

A tarifa P. n.º 4 a que nos referimos, corresponde a uma necessidade de todos que viajam e pretendem dirigir-se, n'um percurso mais longo, a mais de um ponto servido pelas linhas ferreas do paiz, necessidade que tanto mais importava fazer desaparecer quanto é certo que, sendo tão distanciados entre si, em Portugal, os pontos que offerecem maior interesse ao *tourist* ou os mercados em que, ao viajante de commercio, mais convem fomentar as suas relações para a compra e venda dos artigos do seu negocio, a existencia de um serviço de viagens circulatorias com itinerarios fixos, raras vezes aproveitava a um ou a outro.

Em muito melhores condições, para esses casos, estavam os paizes da Europa Central, a França, a Belgica, a Suissa, a Allemanha, e, não obstante, foi ali que se reconheceu primeiro a necessidade de crear tarifas n'este genero, para facilitar as longas digressões de recreio ou de negocio.

Na Suissa, por exemplo, o paiz, dos *tourists* por excellencia, as viagens circulatorias estão, como que subordinadas a uns itinerarios fixos, traçados pelas condições naturaes do paiz aperfeiçoadas pelos melhoramentos e facilidades com que a sciencia e a arte teem feito d'aquellas montanhas um attractivo da curiosidade universal. Ali os viajantes que entram por uma fronteira, durante o verão, constituem como que uma caravana continua, em que cada um dos individuos, ou dos grupos de familias, segue nas pisadas do que o precedeu, desde a entrada até a sahida, sobe nos mesmos ascensores, descança nos mesmos pontos, atravessa os lagos nos mesmos vapores, admira os mesmos panoramas, visita as mesmas grutas.

Pois, não obstante estas condições especialissimas, que estabelecem por si itinerarios fixos quasi equidistantes, quer o viajante entre por Génève para sahir por Constança, quer penetre no paiz por Bale para o deixar por Chiasso, quer principie a visita por Neuchatel para a acabar por Coire, a tarifa de viagens discrecionales traçadas á escolha dos passageiros foi julgada indispensavel, de forma que poucos são os veraneadores d'aquellas deliciosas montanhas que não se utilisem d'ella para conseguirem viajar commoda e economicamente.

As agencias de viagens, Lubin e outras, em Paris, Cook, em Londres, fornecem os bilhetes cumulativamente com os do demais percurso no paiz de origem, com os coupons para os hoteis, e por vezes, com os que dão accessõ em grutas, cascatas, museos etc.

Em Portugal, onde se viaja incomparavelmente muito menos do que n'esses paizes, mais necessaria se tornava uma tarifa n'este genero, como incentivo ao publico para que se movimente, para que visite povoações que não conhece, para que admire panoramas que julga só encontrar no estrangeiro, sem saber que os tem muitas vezes a poucas horas de viagem, sem sahir a fronteira, para que finalmente aprecie melhor o paiz.

Quantas pessoas ha que ignoram que do castello de Palmella se gosa um dos mais admiraveis pontos de vista, um horisonte tão vasto que abrange do Tejo ao Sado, de Lisboa a Setubal; quantos a quem os medicos aconselham a permanencia em paiz temperado, durante o inverno, não sabem que o nosso Algarve offerece a mais suave temperatura n'essa estação; quantos, desdenham, sem a conhecer, uma excursão á nossa Serra da Estrella, uma das mais poeticas e curiosas digressões para o estio; quantos ficariam surprehendidos ao ver que entre duas estações da Beira Alta, Luzo e Mortagua, se passam nove tunneis e tres viaductos, e entre duas de Salamanca á fronteira, Barca d'Alva e Fregeda, se atravessam 40 d'essas obras d'arte; quantos, finalmente, ha que só de nome sabem da existencia

d'aquella primorosa estrophe de pedra a que se chama convento da Batalha!

Tratamos agora — e por bem seja — de encaminhar o nosso espirito para quanto é portuguez. As nossas industrias buscam conquistar o consumo que tão largamente dividiamos pelo estrangeiro. Bom será que, aproveitando a creação d'uma tarifa d'este genero, se centre tambem mais no paiz a viagem de recreio para os que todos os annos vão lá fóra gastar quantias sommas, as quaes ficando em terras portuguezas concorrerão, no seu tanto, para a melhora do viver de tantas povoações.

A affluencia de viajantes fará brotar a iniciativa para a creação das commodidades de que elles carecem, os hoteis, os clubs, os grandes estabelecimentos, virão pouco a pouco substituir os velhos pardieiros; para a subida das montanhas, construir-se-hão ascensores; para os pequenos passeios, serviços regulares de trens; e assim chegaremos a poder offerecer ao visitante estrangeiro alguma coisa mais do que as bellezas naturaes, as facilidades indispensaveis para as visitar, que são lá fóra, tambem, um attractivo e não pequeno.

Entrando no campo pratico digamos como se deve proceder para utilizar esta tarifa:

O passageiro que desejar tomar um bilhete requisita em qualquer das linhas ferreas portuguezas (ou nas de Salamanca ás Fronteiras, e ainda provavelmente nas estações de Valencia de Alcantara e Badajoz), um exemplar da tarifa, e n'elle traça o itinerario que pretende seguir, riscando o com lapis ou tinta de côr, sobre o pequeno mappa que figura na 1.ª pagina.

O calculo do preço da viagem pode fazel-o sommando os kilometros de percurso (o que obtem facilmente ou pelo mappa, ou pela relação, na 2.ª pagina da tarifa) e sabida a distancia total vê por ella, no quadro de preços, qual o que lhe corresponde.

Apenas ha que ter em vista que esse preço não seja inferior ao ordinario ida e volta entre o ponto de partida e o mais distante d'esse, que entre na composição do itinerario, o que facilmente verifica por qualquer guia ou horario.

Supporemos tres itinerarios para exemplificar a pratica d'esta tarifa:

1.º Uma excursão de Lisboa ao Porto, Braga, Viana, Mirandella, linhas do Douro a Salamanca, regressando por Villar Formoso, Vizeu, Figueira, Torres e Cintra a Lisboa.

Sommando os percursos pelo mappa ou pela nota da 2.ª pagina, encontramos 1:725 kilometros, a que, pelo quadro de preços, corresponde, em 1.ª classe, 237600 réis; mas como o preço de Lisboa a Salamanca pela Pampilhosa (percurso mais curto) é de 137350 réis, o bilhete custará 257700 réis, emquanto que, pelas tarifas geraes, o custo de igual viagem circulatoria seria superior a 347000 réis.

Outro itinerario:

De Lisboa a Setubal, Faro, Serpa, Extremoz, tomando em diligencia a Elvas, e d'ahi a Abrantes, Castello Branco, Entroncamento e Lisboa.—2.ª classe.

Distancia total 1:288 kilometros, a que corresponde, no quadro de preços, o de 137200 réis em 2.ª classe superior ao da maior distancia de Lisboa, que é Faro.

E' portanto de 137200 réis o custo do bilhete, que, pelas tarifas geraes, orçaria por 197000 réis.

Outro ainda:

Porto a Valença, Braga, linha do Douro, Salamanca e regresso pela Beira Alta, Vizeu, Pampilhosa, Figueira e por Alfarellos e Coimbra ao Porto, 1.ª classe.

Percurso total 1142 kilometros; custo, segundo a ta-

rifa, 16\$400 réis, custo que seria, pela tarifa geral de cada linha, cerca de 22\$500 réis.

Não precisamos demonstrar mais claramente a proficuidade d'esta tarifa, nem a facilidade com que, cada qual em sua casa, traça á vontade o itinerario que deseja, segundo as suas conveniencias e posses.

Os exemplares necessarios obtem-se em *todas* as estações e nos Serviços de Trafico e Fiscalisação de todas as linhas que entram na combinaçào.

Nos mesmos Serviços será prestado, de hoje em diante, qualquer esclarecimento que o publico deseje, apesar da tarifa ser, ao que parece, sufficientemente clara.

Pela nossa parte, e em vista das condições em que nos achamos, estamos completamente habilitados a fornecer tambem esses esclarecimentos, para o que pomos o nosso prestimo ás ordens dos nossos estimaveis assignantes.

Só d'esses, como de costume.

Esposiçào Industrial do Porto

Não está o nosso paiz ainda sufficientemente habituado a este meio de publicidade das suas forças vivas para que, em unisona vontade e rapida diligencia, concorra a demonstrar alli quanto é, quanto pode e quanto vale.

O nosso industrial, como o nosso agricultor, habituou-se em pequeno a uma modestia que se manifesta n'esse retrahimento systematico contra tudo que é pôr em evidencia os seus productos.

Como que entendem muitos até que é desacreditar o genero expol'õ, offerecel'õ ás vistas dos indifferentes; outros ha que nunca se convenceram de que as despesas que se fazem em publicidade do estado de uma industria manufactora, ou do apuro de uma producçào agricola, são gastos que fructificam de uma forma indirecta, muitas vezes, mas nem por isso menos energica; alguns ainda, e são esses os poucos que alguma razão tem, receiam, na pequenez das suas posses, ficar em posiçào muito inferior ao lado dos que se ostentam vaidosos da sua importancia.

Quem alguma vez tem emprehendido a propaganda de uma ideia d'estas, aprecia bem quanto é difficil, impossivel muitas vezes, conseguir que a persuaçào entre no animo d'estes renitentes, resolvendo-os a sahir da sua habitual apathia em que se encastellam.

D'isso temos o exemplo de casa, porque, quando, no anno passado, o director d'esta folha foi convidado pela direcçào da exposiçào de Praga a fazer representar ali os nossos fabricantes, com as suas marcas de fabricaçào, e os seus productos com patente da invençào, o seu assiduo trabalho ficou de todo inutil ante a tenacidade com que os nossos industriaes se negaram a concorrer, ou com que exigiam que todas as dispezas lhes fossem pagas e alguns até, garantido o regresso dos objectos expostos, até dentro da sua fabrica.

Foi por isso que nada se fez e nós perdemos occasiào de figurar n'aquelle certamen, que sempre nos seria de alguma utilidade, pelo menos como signal de vida, n'um paiz que tão poucas relações tem connosco, como a Bohemia.

Mais energico do que este exemplo é ainda o resultado de todas as nossas exposições em que não vemos figurar senão uma muito pequena parte dos nossos productos, fazendo crer ao visitante que é tudo quanto temos, quando é certo que temos muito e muito mais que não apparece, que se occulta, que vive privado na intimidade do productor e do consumidor.

Não fazemos aqui o inventario da forma porque nos fizemos representar nas exposições de Barcelona e Paris; n'aquelle por meio de oito ou dez expositores, n'esta por uma parcella minima dos nossos industriaes cujos productos mal enchiam — sem gosto nem interesse — uma pequena sala do palacio da industria, enquanto que outros, poucos, serviam de comparsaria, no pavilhão portuguez, á exhibiçào das grandes jarras e dos pequenos abanos de faiança das Caldas.

Da exposiçào da Avenida não nos ficou melhor recordaçào.

Aquellas galerias estavam cheias não com amostras dos productos, mas com as amostras de fabricas; o numero das que ali figuravam era muitissimo inferior ao que existe por todo o paiz.

E se a esta falta de concorrência juntarmos a falta de gosto na escolha dos artigos expostos, e muitas vezes, na disposiçào d'estes e das vitrines, teremos dado a razão porque as exposições portuguezas são sempre pouco interessantes, porque pouco proficuos se tornam os seus resultados.

Isto nos vem a proposito da exposiçào industrial que hoje se acha aberta no Porto, e que, pelos motivos que acima esboçamos e pelos pouquissimos dias em que foi installada, é testemunho inequivoco de uma enorme força de vontade do seu iniciador, o actual sr. ministro das obras publicas, que vencendo milhares de difficuldades, conseguiu leval-a a effeito.

Não a podemos ver ainda, o que brevemente faremos, mas, ao que nos dizem o conjuncto está harmonico, elegante, por vezes attrahente em todas as suas partes.

Quando a visitarmos fallaremos d'ella com mais conhecimento de causa.

Por hoie limitamo-nos a felicitar a cidade do Porto pela realisacào d'este certamen e a louvar a activissima commissào executiva que tem conseguido um resultado tão brilhante para os seus incansaveis esforços, como louvamos todos os que concorreram a essa festa do trabalho nacional.

Resta, da parte do publico, concorrer tambem para o brillantismo da exposiçào, affluindo a ella, visitando-a a miudo, apreciando os productos, estudando-os, comparando-os, dando, finalmente a nota animada que é o complemento indispensavel d'estas festas.

