1.200		
	Portalegre	5	10.900	8.700	6.100		Aveiro	4	2.100	1.700	1.100		
	Elvas	5	12.400	10.000	6.900		Estarreja	4	1.600	1.300	850		
	T. das Vargens	4	9.500	7.500	5.300		Ovar	4	1.200	1.000	650		
	Peso	4	10.500	8.400	5.900		Esmoriz	4	800	700	450		
	Castello de Vide	4	11.100	8.900	6.200		Espinho	4	700	600	400		
	Payalvo	4	6.900	5.500	3.900		Granja	4	500	400	300		
	Chão de Maçãs	4	6.600	5.300	3.700		Valladares	4	300	200	150		
	Pombal	3	5.200	4.200	3.000		Figueira da Foz	3	4.100	3.300	2.200		
Soure	3	4.600	3.700	2.600									
CINTRA	Lisboa C. S.	1	1.000	700	500	CINTRA	Sabugo	1	600	500	350		
	Lisboa R.	1	1.000	700	500		Mafra	1	900	800	500		
	Lisboa Alcantara	1	800	600	400		Malveira	1	1.000	800	550		
	Cacem	1	400	300	200		Pero Negro	1	1.400	1.200	750		
	Queluz-Bellas	1	500	400	300		Dois Portos	1	1.600	1.300	850		
	Porcalhota	1	600	500	350		Runa	1	1.700	1.400	900		
	Bemfica	1	700	600	400		Torres Vedras	1	1.900	1.600	1.000		

Estações de		dias de validade	Preços			Estações de		dias de validade	Preços		
procedencia	destino ou vice-versa		1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe	procedencia	destino ou vice-versa		1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe
TORRES VEDRAS	Lisboa C. S.	1	2.200	1.800	1.150	TORRES VEDRAS	Dois Portos.	1	400	300	200
	Lisboa R.	1	2.200	1.800	1.150		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
CALDAS da RAINHA	Runa.	1	200	160	120	CALDAS da RAINHA	Cintra.	1	1.900	1.600	1.000
	Lisboa C. S.	3	3.600	2.900	1.900		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	Caldas 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	Estarreja.	3	2.600	2.100	1.350
FIGUEIRA DA FOZ	Vallado.	1	1.000	800	550		Ovar.	3	3.000	2.400	1.550
	Lisboa C. S.	4	7.100	5.700	4.000		Esm. riz.	3	3.400	2.700	1.750
	Lisboa R.	4	7.100	5.700	4.000		Espinho.	3	3.500	2.800	1.800
	Lisboa-Alcantara.	4	6.900	5.500	3.900		Granja.	3	3.700	3.000	2.000
	Verride.	1	500	400	300		Valladares.	3	3.900	3.200	2.100
	Soure.	1	1.200	1.000	650		Porto ou Gaia.	3	4.100	3.300	2.200
	Pombal.	1	2.000	1.600	1.050		Amieira.	1	400	300	200
	Formoselha.	1	1.000	800	550		Telhada.	1	500	400	300
	Taveiro.	1	1.100	900	600		Lourical.	1	700	600	400
	Coimbra e Coimbra B.	1	1.400	900	600		Guia.	1	1.100	900	600
	Souzellas.	1	1.200	1.000	650		Monte-Redondo.	1	1.300	1.100	700
	Pampilhosa.	1	1.200	1.000	650		Monte-Real.	1	1.500	1.200	800
	Mealhada.	1	1.300	1.100	700		Leiria.	1	1.800	1.500	950
	Mogofores.	1	1.300	1.100	700		Vallado.	1	2.800	2.300	1.450
	O. do Bairro.	1	1.400	1.200	750		Caldas.	3	3.400	2.700	1.750
	Quintans.	1	1.800	1.500	950						
	Aveiro.	1	2.100	1.700	1.100						

Condições

1.^a — Estes bilhetes só são validos:

A ida pelos comboios para que forem vendidos.

A 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 » » » » » ou nos 3 seguintes

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

Quando vendidos aos sabbados ou domingos e nas vespersas de dias sanctificados ou 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 prorogada 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 logar pela tarifa ordinaria.

4.^a — A ida deverá o passageiro apresentar, quando lhe fór 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 occupar uma classe superior á indicada no seu bilhete, pagará a differença de classe segundo os preços da tarifa geral, quer o caso se dê á ida, quer á 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 1 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