A exposiçào do palacio de crystal deve ser o ponto de reuniào dos portuenses e de todos que possam visitar aquella bella cidade; todos devem consagrar-lhe os seus momentos de ocio, consideral-a o seu passeio favorito, preferil-a a todas as demais distrações, tendo a certeza de que ella sempre lhes dará uma boa doze de util instrucçào, de envolta com o recreio que á sua vista proporciona a contemplaçào de tão variados productos.

E será quando o publico encha aquella vasta nave do palacio, que se poderá dizer com afouteza que a exposiçào presta um grande serviço ao paiz.

Assim o desejamos ardentemente.

Parte Official

MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS, COMMERCIO E INDUSTRIA

Direcçào geral de obras publicas e minas

2.ª Repartiçào.— Caminhos de ferro

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente um pedido da companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, para poder fundir em nma só as estações de Poço do Bispo e Braço de Prata, fazendo-se o serviço de passageiros n'esta ultima, e continuando a funcionar o caes do Poço do Bispo para serviço de mercadorias: ha por bem, conformando-se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas de 9 do corrente mez, conceder e referida companhia a auctorisaçào pedida, devendo a estaçào dá

Braço de Prata ser considerada estação common ás linhas ferreas de leste, e do ramal de Santa Apollonia a Bemfica, e a estação do Poço do Bispo funcionar quanto á expedição ou recepção de mercadorias, para ou de, o mesmo ramal e linha de oeste, como sendo estação do referido ramal de Santa Apollonia a Bemfica.

Paço, em 16 de novembro de 1891 = João Ferreira Franco Pinto Castello Branco,

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

Tarifas de transporte

Viagens circulatorias, Portugal, Hespanha e França

— Também hoje damos como annexo a tarifa de bilhetes circulatorios de Portugal para França, reforma do actual serviço em que foram modificados os preços totaes.

Consta de 6 itinerarios; dois que facultam ao passageiro ir até Paris, voltando por Lyon e Marselha; dois que só o levam a Lyon, dos quaes os bilhetes são aproveitados para Vichy, Bourboule, etc. e dois que vão até Marselha, para os passageiros que não pretendem passar do littoral mediterrânico.

Como de costume, estes bilhetes dão a faculdade de paragem em qualquer estação do transitio.

Bilhetes para a Central do Porto. — Não tendo tido extracção alguma os bilhetes directos simples e de ida e volta que havia nas estações de Espinho e Granja para a Central do Porto, porque os passageiros preferem tomal-as para Porto (Campanhã) e ahí terem a liberdade de tomar o carro que mais conveniencia lhes faça, a companhia supprimiu a venda d'estes bilhetes.

A linha do Pungue

Sobre o traçado d'esta linha, a que já nos referimos no numero anterior, um correspondente de Lisboa para o *Times* refere uma entrevista que teve com a direcção da companhia de Moçambique, na qual obteve as seguintes informações.

«O traçado do caminho de ferro que offerece maiores vantagens para a navegação, que apresenta menores difficuldades technicas, e que os directores da companhia hoje afinal escolheram, é o que parte do rio Pungue, em frente de Inhambaio, a 12 milhas da Beira, e se dirige a Jobo, na margem do Buzi, a distancia de 12 milhas. Jobo que fica tambem a 12 milhas da foz do rio, é accessivel a navios com 20 pés de calado d'agua, como os que fazem trajecto entre a Europa e a Africa. São estas tambem as condições do terminus do caminho de ferro do Pungue. Projecta-se edificar uma importante cidade em Jobo, onde será uma das principaes estações do caminho de ferro, e um caes para os navios que navegarem no Buzi.

«A partir de Jobo, o caminho de ferro atravessará planicies arborizadas e seguirá approximadamente a meio caminho entre o Pungue e o Buzi, passando por Meforga e Gomani até Macequece.

«A extensão total do caminho de ferro é inferior a 200 milhas. A parte mais extensa, a que atravessa o rio Bauduri, tem o comprimento de 80 kilometros e a segunda o de 50. Sendo muito pantanoso o terreno entre o Pungue e Jobo, o caminho de ferro será n'esta parte assente em pilares.

«As rampas raras vezes excedem 1 por cento nas primeiras 150 milhas, mas na região visinha de Macequece o terreno é muito montanhoso e ha por isso alguns pontos em que as rampas attingem 2,5 por cento. Ha só um tunnel, que tem cerca de uma milha de extensão,

mas suppõe-se que possa estudar-se uma variante que evite esta obra d'arte.

«Consta-me que a *South Africa* e a companhia de Moçambique concordaram em se auxiliarem mutuamente na construcção d'esta linha, afim de que ella seja construida o mais breve possivel.

«Não se perderá tempo em mandar os materiaes necessarios para a construcção, que começará em abril proximo, calculando-se que ficarão construidas 100 milhas no fim de dezembro de 1892. O custo d'esta secção é orçado em 600:000 libras. Esta parte da linha atravessa uma região infestada pela mosca tsé-tsé, e quando construida communicar-se-ha com Macequece por boas estradas que atravessam uma região em que a mosca não existe. A segunda secção da linha calcula-se que ficará completa em fins do anno de 1893.

«O caminho de ferro da Companhia *South Africa* em direcção ao forte Salisbury enlaçará com este na ponte sobre o rio Munene, perto de Macequece.»

Pela nossa parte tambem procurámos não só rectificar esta informação como obter todos os esclarecimentos sobre esta linha de tanto interesse para o nosso paiz, recebendo a promessa de que ao nosso jornal será permitido em breve dar os mais completos detalhes sobre os estudos e projecto da linha.

O projecto foi entregue no dia 24 ao sr. ministro da marinha, acompanhado de todas as peças necessarias para que se possa fazer completa idéia do traçado e das difficuldades da construcção, e além d'isso das sondagens no porto da Beira, e do plano da nova cidade que se pretende fundar allí, com o nome de Luzitania.

Deve partir por estes dias para Londres um enviado especial encarregado de entregar o projecto nas mãos do nosso representante para que o apresente ao governo inglez, visto que o prazo fixado pelo tratado acaba no dia 11 de dezembro.

Estudo sobre a exploração de caminhos de ferro

(CONCLUSÃO)

O serviço de locomoção reclama nas gares especiaes, chamadas *gares de alimentação*, *gares de deposito*, certas installações destinadas a servir as duas exigencias seguintes, perfeitamente distinctas uma da outra: abastecimento das machinas em serviço, armazenagem das machinas e do material. Na primeira serie de installações, comprehendidas sob o nome generico de deposito, encontram-se:

Apparelhos de alimentação.

Alpendres para abrigar as machinas e os wagons.

Ferramenta necessaria para os reparos e concertos d'estas duas especies de vehiculos.

O material, porém, ao cabo de um certo tempo de serviço, exige reparações mais importantes que simples concertos de conservação, trabalhos que não podem ser executados sem o auxilio de uma collecção de ferramentas completa e aperfeiçoada convenientemente: condições que exigem a creação, em um ou mais pontos da linha, segundo a sua extensão, de officinas especialmente destinadas á reparação, tanto das machinas locomotivas, como dos demais vehiculos de transporte.

Emfim, o aproximamento constante e regular das materias consumidas nos depositos e officinas da linha, opera-se por intermedio de *armazens geraes*, nos quaes são installadas em reserva: de uma parte, uma quantidade rasoavel de materias primas e combustivel, neces-

saria para o trabalho das officinas e serviço de machinas, para nunca expôr umas ou outras a pararem por falta de abastecimento; de outra parte, peças de sobrelente, recebidas já promptas ou fabricadas nas officinas, depois de terminadas as reparações das machinas e vehiculos, e que permitem reduzir ao seu minimo o tempo empregado nos concertos usuaes, condição essencial do emprego economico do material circulante.

Installações de serviço de tracção

1 — **Tomas de agua.** — A quantidade de agua consumida por uma machina depende do trabalho a effectuar, e como o aprovisionamento feito pelo tender tem que ser até certo ponto reduzido, resulta d'aqui a necessidade de tornar a abastecer a machina depois d'um certo percurso.

Se, para fixar o que dizemos, tomarmos uma locomotiva que consome 10 kilogrammas de carvão e vaporisa 80 kilogrammas de agua por kilometro, vemos que, no fim de 50 kilometros, o aprovisionamento diminuiu em 4:000 kilogrammas de agua, e como a capacidade de um tender varia entre 5:000 e 8:000 kilogrammas de agua, vê-se que as tomas de agua podem em rigor estar distantes umas das outras 56 kilometros pelo menos. Os consumos, porém, tomados para termo de comparação são muitas vezes excedidos, sobretudo nas linhas de grandes rampas.

De resto, podem apresentar-se casos, no inverno principalmente, em que os trens consumam muito, sem atingir, no entanto, as velocidades regulamentares de marcha, por uma circumstancia imprevista; podem, em fim, em um ponto de reabastecimento, faltar as provisões. Em virtude de todas estas causas reunidas, as tomas de agua, em toda a extensão da linha, são collocadas a distancia de 25 a 30 kilometros, isto é, bem proximas, para que, no trajecto de uma á outra, nunca as caldeiras fiquem vasias. Esta condição não é a unica que influe para a escolha da estação de alimentação; existe ainda um outro elemento de importancia capital, a que o engenheiro não pôde obviar: a qualidade da agua encontrada na localidade. Em principio a agua de alimentação das machinas deve possuir um grau de pureza tão completo quanto seja possivel; é preciso, pois, ter-se muito cuidado em comprovar isto, todas as vezes que seja preciso estabelecer um apparelho de alimentação em um determinado ponto. Esta condição pôde, pois, em certos casos, obrigar o engenheiro a variar os limites que acabamos de indicar.

Recordemo-nos, além d'isso, de que a disposição dos apparelhos deve permittir a alimentação das machinas com o menor numero de manobras e o mais rapidamente possivel. São precisos, pois, apparelhos collocados na frente dos comboios parados n'estas estações, isto é, necessitam-se duas tomas de agua, cada uma d'ellas na vanguarda da estação, no sentido da marcha do comboio. Uma segunda disposição, que assegura mais effizmente a alimentação, tornando as estações mais commodas, consiste em fazer collocar as tomas de agua para os comboios pares, o segundo, o quarto, etc., em um ponto, e as que servem os comboios impares, o terceiro, o quinto, etc., em um outro. D'esta fórma o aprovisionamento das machinas estará perfeitamente garantido, não estando, em caso de necessidade absoluta, as tomas de agua affastadas mais de 12 a 15 kilometros. Esta disposição, porém, seria muito dispendiosa, e por isso se recorre, geralmente, á primeira. O reabastecimento de combustivel e ensebamento effectua-se nos depositos onde as machinas terminam o seu serviço e permanecem algum tempo para se proverem do necessario.

2 — **Depositos de machinas.** — Nos primeiros tempos da exploração de caminhos de ferro, a incerteza que imperava ainda sobre as exigencias do serviço de tracção fez multiplicar os depositos em toda a linha. Pouco a pouco a experiencia foi fornecendo mais precisão na indicação das necessidades a satisfazer e permittiu fixar-se com mais certeza o numero e a posição convenientes d'estas installações. Todavia, o movimento de concentração que d'ahi resultou não parou. Em virtude dos progressos realisados na construcção do material, que permitem augmentar a duração do serviço das machinas, e da regularidade que se estabelece no movimento do trafico, existe uma tendencia geral para reduzir mais e mais o numero de depositos, cuja conservação e fiscalisação constituem pesados encargos para o serviço de tracção. O augmento em importancia dos estabelecimentos conservados é uma das consequencias immediatas d'esta redução em numero.

A posição d'estes grandes depositos encontra-se naturalmente indicada nos pontos da linha em que deve concentrar-se um movimento mais notavel de passageiros e mercadorias, resultante ou da propria importancia da localidade, ou da existencia de um ou mais ramaes. Fóra d'estes pontos principaes distribuem-se a distancias eguaes, quanto possivel, variando entre 100 e 180 kilometros, depositos de menor importancia, que designaremos sob o nome de *depositos secundarios*. Entre estes ultimos contam-se os simples telheiros, destinados sómente a abrigar as machinas de reserva, ou as locomotivas de reforço, que a visinhança de uma forte rampa torna necessarias para o serviço de tracção, e ainda aquellas que, no seu serviço de circulação, ficam nos *terminus* dos pequenos ramaes.

3 — **Deposito de carruagens e wagons.** — Os depositos de carruagens e wagons, mais numerosos que os de locomotivas, nas primeiras installações, teem soffrido a mesma transformação.

Acham-se hoje concentrados principalmente nas estações de formação de comboios e nos pontos de entroncamento, constituindo testas de linha, e onde ao mesmo tempo se encontram telheiros para os wagons separados, e algumas vezes cocheiras destinadas a abrigar comboios inteiros.

Entre estes pontos externos, é claro que a presença de uma estação importante, podendo dar lugar a um movimento mais ou menos consideravel de passageiros, importa egualmente o estabelecimento de um deposito de vehiculos para as affluencias imprevistas.

Todavia, estes abrigos diminuem de importancia desde que se possa saber o movimento de passageiros e o numero de logares que os comboios ordinarios devem conter para satisfazer ás exigencias de uma circulação média.

4 — **Officinas de reparação de machinas.** — Tanto quanto as circumstancias o permittam, as officinas de reparação do material devem achar-se proximas dos depositos para onde voltam necessariamente as machinas e os wagons, passado o seu tempo de serviço. Na origem dos caminhos de ferro attribuia-se, por assim dizer, uma officina para cada deposito, por muito pouco importante que elle fosse. Nos ultimos annos, diversas considerações, facilidade de serviço, unidade de direcção, economia de despezas de installação, fiscalisação e conservação, teem levado as administrações a concentrar em um numero restricto de pontos convenientemente escolhidos, todos os recursos applicaveis a este ramo de exploração, creando, para cada rêde, uma officina principal, cuja importancia relativa excede muito a das outras officinas espalhadas de distancia em distancia pela linha, e que não são, por assim dizer, senão verdadeiras

succursaes da primeira. As mesmas razões leval-as-hão também a restringir, quanto possível, o numero de officinas á quantidade estrictamente necessaria para satisfazer ás exigencias de serviço, evitar as manobras inúteis, as perdas de tempo que resultam dos longos percursos, entre os pontos extremos da linha e as officinas principaes de reparação.

Existe, com respeito á posição da officina principal, uma certa divergencia de opiniões que não permite estabelecer uma regra geral, mas que, quanto ao mais, se explica perfeitamente pela differença de condições de estabelecimento das rêdes, e exigencias particulares que d'ahi resultam em cada uma d'ellas, para a organização do serviço de locomoção.

Os auctores do *Guide du mécanicien*, etc., resumem assim as condições que devem guiar o engenheiro na escolha do local para as principaes officinas:

«Os elementos a tomar em linha de conta são:

A extensão da linha e dos seus ramaes, a configuração, a importancia e a natureza do seu trafico, a distribuição das reservas de machinas, posição das cidades que fornecem, pela natureza da sua industria, recursos para o trabalho dos operarios especiaes, a sua posição em relação aos logares de producção das materias primas, a situação da séde da direcção da empresa, a disposição do terreno nas immediações das gares principaes e a facilidade que elle apresenta para a construcção de estabelecimentos que cobrem uma grande superficie. A questão é necessariamente muito complexa e de difficil solução.»

Albert Urban.

Necrologia

Falleceu o sr. Ernest Polack administrador dos caminhos de ferro do Norte de Hespanha e da companhia dos *Departementaux*, de França, um dos mais probos e intelligentes financeiros, que por isso dispunha de grande influencia entre os seus collegas.

Sentimos a sua morte tanto mais que tivémos occasião de tratar com mr. Polack em Lisboa e Madrid, e d'elle recebemos sempre provas de distincção.

O tunnel de Saint Clair

Foi inaugurada no dia 19 de setembro a grande galeria que une os caminhos de ferro do Canadá com os do norte d'America atravessando subterraneamente o leito do rio Saint Clair.

O projecto d'esta obra foi objecto de acalorada discussão entre os engenheiros dos dois paizes, em consequencia das difficuldades da construcção, grande tempo e enormes sommas que ella exigiria.

A esta opposição respondeu o engenheiro sr. Hobson, que, servindo-se do systema inventado por Beach, e applicando-o ampliado, conseguiu resolver o problema.

Este systema consistiu na applicação de duas couracas metallicas de 21 pés e 7 pollegadas de diametro e 16 pés de comprimento, formadas de chapas de aço de uma pollegada de espessura.

Para deter as terras durante a perfuração foi também empregado um novo systema, por meio de ar comprimido, invenção de Dewid Haskin.

Os trabalhos começaram em janeiro de 1889, a perfuração em agosto do mesmo anno, e dois annos depois ficaram concluidos.

O tunnel tem 11 kilometros, seis dos quaes sob o rio, entre Port Eduarden e Port Heuron, Michigan.

Até agora os comboios atravessavam o rio em grandes barcas, sendo no inverno muito difficil a passagem por estarem geladas as aguas do rio.

O tunnel não só economisa uma enorme demora n'este trasbordo como ganha seis milhas no trajecto.

As cidades de Canadá e Port Heuron realisaram grandes festas por occasião d'esta inauguração que tem, para os Estados Unidos e para o Canadá, a enorme importancia de ligar os dois paizes o mais intimamente possível.

COMMERCIO PORTUGUEZ

RESUMO COMPARATIVO DO MÓVIMENTO DE MERCADORIAS, INCLUINDO O DO OURO E PRATA EM BARRA E EM MOEDA, DE JANEIRO A JULHO DE 1890 E 1891

(Valores em mil réis)

Importação para consumo

	1890	1891
Animaes e seus productos.....	1.496:646	1.341:052
Lã e pellos.....	1.095:584	979:816
Seda.....	737:259	643:327
Algodão.....	2.177:893	1.941:082
Linho e seus congeneres.....	492:104	425:714
Madeira.....	683:235	555:770
Substancias mineraes, vidro, crystal, etc	2.350:719	2.200:644
Metaes.....	1.770:423	1.666:437
Substancias alimenticias.....	7.818:192	7.294:185
Instrumentos, machinas, e utensilios, etc.....	2.021:365	1.595:094
Diversas substancias e productos.....	700:766	623:691
Manufacturas diversas.....	1.822:633	1.606:434
Mercadorias livres de direitos.....	4.038:564	3.466:153
Taras.....	53:450	63:802
Somma.....	27.258:833	24.403:201
Ouro e prata em barra e em moeda...	5.708:954	4.965:632
Total.....	32.967:787	29.368:833

Exportação nacional e nacionalisada

Animaes e seus productos.....	144:695	141:591
Lã e pellos.....	122:365	115:109
Seda.....	6:976	7:424
Algodão.....	72:794	57:858
Linho e seus congeneres.....	11:757	11:049
Madeira.....	84:911	103:767
Substancias mineraes, vidro, crystal etc.	201:299	234:720
Metaes.....	101:000	125:465
Substancias alimenticias.....	7.836:332	7.771:459
Instrumentos, machinas, e utensilios, etc.....	78:127	92:814
Diversas substancias e productos.....	1.496:205	1.509:490
Manufacturas diversas.....	139:595	128:839
Mercadorias livres de direitos.....	1.886:364	1.415:749
Somma.....	12:182:360	11.715:334
Ouro e prata em barra e em moeda...	6.077:739	17.217:596
Total.....	18.260.099	28.932:930

Exportação estrangeira e ultramarina

Diversas mercadorias.	Reexportação.....	4.738:006	4.734:230
	Transito.....	1.789:895	1.390:175
	Somma ..	6.527:901	6.124:405
Ouro e prata em barra e em moeda.....	Reexportação.....	-	93:173
	Transito.....	675:000	756:000
	Somma ..	675:000	849:173
Total.....		7.202:901	6.973:578

Publicações recebidas

Manuel pratique de l'électricien—Guide pour le montage et l'entretien des installations électriques por E. Cadiat, ingénieur, des arts et manufactures.—Um volume in-18 de 500 paginas com 215 gravuras.—*Livraria Polytechnica de Baudry & C.^a, Paris*—O fim d'este im-

portante livro é resumir em poucas paginas todos os conhecimentos necessarios a um pratico, dando-lhe noções theoricas e resoluções de todos os problemas, sem necessidade de consultar outras muitas obras para adquirir os conhecimentos necessarios ao exercicio da sciencia electrica em todas as suas ramificações.

Hoje que as manifestações d'esta sciencia preparam cada dia uma nova surpresa pela descoberta de novas applicações, um livro que reúne a resenha e explicação dos ultimos progressos, dos mais aperfeiçoadosapparelhos, é com certeza um reportorio utilissimo e indispensavel a todos que se dedicam a este ramo.

Os titulos dos capitulos e artigos dão uma ideia do valor d'esta obra:

Principes généraux.—Définitions unites—Mesures—Phénomènes et lois électriques—Magnétisme Electro-magnétisme—Electro-dynamique—Electrolyse.—Appareils de mesure—Mesure d'intensité—Mesure de la quantité—Mesure de la différence de potentiel—Problèmes divers.

Production de l'électricité.—Piles—Accouplement des éléments de piles—Machines électriques—Construction des machines—Description de quelques types de machines—Machines à courant continu—Machines à courants alternatifs—Machines à courants redressés—Accouplement des machines—Montage des machines.

Transformations du courant électrique.—Accumulateurs—Emploi des accumulateurs—Puissance des accumulateurs—Transformateurs secondaires.

Éclairage électrique.—Étude des foyers lumineux—Lampes à arc ou régulateurs—Bougie Jablochhoff—Lampes à incandescence—Installation de la lumière électrique—Appareils accessoires d'une distribution électrique—Distribution par stations centrales—Distributions directes—Distributions indirectes—Exemples de distribution par stations centrales—Canalisation—Canalisations aériennes—Canalisations souterraines—Essais divers sur les canalisations.

Transmission électrique de la force.—Commandes électriques.

Sonnerie électrique—Signaux—Téléphone—Inflammation des torpilles et des mines.—Sonneries électriques—Installation des sonneries—Installations de sonneries avec tableaux indicateurs—Détails d'installation—Téléphone—Inflammation des torpilles et des mines.

Galvanoplastie.—Considérations générales—Dorure et Argenture—Nickelage—Cuivrage et Laitonage—Étamage—Cuivrage à forte épaisseur du fer et de la fonte—Modelage par galvanoplastie—Production de l'électricité.

Agradecemos a amavel offerta com que o seu editor nos distinguiu.

Receitas e movimentos da Companhia Real

Deu os resultados que abaixo indicamos a exploração da rede da Companhia Real, nos nove mezes, janeiro a setembro, do anno corrente, os quaes compararemos com identico periodo do anno passado.

Receitas definitivas:	1891	1890
Leste e Norte.....	1.840:174#203	1.835:508#710
Ramal de Cáceres.....	39:674#463	37:745#398
" " Coimbra.....	10:063#041	9:205#077
Cintra Torres.....	226:455#535	219:037#781
Linha Urbana.....	32:374#333	16:552#740
Cintura de Lisboa.....	9:884#237	14:291#175
Cascaes.....	59:552#824	41:868#593
Total das linhas não subsidiadas	2.218:222#636	2.174:210#083
Torres Figueira Alfarellos (subsidiada)	159:548#708	162:163#041
Beira Baixa (idem)	16:715#028	—#—
Total geral	2.394:486#372	2.336:373#124
A mais em 1891	58:113#248	

Este augmento foi produzido pelo producto da Beira Baixa cuja exploração só foi feita no mez de setembro do anno corrente (16.700.000 rs., numeros redondos) 68 contos em passageiros nas outras linhas e 13 contos na grande velocidade sendo prejudicado pela diminuição

de 40 contos na pequena velocidade, na qual só a rede de leste e norte teve uma quebra de 63 contos em producto.

O movimento durante este periodo foi:

	1891	1890
Passageiros.....	2.802.157	2.670.685
Grande velocidade, toneladas.....	22.730	20:279
Mercadorias, idem.....	1.126.764	708.106

Deve-se notar que o augmento de passageiros foi proveniente das linhas Urbana (142.000) e do ramal de Cascaes (93.000) em consequencia da transferencia de comboios para a estação Central do Rocio, e em mercadorias longe de haver a melhora que as verbas supra accusam, houve diminuição de tonelagem, por não estar incluído na estatística do anno anterior o transporte de terras para as obras do porto, do qual foi feita estatística por separado.

A diminuição em Leste e Norte foi de 49.000 toneladas.

O producto por kilometro em 1891

(1.024) foi em total réis.	2.361#803
em 1890 (853) foi de »	2.610#050
ou uma diminuição de »	248#247

que não é de todo o ponto extranhavel, visto entrarem na conta do anno corrente algumas linhas ainda em exploração provisoria e recente.

Linhas portuguezas

Reduções de 50 por cento.— Os officiaes do exercito de Africa pediram á Companhia real dos caminhos de ferro concessão de abatimento de 50 por cento no custo das suas viagens particulares, a exemplo do que já de ha muito se fazia ao exercito do continente. O conselho resolveu fazer mais essa concessão, o que nos parece de toda a justiça, á vista do precedente que existia, posto, francamente o dizemos, sejamos contrarios á estas concessões, que representam um beneficio exclusivo para uma determinada classe, justamente a que menores relações tem com as vias ferreas.

A industria dos transportes é como outra qualquer; vende a sua mercadoria como todas as outras, e não vemos razão para que a venda mais barata a uma classe de individuos que a nenhuma outra pedem nem d'ella recebem igual concessão.

A classe militar, por muito respeitavel que é, não tem, todavia maiores direitos do que a commercial, a industrial e a agricola; não comprehendemos como seja exceptuada da regra geral.

E a proposito vem dizer que a noticia que demos no numero anterior sobre projectos de concessão de redução de preço de 50 por cento nas viagens dos parochos e prelados diocesanos não tem fundamento, ao que nos consta. Era simples balão de ensaio.

Bem fizemos, pois, em gastar com ella quantos pontos de admiração havia na typographia.

Mormugão.— O rendimento na semana finda em 31 de outubro 2:330#400 réis ou 5:826 rupias, menos réis 1:314#400 ou 3:286 rupias do que em igual periodo do anno anterior.

O trafego de mercadorias rendeu 4:641 rupias e o movimento de passageiros 1:185 rupias.

Numero de trens-milha, 1:783;

Providencias.— Para prevenir novos desastres nas linhas da companhia real foi de novo recordado ao pessoal a parte da ordem da Direcção, que determina as

providencias a tomar para os cruzamentos e resguardos dos comboios nas estações, sendo imposta por igual, aos chefes de estação, conductores e machinistas, a responsabilidade pela mais leve contravenção d'estas disposições, mesmo que não dê lugar ao menor accidente e como se o desse.

Os negocios da Companhia Real

Conforme o aviso que abaixo publicamos, o conselho d'administração da companhia convoca a assemblea geral a reunir-se extraordinariamente no dia 23 de dezembro, para lhe serem presentes propostas tendentes a regularisar o estado financeiro da companhia.

Podem tomar parte n'esta sessão, em conformidade com o artigo 43.º dos estatutos, todos os accionistas possuidores de 50 ou mais acções, constituindo-se a assemblea com a representação de metade do capital social, segundo o mesmo artigo dos estatutos.

Como já dissémos, sobre este assumpto, teem sido laboriosas as negociações para se obter um accordo, tão conveniente para todos quanto o permitem as condições desvantajosas em que a companhia se achou, em virtude de uma coincidência infeliz de factos que abalaram o seu credito e depauperaram o seu estado financeiro.

Consta que das combinações a que se chegou e que em breve serão publicas, resultarão sacrificios, mas em todo o caso, o menor sacrificio possível; e por se attender a este ultimo ponto, ellas se tornaram trabalhosas e demoradas.

O que d'ellas se diz e que contamos poder pôr em conhecimento dos nossos leitores no proximo numero, é que, por meio de um accordo com os portadores de obrigações, se acabará de vez com as difficuldades que assoberbam a companhia. Sendo assim o que se perdeu, no terreno dos bons desejos, ganhar-se ha na esphera da consolidação do credito de uma companhia, cujos interesses estão tão intimamente ligados com os do paiz em geral, que tudo quanto affecte estes se reflecte immediatamente n'aquelles.

Carteira dos Accionistas

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Por deliberação do Conselho de Administração é convocada para o dia 23 de dezembro proximo futuro, ao meio dia, na sede social em Lisboa, a assemblea geral extraordinaria de todos os possuidores de 50 ou mais acções para, em ordem do dia, resolver sobre as propostas que serão apresentadas pelos Conselhos de Administração e Fiscal no uso de attribuições dos art.º 40 e 43 dos Estatutos.

Os depositos das acções ao portador poderão effectuar-se, nos termos do art.º 29.º dos Estatutos, até o dia 7, inclusivé, do mez de dezembro proximo futuro.

Em Lisboa, na sede da Companhia.

» Paris, na sociedade geral de Credito industrial e commercial e no Credit Lyonnais.

Em Londres, na dos banqueiros Glyn Mills Currié & C.ª

» Berlim, no Bank für Handel und Industrie.

Lisboa, 21 de Novembro de 1891.

Boletim financeiro

Lisboa, 30 de novembro.

Annuncia-se para amanhã a publicação do decreto reorganizando o Banco de Portugal, documento a que se attribue excepcional importancia, porque d'elle se espera que modifique consideravelmente a nossa situação economica, não só pelo augmento do capital bancario, mas tambem pelo desafogo dado á circulação fiduciaria. Não são ainda conhecidas as linhas geraes da nova reforma, e por isso nos é impossivel desde já manifestar sobre ella uma opinião sequer. No entretanto, dada a illustração do sr. ministro da fazenda e a competencia dos collaboradores da reforma do Banco de Portugal, é de esperar que esta venha satisfazer por completo a todas as necessidades da nossa situação na parte que pôde depender da regular organização do nosso primeiro estabelecimento de credito. A titulo de informação, diremos constar-nos igualmente que para o Banco de Portugal poder, sem maior difficuldade, iniciar a execução do seu novo regimento, lhe será concedida uma outra moratoria, o que realmente parece justificado pelas circumstancias occorrentes.

* Não está ainda liquidada a chamada questão dos caminhos de ferro, isto é, as negociações para regular a administração d'esta companhia, a braços com serias difficuldades financeiras. Correu ha dias que tudo estava terminado e que o contracto com o grupo francez estava prestes a ser assignado em Paris. Ora este boato carecia de fundamento. As negociações estão muito adiantadas, mas se fecharem carece-se ainda de actos complementares dependentes da acção do governo e da resolução da assemblea geral, que se não realisaram ainda. Parece mesmo que será necessaria uma providencia legislativa, que modifique o que está estabelecido com respeito a obrigações de companhias.

* Na quinzena finda modificou se algum tanto a situação dos nossos fundos no estrangeiro, conservando-se em Londres desde quinta feira firme a cotação em 33 1/4. O dinheiro encareceu um pouco mais no mercado da city, porque estando ha oito dias a 3 p. c. ante-hontem estava a 3 3/8 p. c. o desconto. A situação geral franceza continua a ser pouco desafogada, accentuando-se o crescente desequilibrio entre as importações e as exportações. Além d'isso os mercados estão muito inquietos, desconfiados e de uma sensibilidade extrema. As noticias do Brazil, que em seguida á deposição do marechal Deodoro tiveram alguma cousa de tranquilizador, voltam a inspirar pouca confiança, pois parece que os germens revolucionarios em elaboração no Rio Grande do Sul, não foram esterilizados, como se suppunha, pela substituição do presidente, o que decerto prova que a revolução tinha vistas mais amplas e mais vastas. Alem d'isso, se deve merecer confiança a nota publicada ácerca do novo governo do Rio de Janeiro, cremos haver razão para não julgar allí muito definida a situação, pois o ministerio, tanto quanto se pôde avaliar pelos nomes conhecidos, não parece de molde a restituir a influencia e o prestigio ás instituições, fortemente prejudicadas e abaladas pelos erros e pelos abusos das suas primeiras administrações. Em quanto a situação politica do Brazil se não define, por forma clara e positiva, a indecisão e a desconfiança continuarão a influir nos mercados europeus.

* Na praça de Lisboa durante a ultima semana, como na anterior, o dinheiro continuou muito procurado regulando:—para reportes de 7 a 8 p. c., para descontos a 6. p. c. no Banco de Portugal e de 7 e 8 p. c. particular. As inscrições melhoraram bastante, tendo subido de segunda feira até sabbado de 40,55 a 43,25 indício indubitavel da confiança que inspiram os recursos do paiz. Os titulos pequenos obtiveram 47,25. Os titulos da divida externa, subiram de 40,55 a 43,25,—titulos do emprestimo de 1888, (4 p. c.) conservaram o preço de 17.000 réis,—emprestimo 4 1/2 p. c. subiram de 50.400 a 51.780 réis. Acções de bancos:—do Banco de Portugal a 102.000 e 102.300,—de Lisboa & Açores a 87.000 réis,—do Commercial de Lisboa a 90.000 réis. As cotações dos cambios regularam:—s/ Londres 42 3/16,—s/ Paris 675, 679. A ultima cotação conhecida do cambio do Rio s/ Londres é referida a 25 e de 12 1/4.

J. F.

Bolsa de Paris 27 de novembro.

A bolsa tem dado prova d'uma grande energia, e graças ás excellentes compras a contado, todo o mercado tem luctado e conseguido triumphar dos perfidos ataques de que tem sido alvo, por parte da Allemanha e da Inglaterra, ciumentas do successo que tinha obtido em Paris a ultima emissão russa, effectuada sob os auspícios do *Crédit Foncier de France*.

A Renda vem pois de subir de novo 2 pontos, a 95,50 e, a julgar pela má qualidade dos srs. vendedores, é fóra de duvida que, ajudado pelo coupon de 16 de dezembro, o 3 % se elevará acima de 96. Os optimistas fallam já de 97, mas como a exageração na alta é tão prejudicial como a da baixa, cremos que os banqueiros projectam ficar n'um justo meio a fim de evitar qualquer nova reacção.

Os fundos russos são maravilhosamente mantidos e o Russo novo acaba de reganhar o seu preço d'emissão, isto é, 79,75, depois de ter estado a 75,25.

E' uma melhoria que se não deve perder de vista, dada a fraquesa do Rublo, com que o mercado de Berlim está ha muito impressionado.

Os Portuguezes teem subido nos ultimos dias, ficando hoje a 34,25; o Brazil que se havia elevado a 61, desceu a 58

Os valores de credito manteem-se firmes, mas sem operações. De resto na Bolsa não se faz mais que valores dos Estados, Russo, Exterior, Italiano; fóra d'isto as operações são sem interesse.

O Exterior inscreve-se a 65.

A nomeação do Sr. Camacho para governador do banco de Hespanha produziu aqui bom effeito.

G. Foddard

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

BOLSAS	TITULOS	1891 — NOVEMBRO — DIAS													
		16	17	18	19	20	21	23	24	25	26	27	28	30	—
Lisboa . . .	ACÇÕES Comp. Real Portugueza . . .	—	—	23,000	—	—	22,000	21,000	22,000	—	—	20,000	20,000	—	—
	» Ascensores mechanicos	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	OBRIG. Comp. Real Portugueza	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris	» Atravez d'Africa	60,000	—	—	59,500	—	—	—	—	59,000	—	—	—	59,000	—
	ACÇÕES Comp. Real Portugueza	100	91,25	85	87	90	90	85	84,25	84,25	82,50	83	87,50	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal	—	60	62,50	62,50	71,45	73	75	72	70	70	69,25	—	—	—
	» Norte de Hespanha	245	243,75	243	220	220	223	—	232	235	235	232	—	—	—
	» Madrid-Zaragoza-Alicante	205	205	204,25	207,50	207,50	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Andaluzes	305	310	311	310	323,75	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	OBRIG. Comp. Real Portugueza	457	455	450	452	454	454	454	453	454	457	455	454	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal	450	450	447	444	450	—	143	150	155	150	155	155	—	—
	» Norte Hespanha, 1. ^a hypotheca	355	338,75	332,50	360	365	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Atravez d'Africa	nom.	nom.	nom.	nom.	nom.	nom.	nom.	nom.	nom.	nom.	nom.	nom.	—	—
Londres . . .	» C. ^a da Beira Alta	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Atravez d'Africa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Amsterd . . .	» Atravez d'Africa	49	48	48	48	46,50	45,50	45,50	45,50	46,50	47,50	—	48	—	—
Bruxellas . . .	» Atravez d'Africa	nom.	nom.	nom.	nom.	nom.	nom.	nom.	nom.	nom.	nom.	nom.	—	—	—
Berlim	» Companhia Real 4 1/2 %	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Periodo de exploração	RECEITAS NO PERIODO						DESDE 1 DE JANEIRO				Observações
		1891		1890		Totaes		Differença a favor de				
		Kil.	Totaes	Kil.	Totaes	1891	1890	1891	1890			
COMPANHIA REAL	Antiga rede e nova não garantida (1)	de a	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	(1) Comprehede as linhas de Leste e Norte e ramaes de Caceres e Coimbra e as da nova rede Cintra-Torres, ramal de Cintura, urbana e Cascaes.
	Nova rede garantida (2)	de a	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	
Sul e Sueste	29 4 Novemb.	689	51.547:000	79:168	689	74.820:490	108:592	2.469.632:910	2.545.432:800	—	45.799:890	(2) Comprehede a linha de Torres-Figueira ramal de Alfarellos, e Beira Baixa.
—	5 11	—	52.551:000	76:271	—	73.950:890	407:359	2.522.483:910	2.619.423:690	—	97.239:780	
—	12 18	—	46.796:000	67:949	—	70.490:230	402:308	2.508.979:510	2.689.943:920	—	120.934:010	
—	29 4	334	5.950:000	47:844	468	6.380:000	37:976	203.381:000	180.134:000	23.250:000	—	
—	5 14	—	5.397:000	16:458	—	6.260:000	37:262	208.781:000	186.394:000	22.387:000	—	
—	12 18	—	5.165:000	45:464	—	6.070:000	39:702	211.946:000	193.064:000	18.882:000	—	
—	22 28 Outubro	475	44.677:420	38:742	475	45.430:680	41:448	617.828:605	561.523:695	56.304:970	—	
—	29 4 Novemb.	—	44.420:095	29:726	—	45.000:320	34:580	634.948:700	576.523:955	58.424:745	—	
—	17 23 Setemb.	340	20.431:958	60:093	340	20.496:810	59:402	660.772:475	694.536:365	—	30.764:490	
—	24 30	—	22.493:937	66:458	—	27.442:806	79:743	683.266:442	748.649:474	—	35.383:059	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	253	—	—	253	—	—	—	—	—	—	
—	15 24 Outubro	—	5.333:729	24:081	—	7.675:467	30:336	237.382:855	292.724:448	—	35.338:563	
—	22 28	—	5.425:662	24:445	—	7.224:521	28:543	262.808:517	299.942:939	—	37.434:422	
—	—	105	—	—	55	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	24 30 Setemb.	34	4.445:363	44:628	34	4.370:695	40:344	47.857:580	45.772:465	2.085:445	—	
—	4 7 Outubro	—	4.444:960	44:646	—	4.444:200	33:565	49.272:540	46.943:665	2.358:875	—	
—	8 14	—	4.008:745	29:668	—	995:480	29:279	50.284:255	47.909:445	2.472:410	—	
—	28 3 Novemb.	2803 P	4.442:445	504	2803	4.389:649	496	64.648:306	58.244:404	3.404:202	—	
—	4 10	—	4.489:008	531	—	4.380:454	492	63.437:344	59.624:558	3.542:756	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	29 4	2672	4.166:624	437	2672	4.100:847	442	46.840:463	45.442:089	4.368:374	—	
—	5 11	—	4.180:249	444	—	4.444:466	428	47.990:743	46.586:556	4.404:457	—	
—	12 18	—	4.205:737	454	—	4.445:698	428	49.496:450	47.732:253	4.464:497	—	
—	29 4	894	325:400	364	894	343:435	351	42.239:739	42.084:004	455:738	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	24 31 Outubro	460	399:527	867	460	455:977	994	40.484:644	9.755:454	429:490	—	
—	4 10 Novemb.	—	266:046	578	—	402:254	874	40.450:687	40.457:706	292:984	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	5 11	180	44:927	250	180	46:495	256	2.085:645	2.000:394	85:254	—	
—	12 18	—	43:224	240	—	38:637	245	2.428:869	2.039:048	89:824	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

PATENTES DE INVENÇÃO

Patentes de invenção, cujos prazos de concessão terminaram no mez de setembro de 1891

Verbeeck Briquet & C.—Aperfeiçoamento nos condieiros de oleo mineral—15 de setembro de 1891.

Maschinenbau Anstalt Humboldt, de Kalk,—Polés de supporte para os transway cabos—15 de setembro de 1891.

Maschinenbau Anstalt Humboldt, de Kalk,—Combina-

ção das alavancas da garra e do freio (travão) nos carris de ferro com tracção por cabos—15 de setembro de 1891.

Ernest Bazin, Aperfeiçoamentos nas pilhas rotativas (pilha Bazin) de zínco fixos e carvões girantes—25 de setembro de 1891.

Robert Bosse e Franz Wolters,—Aperfeiçoamentos no fabrico de cimentos—29 de setembro de 1891.

Benjamin William Warwick,—Distribuidor automatico aperfeiçoado dos que se fazem funcionar por meio da accção ou queda de uma ou varias moedas—16 de setembro de 1891.

Henry Barringer Cox,—Aperfeiçoamentos nos geradores thermo-electricos—17 de setembro de 1891.

Linhas hespanholas

Linares a Almeria.— Diz um collega que vae proceder-se immediatamente á expropriação dos terrenos desde Godor a Santa Fé e do terreno municipal de Nacimiento, para se emprehenderem os trabalhos d'esta linha.

Parece que os proprietarios de Almeria exigem exageradissimos preços pelos terrenos que teem que ser atravessados pela via ferrea, o que tem levantado grandes clamores entre a imprensa local.

Orense a Vigo.— Segundo os periodicos de Vigo, as grandiosas obras que se estão fazendo n'aquelle porto ficarão quasi inuteis se não se ligar o caminho de ferro com a margem.

Pela sua parte a companhia reconhece tambem essa necessidade, mas importando a obra em cerca de 600:000 pesetas, a companhia não está habilitada a effectual a sem auxilio do Estado.

Como é sabido a differença de nivel entre a linha ferrea e o porto é grande, o que obrigará a importantes obras de arte esta ligação.

Ciano Santa Ana.— Estuda-se a ligação d'esta linha com a estação de Miranda do Ebro, na linha do Norte, pelos valles de Caso e Nolon, o que lhe dará grande importancia.

De Lerida a França.— O sr. D. Bernardo Mas Castelló pediu ao governo que fosse considerada caduca a concessão da linha da Lerida ao Pyreneo Central por Nogueira-Ribagorzana e valle de Aran a França, sendo-lhe adjudicada sem subvenção alguma do Estado.

De S. Sebastian a Elgeibar.— Foram auctorisadas as transferencias de concessões dos caminhos de ferro de S. Sebastian a Deva e de Deva a Elgeibar, feitas por D. Manuel Marti, a favor da companhia do caminho de ferro de Elgeibar a S. Sebastian, ficando esta companhia, obrigada nos mesmos termos e com as mesmas garantias ao cumprimento das condições estipuladas.

Calatayud a Sagunto.— Segundo consta ao nosso collega *Gaceta de los Caminos de Hierro*, de Madrid, assim que se reunam as camaras será pedida ao governo a annullação das concessões d'esta linha do paiz visinho.



Linhas estrangeiras

FRANÇA

A convite do ministro das obras publicas, todas as companhias francezas resolveram adoptar um modello uniforme para os *récepissés* de pequena velocidade.

O convite foi feito em 5 de novembro e 10 dias depois estava proposto e approvedo o novo modello.

Trata agora o mesmo ministro de unificar os prazos de transporte, que, para as grandes linhas, são de 24 horas cada 200 kilometros e cada 125 nas outras.

Novo embaraço para a construcção do metropolitano de Paris. O projecto de convenio com o *Crédit Foncier* foi recusado pela commissão de viação.

Aquelle estabelecimento de credito offerecia emprestar á camara de Paris 50 milhoes, em 1892 e 1893, mas como a camara não dispõe, por agora, dos fundos necessarios para o juro e amortisação, o *Foncier* propunha que esses pagamentos só começassem em 1898 e por 60 annos, mediante a taxa de 3,65 % de juro e 0,47 de amortisação.

A commissão, apesar do parecer favoravel do relator, julgou onerosas estas condições.

ALLEMANHA

Uma casa de Magdeburg, a *Allgemeine Elektrizität Gesellschaft*, propoz á camara de Berlim um projecto de um metropolitano em tunnel de ferro de 14 kilometros.

AUSTRIA

Que se vejam n'este espelho alguns prazuentos que de foz em grita esbravejam quando os comboios portuguezes chegam atrasados.

Segundo uma correspondencia de Vienna para a *Rivista Generale delle Frorovie*, os atrasos na chegada dos comboios ás estações terminus das linhas austriacas, durante o mez de setembro, foram só os seguintes :

Trens de grande velocidade atrasados mais de 10 minutos, 592; trens de passageiros atrasados mais de 20 minutos, 1:317; mixtos, mais de 30 minutos, 185; ou um total de 2:099 trens atrasados, em um mez, média de 70 por dia. Não é mau serviço.

INGLATERRA

Foi construida nas officinas de Crewe, da companhia Nord Western, uma nova locomotiva, cuja experiencia se fez ha dias entre esta cidade e Chester, que vence 100 kilometros por hora.

E' do systema Compound, com tres cylindros e quatro rodas motoras conjugadas, de 2,14^m de diametro, e pesa 15 toneladas mais que as locomotivas dos expressos.

Londres vae ter tambem o seu transway cabo, entre Streatham Hill e Kensington, 9 kilometros de linha

A originalidade d'esta construcção é que os carros, chegados ao ponto terminus, poderão seguir a outros destinos por meio de cavallos.

A velocidade do cabo será de 13 kilometros por hora.

Espera se que os trabalhos de construcção estejam terminados já em fevereiro proximo.

Time is money.

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO ATRAVEZ D'AFRICA

Relatorio do conselho d'administração e parecer do conselho fiscal

APRESENTADOS Á ASSEMBLÉA GERAL IO EM DE NOVEMBRO DE 1891

(Continuado do numero antecedente)

Passivo

Capital

Importancia de 40:000 acções de 90\$000 réis.....	—	3.600:000\$000
---	---	----------------

Obrigações

Creadas:

9:450 de 450\$000 réis.....	4.252:500\$000	
47:250 de 90\$000 ".....	4.252:500\$000	
	<u>8.505:000\$000</u>	

Menos sorteadas:

21 de 450\$000 réis 9:450\$000		
100 de 90\$000 " 9:000\$000	18:450\$000	8.486:550\$000

ESCLARECIMENTOS:

Somma de obrigações creadas.	8.505:000\$000	—
Da qual:		

Recebido conforme o contrato de Trustees	315:000\$000	
--	--------------	--

Recebido dos mesmos em pagamento das 4 primeiras secções.	3.240:000\$000	
---	----------------	--

Em escriptos do Thesouro Portuguez e consolidados inglezes.....	1.215:936\$900	
---	----------------	--

Differença na emissão....	1.764:593\$100	
---------------------------	----------------	--

Obrigações em ser.....	1.969:470\$000	
------------------------	----------------	--

	<u>8.505:000\$000</u>	<u>8.505:000\$000</u>
--	-----------------------	-----------------------

Credores

Saldo	—	254:700\$000
-------------	---	--------------

Fundo de reserva

Conforme o art. 57.º do estatuto	—	120:000\$000
--	---	--------------

Obrigações sorteadas por pagar

Sorteio de 20 de junho de 1888:

N.º 22:635	90\$000	
------------------	---------	--

Dito de 21 de dezembro de 1888:

N.º 20:351	90\$000	
------------------	---------	--

Dito de 21 de dezembro de 1889:

N.º 25:270.....	90\$000	
-----------------	---------	--

" 55:357.....	90\$000	180\$000
---------------	---------	----------

A transportar.....		<u>12.461.250\$000</u>
--------------------	--	------------------------

Transporte.....	360,000	12.461:250,000
Sorteio de 21 de junho de 1890:		
N.º 25:997.....	90,000	
» 28:359.....	90,000	
» 35:913.....	90,000	
» 52:530.....	90,000	
» 55:037.....	90,000	450,000
Dito de 20 de junho de 1891:		
N.º 1:658.....	450,000	
» 5:892.....	450,000	
» 21:927.....	90,000	
» 25:095.....	90,000	
» 25:485.....	90,000	
» 28:710.....	90,000	
» 29:347.....	90,000	
» 33:737.....	90,000	1:440,000
Réis.....		12.463:500,000

Serviço de coupons e amortização

Continuamos a registar com louvor a fôrma porque tem sido effectuado este serviço pela Sociedade Constructora do caminho de ferro de Ambaca, sendo crêdores de não menores elogios tanto os Trustees d'esta Companhia como o sr. Charles Castelli, digno secretario dos mesmos.

Empregados da companhia

Em nada teem desmerecido do bom conceito em que sempre os temos tido.

Incidente

O ex-subempreiteiro do nosso caminho de ferro, no intuito de impugnar a legalidade da rescisão do seu contrato com a Sociedade Constructora do caminho de ferro d'Ambaca, aggravou da sentença que lhe tirou a posse da linha, sendo a referida sentença confirmada a favor da Sociedade constructora do caminho de ferro d'Ambaca. Desistindo de levar a sua reclamação até ao Supremo Tribunal de Justiça, o subempreiteiro entendeu preferível tentar crear embaraços á Sociedade Constructora e a esta Companhia, requerendo em Lisboa o arresto não só contra os haveres da mesma Sociedade, mas também contra os da nossa Companhia tanto na séde como em poder dos Trustees, sendo o arresto negado pelo meretissimo juiz da 3.ª vara de Lisboa.

Assim repellido, lavrou um protesto para fazer valer os seus direitos aos mesmos haveres, requerendo pela 1.ª vara de Lisboa deprecada para ser intimada em Londres aos nossos Trustees. Prevendo-se que o fim do subempreiteiro era intimidar os Trustees, com cujo desconhecimento das leis portuguezas contava, requereu-se ao meretissimo juiz da 1.ª vara de Lisboa, que se dignasse esclarecer o que importava e a força legal que tinha o protesto segundo a nossa legislação.

Dignou-se o recto e illustrado magistrado fazer o esclarecimento, mostrando que o protesto nenhuma força legal tinha—e realmente o protesto não é mais do que a opinião, a presumpção de direito por parte do protestante.—Aggravou o subempreiteiro da decisão do juiz, sendo esta confirmada pelo Tribunal da Relação de Lisboa e posteriormente pelo Supremo Tribunal de Justiça.

Em Londres seguiu o processo os seus tramites, sendo constantemente repellido o subempreiteiro com a condemnação das custas, como é de esperar que o seja, se ainda appellar.

Ultimamente parece o subempreiteiro resolver-se a demandar a Sociedade Constructora em Portugal. Começa pelo fim; mas é preciso reconhecer que se decidiu a lér o seu contrato e a submeter-se á obrigação de o cumprir, pois uma das condições do mesmo estatue que, *para todos os effeitos legais, as partes elegem domicilio na séde da Companhia e declaram fóro portuguez.*

Sobre os merecimentos da causa nada diremos por só competir aos tribunaes o aprecial-os, e porque, embora o subempreiteiro procure envolver esta Companhia no processo, ella nada tem que vêr com o contrato, verdadeira origem do mesmo processo.

Situação em Africa

EXPLORAÇÃO

Temos 194 kilometros promptos, estando os primeiros 180 (limite da 4.ª secção) abertos á exploração publica e os 14 ultimos em serviço da construcção.

Em 30 de junho de 1890 a exploração não passava do kilometro 100; em outubro do mesmo anno foi esta levada até ao kilometro 140, e em março do corrente anno chegou ao kilometro 180, e podia ir até ao Itombe no kilometro 190 se o contrato com o governo de Sua Magestade se não oppozesse a isso; infelizmente, o contrato determina que a abertura á exploração só pode ter lugar por secções de 40 kilometros.

As novas estações são: Cunga, kilometro 117; Cassoneca no kilometro 140; Barraca, kilometro 150; Calunguambo, 180, Zenza do Itombe, 190.

Pelo mappa n.º 1 junto, «Receita por kilometro de linha e semestre», podeis vêr que o movimento e trafego augme ntam, n'a-

ma progressão animadora, á medida que a linha se vae aproximando dos ricos concelhos do interior da provincia d'Angola.

Assim o numero de passagens que no 1.º semestre de 1890 foi de..... 13:135
 subiu no 2.º semestre a..... 15:461
 e no 1.º semestre d'este anno a..... 23:442

As mercadorias transportadas em grande e pequena velocidade que no 1.º semestre de 1890 pesaram..... 1.152:067 kil.
 no 2.º semestre..... 1.812:656 »
 subiram no 1.º semestre de 1891 a..... 2.495:257 »

O transporte de gado acompanhou esta escala ascendente; assim no 1.º semestre de 1890 foram transportadas. cabeças. 149
 no 2.º semestre, idem..... 459
 e no 1.º semestre d'este anno, idem..... 633

Deve notar-se ainda, que no 2.º semestre de 1890 só durante os ultimos trez mezes é que foram explorados 140 kilometros, e no 1.º semestre d'este anno só em quatro mezes se fez a exploração de 180 kilometros

Vê-se portanto, que o augmento, relativo ao anno findo, tanto em passagens como em mercadorias, é de mais de 100 0/0, e em gado de 400 0/0.

Como indicação de que a tendencia para augmento é accentuada, apresentaremos o resultado da exploração dos mezes de julho e agosto; em que o numero de passageiros, tendo sido de 9:008, corresponde, para o semestre, a 27:924, e as mercadorias 1.358:093 kil. correspondem para o semestre a 4.074:279 kil.

Estes numeros, porém, devem ser excedidos notavelmente, por quanto o rendimento da linha, desde que chegou ao kilometro 180, tem augmentado por mez cerca de 463,000 réis.

Dos mappas n.ºs 2 e 3, «Movimento e trafego por estações», vê-se ainda que, comquanto o movimento ascendente e descendente de passageiros seja proximamente o mesmo nas diferentes estações de Catete a Calunguambo, limite da exploração, são em peso muito inferior ás recebidas ou consignadas ás mesmas.

E sendo a producção dos concelhos do interior representada por generos de maior peso do que aquelles que tem de importar, devendo portanto o trafego descendente ser muitas vezes mais importante do que o ascendente, vê-se que os productos d'aquelles concelhos esperam pela aproximação do caminho de ferro, e das communicações para as estações, para então poderem procurar o littoral.

Ora se o trafego tem augmentado pela fôrma que acima vimos, não entrando ainda como factor, ou só n'uma parcella infima a expedição dos productos de Cazengo Golungo e mais concelhos do interior, devemos concluir que, chegando a linha a estes concelhos, o augmento na receita será muito superior ao que até agora tem havido mensalmente e que acima demos noticia.

(Continúa.)

Avisos de serviço

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Linha da Beira Baixa

Desde 26 do corrente ficam suspensos, até novo aviso, os comboios correios n.º 45 B que parte de Abrantes, ás 12-45 da noute e chega á Covilhã ás 8-35 da manhã, e n.º 46 B, que parte da Covilhã ás 3-45 da tarde e chega a Abrantes ás 11-5 da noute. Lisboa, 25 de novembro de 1891.

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

Horario dos comboios desde 1 de dezembro de 1891

Linha de Mirandella

Foz Tua part. 2,30 tarde.—Mirandella cheg. 5,34 tarde.
 Mirandella part. 8,51 manhã.—Foz Tua cheg. 11,46 manhã

Linha de Vizeu

Santa Comba part. ás 8,35 manhã.—Vizeu cheg. ás 11,2 manhã
 " " " 8,50 tarde.— " " " 11,27 tarde. (1)
 " " " 6 manhã.— " " " 8,37 manhã (2)
 Vizeu part. ás 12 manhã.—Santa Comba cheg. ás 2,30 tarde.
 " " " 7,50 manhã.— " " " 10,26 manhã. (3)
 " " " 3,30 tarde.— " " " 6 tarde. (4)

(1) só tem logar aos dom.ºs 3.ºs e 5.ºs —(2) só ás 3.ºs feiras (3) só aos dom.ºs e 5.ºs (4) só ás 2.ºs e 3.ºs feiras

Arrematações

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Serviço de Via e Obras

Tarefa n.º 7 — Fornecimento de 20:000 travessas de carvalho.
 Tarefa n.º 8 — Fornecimento de 10:000 travessas de carvalho.

Na estação de Lisboa em Santa Apolonia, secretaria da Exploração da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, perante o Ex.^{mo} Sr. Engenheiro Chefe d'Exploração, pela 1 hora da tarde do dia 9 de dezembro proximo futuro, serão recebidas propostas para o fornecimento de 20:000 travessas de carvalho (Tarefa n.º 7) e 10:000 travessas de igual especie (Tarefa n.º 8) destinadas á conservação da via.

As condições para adjudicação estão desde já patentes na estação de Santa Apolonia e repartição de Via e Obras.

As propostas deverão ser dirigidas ao Engenheiro Chefe d'Exploração, em carta fechada, tendo exteriormente no sobrescripto a indicação—Proposta para o fornecimento de 20:000 ou 10:000 travessas, e ser redigidas segundo o theor seguinte.

Eu abaixo assignado, residente em..... obrigo-me a fornecer á Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes 20:000 travessas de carvalho, Tarefa n.º 7 sendo 4.000 de 2,70×0,12×0,24 pelo preço de.....réis cada uma—14.000 de 2,80×0,13×0,26 pelo preço de.....réis cada uma—2.000 de 2,80×0,14×0,26 pelo preço de.....réis cada uma:—ou—10.000 travessas de carvalho, Tarefa n.º 8, sendo 2.000 de 2,80×0,12×0,24 pelo preço de.....réis cada uma—7.000 de 2,80×0,13×0,26 pelo preço de.....réis cada uma e 1.000 de 2,80×0,14×0,26 pelo preço de.....réis cada uma, na conformidade das condições patentes na repartição de Via e Obras de que tomei pleno conhecimento. (Data, assignatura e preços devem ser por extenso e em letra bem intelligível)

Para concorrer a esta adjudicação cada licitante depositará previamente no cofre da Companhia a quantia de 160:000 réis (para a Tarefa n.º 7) e 80:000 réis (para a Tarefa n.º 8) que lhe será devolvida se a proposta não for aceite do que será avisado.

O documento comprovativo d'este deposito acompanhará a proposta, mas fora do involucro fechado, contendo a proposta.

Desejando qualquer concorrente fazer proposta para os dois lotes, deverá fazel-a em cartas separadas.

Em caso d'empate no preço das propostas, proceder-se ha, acto contido, á licitação verbal entre os licitantes que offerecerem equal preço não sendo admittido lanço inferior a 1:000 réis na totalidade do fornecimento.

A Companhia reserva-se o direito d'aceitar ou não a proposta. Lisboa, 25 de Novembro de 1891.

O Director Geral da Companhia
Manuel Affonso d'Espregueira

FILTRO CHAMBERLAND

SYSTEMA PASTEUR

O unico filtro industrial capaz de se oppór efficazmente á transmissão das doenças pelas aguas destinadas á alimentação.

Filtro adoptado mediante concurso para o serviço do exercito francez.

Deposito especial para Portugal

79, RUA NOVA DO ALMADA, 79

LISBOA

ESPINGARDAS

De 1 e 2 cannos, de vareta e de carregar pela culatra. Cartuxos vazios e carregados, bolsas 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.

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

F. A. Ventura, Travessa de S. Domingos, 48 a 56

LISBOA

CONSTRUCÇÕES EM TODO O GENERO

Escriptorio: rua de José Estevão, n.º 11, 1.º

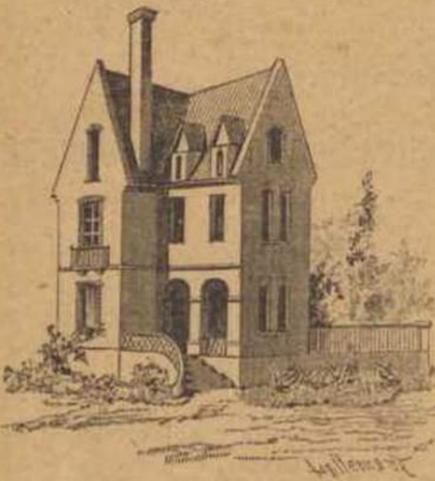
LISBOA

Encarrega-se de todo o genero de construcções por empreitada ou administração.

Estudos e projectos

PREÇOS RASOAVEIS

Rua de José Estevam, 11, 1.º



COMPANHIA PORTUGUEZA

DE

ESCOVAS E PINCEIS

(SOCIEDADE ANONYMA)

ESCOVAS para fato, cabeça e calçado, de todas as qualidades.

BROXAS E PINCEIS para pinturas e caiacões. ESPANADORES para balcão, moveis, cabelleiros e carruagens.

BRUSSAS para limpeza de animaes, para typo e para fabricas de lanifícios.

DEPOSITO EM LISBOA

25 — Rua de S. Christovão — 25

La Union e el Fenix Español

COMPANHIA DE SEGUROS REUNIDOS

CAPITAL DE GARANTIA 1.620:000\$000

Segura contra fogo, explosão de gaz, e raio, bem como effectua seguros maritimos e de vida

DIRECTORES

LIMA MAYER & FILHOS

59, RUA DA PRATA, 59 — 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

H. PARRY & SON

Officinas de machinas, caldeiras

CONSTRUCÇÕES NAVAES

34, Rua Vinte e Quatro de Julho, 36 ESTALEIRO
 LISBOA NO **GINJAL**

FONSECAS, SANTOS & VIANNA

BANQUEIROS

120—Rua Nova d'El-rei—120

(vulgo dos Capellistas)

LISBOA

SOCIOS

Francisco Izidoro Vianna, Carlos Ferreira
 dos Santos Silva, Francisco da Silveira Vianna,
 Pinto da Fonseca & Irmão

SUCCURSAL NO PORTO

Pinto da Fonseca & Irmão

143—Praça de D. Pedro—143

Compram e vendem fundos publicos nacionaes e estrangeiros, acções de bancos e companhias.
 Tomam e saccam letras sobre todas as praças estrangeiras e do reino.
 Recebem generos e fundos publicos á consignação.
 Recebem depositos em conta corrente a juro convencional, á vista ou a prazo.
 Fazem todas as operações de casa bancaria e de comissão.

BANCO

Nacional Ultramarino

BANQUE COLONIALE PORTUGAISE

Capital 12.000:000\$000—Realisado 3.600:000\$000

SÉDE EM LISBOA

RUA DOS CAPELLISTAS, 74

SUCCURSAES

EM LOANDA MOÇAMBIQUE

Agencias em Benguella, Mossamedes, S. Thomé
 S. Thiago de Cabo Verde, Lourenço Marques, Quilimane e Gôa

AGENCIAS nas principaes cidades da Europa e America, e em todas as principaes povoações do reino e ilhas.

Sacca e remette, e faz todas as operações bancarias em relação com o continente e com as diversas agencias já indicadas.

GERENCIA

CONSELHO FISCAL

Governador.—Conde de Ottolini.
 Vice-governadores.—Conselheiro
 A. Joaquim de Castro Gonçalves,
 Luiz Adolpho de Sommer.

Conde de S. Januario.
 Eduardo Pinto da Silva e Canha.
 Alfredo Mendes da Silva.

D. M. DA COSTA RIBEIRO & C.

Effectuam transacções em todos os ramos bancarios e commerciaes

Tomam e saccam letras sobre todo o reino.

Compram e vendem papeis de credito.

Taxam sobre todas as praças de Hespanha, mesmo sobre as menos importantes.

Tomam papel, saccam e dão cartas de credito, circulares sobre a França, Italia, Inglaterra, Suissa, Allemanha, Belgica e todas as principaes praças estrangeiras.

*Agentes do Banco de Guimarães
 Correspondentes do Banco Commercio e Industria, do Porto,
 e do Banco Commercial de Coimbra
 Agentes geraes da fabrica
 de alcool em S. Christovão, Faro.*

ESCRITORIO

23—Calçada de S. Francisco—LISBOA

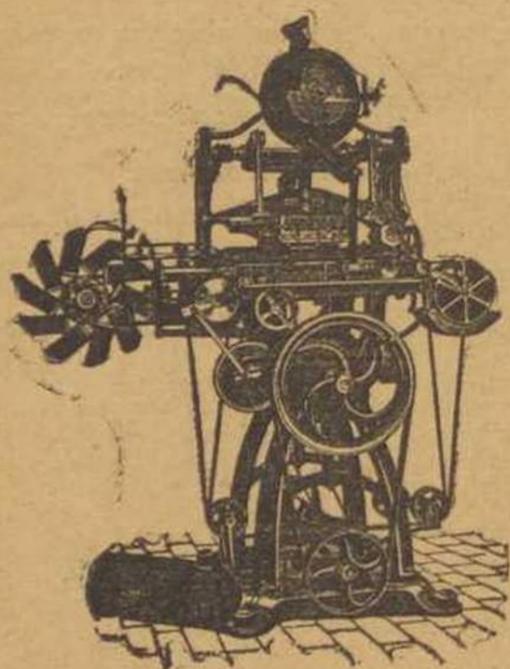
Telephone n.º 313

F. F. A. SCHULZE

Fehrbellnerstrasse 47/48 — BERLIN



Fornecedor de APPARELHOS DE AQUECIMENTO E ILLUMINAÇÃO
 PARA
 CAMINHOS DE FERRO, Correios e marinha



GANDENBERGER'sche MASCHINENFABRIK

GEORG GOBEL — DARMSTADT — ALLEMANHA

Fabrica ha muitos annos como unica especialidade

Toda a qualidade de

MACHINAS E APPARELHOS PARA CORTAR, IMPRIMIR, DATAR E PERFURAR
 Bilhetes de Caminhos de Ferro

NOVIDADE NOTAVEL

Machina Universal para bilhetes de Tramways

Com esta machina imprimem-se bilhetes de qualquer genero e tamanho, a mesmo tempo **dos dois lados**, com diversas cores, **sahindo numerados**, perfurados e cortadas **um a um** de tamanho desejado.

Por meio de um aparelho especial os bilhetes são contados automaticamente, e reunidos em pacotes de 100, em forma de livro ou de rolo. **O maior formato dos bilhetes póde ser até 10 x 16 centimetros.**

Sociedade Anonyma de MARCINELLE e COUILLET

COUILLET — BELGICA

Minas de carvão, Altos fornos, Fabricas d'aço, Laminairs, Officinas de construcção, Forjas, Fundição, Caldeiraria

PRODUCCÃO ANNUAL: 18.000:000 FRANCOS (3:240 CONTOS DE RÉIS)

NUMERO DE OPERARIOS 5:500

Representantes em Portugal:—Lisboa, A. F. Cast. R. dos Fanqueiros 121. — Porto, Glama & Leite

Ferro fundido de todas as qualidades.—Carris, ferros de commercio, arco, vigotas, arvores de transmissão, chapas, fixes de locomotivas, barras em grande largura.

Locomotivas de todas as dimensões.—Especialidade de locomotivas para vias reduzidas.—Machinas motoras de todas as forças, para minas, metalurgia, fabricas etc.—Locomoveis ventiladores de grandes diámetros para minas de carvão.

Apparelhos d'esgoto, Motores de grandes forças, para extracção, alimentação d'agua nas cidades etc.—Gruas moveis, gruas a vapor.—Material completo fixo e movel para caminhos de ferro de via reduzida, vias portateis, locomotivas, wagonetes, cruzamentos etc.

MATERIAL DE GUERRA PARA A ENGENHARIA E A ARTILHERIA

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 - Fora de
Concurso. Paris 1889

Adresse telegraphico - *Métal, Bruxellas*

AUGUSTO BLUMENTHAL HAMBURGO VAPORES DIRECTOS

ENTRE

Hamburgo e Lisboa, Porto, Vigo, Coruña, Gijon,
Santander, Bilbao, S. Sebastian Passages, Cadiz, Malaga,
Cartagena, Alicante, Valencia, Tarragona e Barcelona
(Sevilha e Almeria, via Cadiz)

Expedições para Gibraltar

Tanger, Safi, Larache,
Rabat, Casablanca, Mazagão e Mogador

Serviço combinado de Hamburgo para Portugal e Hespanha

PELOS RAPIDOS VAPORES CORREIOS

DA

COMPANHIA HAMBURGUEZA - SUL-AMERICANA

Todas as quartas feiras

E' bem conhecida a segurança e velocidade d'este serviço
pelo que todos os viajantes os preferem

FRETES DIRECTOS ENTRE HAMBURGO

Porto, Elvas, Badajoz,
Valencia d'Alcantara, e todas as estações
do caminho de ferro até Madrid

AGENTES

EM LISBOA

Ernesto George

R. da Prata, 8 2.º

EM MADRID

Cezar Féreal

Calle de la Victoria, 2

Para fretes e todos os esclarecimentos

Augusto Blumenthal - HAMBURGO

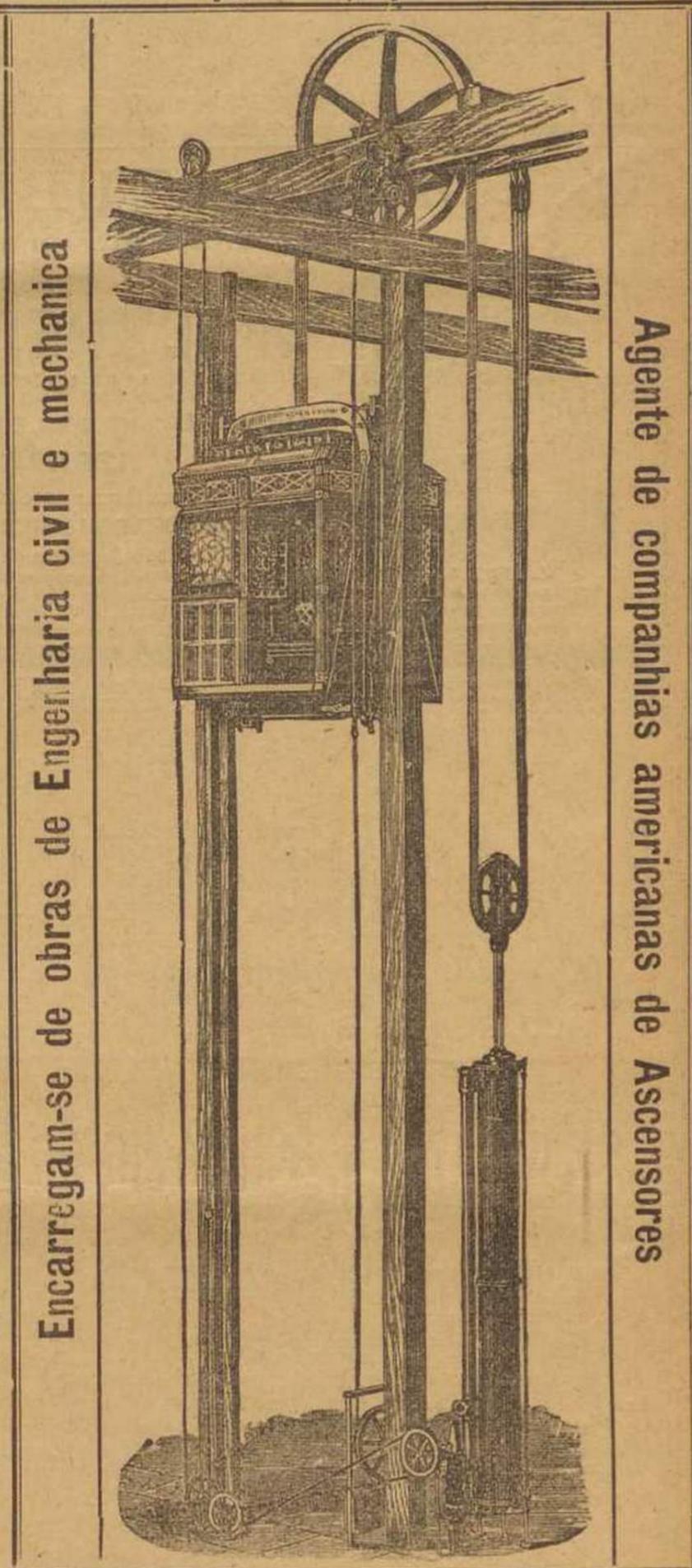
Richard Oakley & C.^a

50 - RUA DO CORPO SANTO - 1.º

Agentes para o reino de Portugal da celebrada casa

DE
SAXBY & FARMER
LONDRES

Ascensores hydraulicos, systema **OTIS**



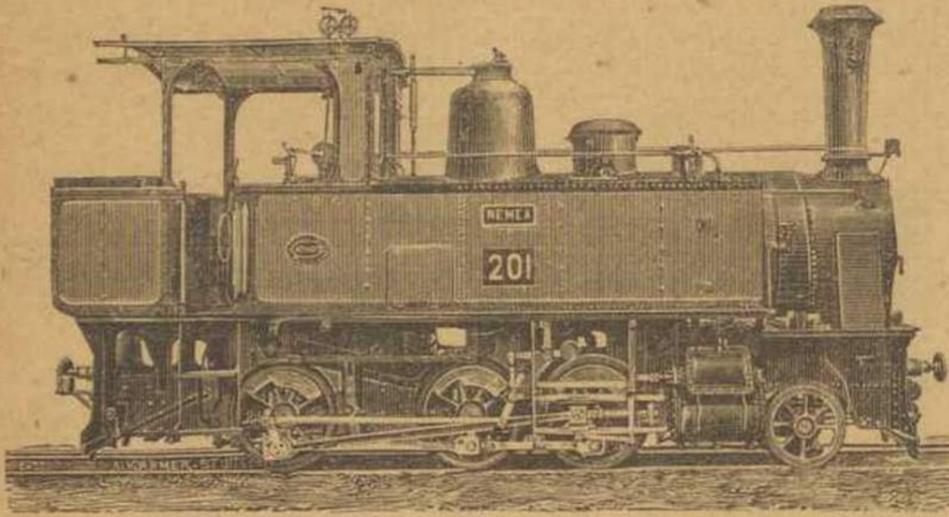
Encarregam-se de obras de Engenharia civil e mechanica

Agente de companhias americanas de Ascensores

Construccion toda a classe de material para caminhos de ferro-carris, travessas, etc. Carvão de primeira qualidade.

Machinas e machinismo para Fabricas, Minas e diversos usos das primeiras casas de Inglaterra.

Dão-se orçamentos DETALHADOS e garante-se a boa execucao das obras



Enviem-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 TENDR
PARA VIAS PRINCIPAES E SECUNDARIAS, TRAMWAYS
Construcções de edificios e exploração de minas

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

Agente geral em Hespanha—**JULHES LAHOUSE-BARCEONA**

CALDEIRAS TUBULARES INEXPLOSIVEIS

da mais moderna e perfeita construcção

ESPECIALIDADE EXCLUSIVA DE

WALTHER & COMP.^A

KALK—Colonia S/Rheno

Ligação de tubos sem massa nem amiantho nem outros materiaes analogos

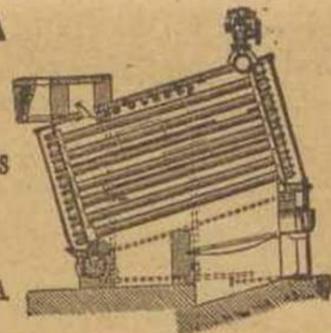
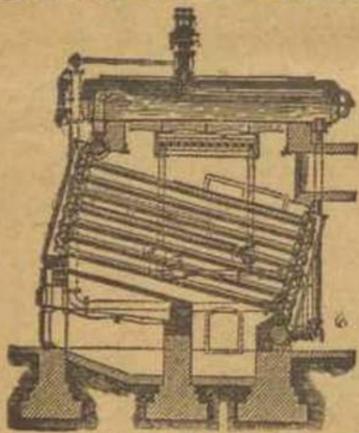
APPARELHO EHLERS

Para limpar automaticamente a agua do vapor.

EXPULSÃO MECHANICA DOS RESIDUOS DA CALDEIRA

Patentes de invenção na Allemanha e estrangeiro

VANTAGENS — Segurança—economia—aquecimento rapido—alta pressão—vapor secco—facilidade de desarmar (o que permite transportar-se por qualquer caminho)—montagem simples e facil—limpeza commoda—installação economica.
Premiadas nas exposições de Colonia 1875, 1876, 1888, Melbourne, 1880, 1881, 1889, Francfort S. Mein 1881 e Milão 1887.
Para o transporte por paizes montanhosos construem-se as caldeiras de modo que a peça mais pesada não ultrapasse 120 a 130 kilogrammas.



TINTURARIA

— DE —

P. J. A. CAMBOURNAC

14, Largo da Annunciada, 16

120, RUA DE S. BENTO, 120

LISBOA

OFFICINAS A VAPOR

RIBEIRA DO PAPEL

Estamparia mechnica

Tinge seda, lã, linho e algodão, em fio ou em tecidos, bem como fato feito ou desmanchado.

Limpa pelo processo parisiense, fato de homem, vestidos de seda ou de lã, etc., sem serem desmanchados.

Os artigos de lã limpos por este processo não estão sujeitos a serem depois atacados pela traça.

Encarrega-se da reexpedição pelo caminho de ferro, correio ou outra qualquer via.

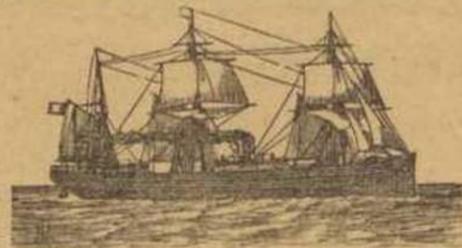
TINTAS PARA ESCREVER

DE DIVERSAS QUALIDADES

Rivalisando com as dos fabricantes inglezes, allemães e francezes
POR PREÇO INFERIOR

Royal Mail Steam Packet Company

(MALA REAL INGLEZA)



A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Em 7 de dezembro o paquete

TAMAR

Para Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos

Em 7 de dezembro: o paquete «TAGUS» para

Montevideo e Buenos-Ayres

Fazendo escala por Las Palmas

O paquete «TRENT», esperado em 6 ou 7 de dezembro para

Southampton e Antuerpia

As accomodações para passageiros são inexciveis em conforto, havendo a bordo d'estes paquetes todos os melhoramentos que se teem 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

PERCURSOS	KILOMETROS
Companhia Real	
Lisboa Central do Rocio a Santarem.....	84
Lisboa C. S. a Santarem.....	75
Santarem a Entroncamento.....	32
Entroncamento a Abrantes.....	29
Abrantes a Torre das Vargens.....	40
T. das Vargens a Front. de V. d'Alcantara	72
" " " " " Badajoz.....	101
Entroncamento a Alfarellos.....	93
Alfarellos a Coimbra.....	21
Coimbra a Pampilhosa.....	17
Pampilhosa a Aveiro.....	42
Aveiro a Porto.....	64
Lisboa Central do Rocio a Bemfica.....	12
Alcantara a Bemfica.....	7
Bemfica a Cacem.....	12
Cacem a Cintra.....	10
" " Torres Vedras.....	47
Torres Vedras a Caldas da Rainha.....	41
Caldas da Rainha a Leiria.....	56
Leiria a Amieira.....	45
Amieira a Figueira da Foz.....	11
" " Alfarellos.....	17
Figueira da Foz a Alfarellos.....	23
Alcantara-Terra a Cascaes.....	24
Abrantes a Castello Branco.....	94
Castello Branco a Covilhã.....	72
Covilhã a Guarda (quando abrir á explo- ração).....	
Sul e Sueste	
Lisboa a Pinhal Novo.....	26
Pinhal Novo a Setúbal.....	13
" " " Vendas Novas.....	42
Vendas Novas a Casa Branca.....	34
Casa Branca a Extremoz.....	79
" " " a Beja.....	64
Beja a Amoreiras.....	73
Amoreiras a S. Bartholomeu de Messines.	64
S. Bartholomeu de Messines a Faro.....	51
Beja a Pias.....	43
Minho e Douro	
Porto a Ermeziñde.....	9
Ermeziñde a Famalição.....	24
Famalição a Nine.....	7
Nine a Braga.....	45
" " " Vianna.....	43
Vianna a Caminha.....	24
Caminha a Valença.....	26
Ermeziñde a Villa Meã.....	43
Villa Meã a Regoa.....	53
Regoa a Foz Tua.....	37
Foz Tua a Barca d'Alva.....	60
Beira Alta	
Figueira da Foz a Pampilhosa.....	51
Pampilhosa a Luso.....	9
Luso a Santa Comba.....	27
Santa Comba a Mangualde.....	44
Mangualde a Guarda.....	78
Guarda a Villar Formoso.....	46
Porto á Povoá e Famalição	
Porto (Boa Vista) a Povoá de Varzim.....	28
Povoá de Varzim a Famalição.....	29
Companhia Nacional	
Foz Tua a Mirandella.....	55
Santa Comba a Vizeu.....	50
Docas e Peninsulares	
Villar Formoso a Fuentes de San Esteban	69
Barca d'Alva a " " " " " " " "	79
Fuentes de San Esteban a Salamanca.....	57

Parte A

Requisição do bilhete

+BE+

Na estação de requisiço um bilhete circulatório de ___ classe, para percorrer o itinerario por mim traçado no mappa retro, nas condições d'esta tarifa que fica em meu poder; bilhete que me será entregue desde ___ de ___ de 189___ até ___ de ___ de 189___

Assignatura _____

Morada _____

Parte B

em ___ de ___ de 189___

Ao Sr. Chefe do Serviço de
Fiscalisação e Estatística

Remetto a presente requisição para que lhe possa ser dado o devido seguimento.
O deposito de 25000 réis entra em c/c d'hoje.

O Chefe da Estação

Parte C

Em ___ de ___ de 189___

Ao Sr. Chefe da Estação de

Remetto o bilhete n.º _____ na importancia de Rs. _____\$_____ para que V. S. o entregue ao requisitante, e devolva a presente.

O Chefe do Serviço de Fiscalisação e Estatística

Parte D

em ___ de ___ de 189___

Ao Sr. Chefe do Serviço de
Fiscalisação e Estatística

Entregue o bilhete ao requisitante, entrando o seu importe em c/c de hoje.
Devolvido o bilhete que não foi procurado.

O Chefe da Estação



Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, Caminhos de ferro do Sul e Sueste, Minho e Douro,
e Companhias dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, do Porto á Povoá e Famalicão,
Nacional de Caminhos de ferro e das Docas do Porto e Caminhos de ferro Peninsulares

TARIFA COMBINADA P. N.º 4—GRANDE VELOCIDADE

(P. n.º 5 no Minho e Douro)

BILHETES D'EXCURSÃO

COM ITINERARIOS ESCOLHIDOS PELOS PASSAGEIROS

Desde 1 de Janeiro de 1892

PREÇOS DOS BILHETES

PERCURSOS	1.ª Classe	2.ª Classe	3.ª Classe	PERCURSOS	1.ª Classe	2.ª Classe	3.ª Classe	PERCURSOS	1.ª Classe	2.ª Classe	3.ª Classe
Até 500 k. ^{ms} . . .	8\$000	6\$000	4\$000	De 951 a 1.000 k. ^{ms} . . .	14\$000	10\$500	7\$000	De 1.901 a 2.000 k. ^{ms} . . .	26\$000	19\$500	13\$000
De 501 a 550 " . . .	8\$600	6\$600	4\$300	" 1.001 " 1.100 " . . .	15\$200	11\$400	7\$600	" 2.001 " 2.200 " . . .	28\$000	21\$000	14\$000
" 551 " 600 " . . .	9\$200	6\$900	4\$600	" 1.101 " 1.200 " . . .	16\$400	12\$300	8\$200	" 2.201 " 2.400 " . . .	30\$000	22\$500	15\$000
" 601 " 650 " . . .	9\$800	7\$300	4\$900	" 1.201 " 1.300 " . . .	17\$600	13\$200	8\$800	" 2.401 " 2.600 " . . .	32\$000	24\$000	16\$000
" 651 " 700 " . . .	10\$400	7\$800	5\$200	" 1.301 " 1.400 " . . .	18\$800	14\$100	9\$400	" 2.601 " 2.800 " . . .	34\$000	25\$500	17\$000
" 701 " 750 " . . .	11\$000	8\$200	5\$300	" 1.401 " 1.500 " . . .	20\$000	15\$000	10\$000	" 2.801 " 3.000 " . . .	36\$000	27\$000	18\$000
" 751 " 800 " . . .	11\$600	8\$700	5\$800	" 1.501 " 1.600 " . . .	21\$200	15\$900	10\$600	" 3.001 " 3.250 " . . .	38\$000	28\$500	19\$000
" 801 " 850 " . . .	12\$200	9\$100	6\$100	" 1.601 " 1.700 " . . .	22\$400	16\$800	11\$200	" 3.251 " 3.500 " . . .	40\$000	30\$000	20\$000
" 851 " 900 " . . .	12\$800	9\$600	6\$400	" 1.701 " 1.800 " . . .	23\$600	17\$700	11\$800	—	—	—	
" 901 " 950 " . . .	13\$400	10\$000	6\$700	" 1.801 " 1.900 " . . .	24\$800	18\$600	12\$400	—	—	—	

CONDIÇÕES

1.ª Estes bilhetes poderão ser pedidos durante todo o anno em quaesquer das estações das linhas da

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes
Caminhos de ferro do Sul e Sueste

" " " " **Minho e Douro**

Companhia dos Caminhos de ferro da Beira Alta

" " " " **do Porto á Povoá e Famalicão**

" **Nacional de Caminhos de ferro**

" **das Docas do Porto e Caminhos de ferro Peninsulares**

2.ª A requisição far-se-ha com a apresentação da tarifa, tendo o requisitante marcado no respectivo mappa, por meio de traços bem visiveis, qual o itinerario que deseja percorrer, para o que terá muito em vista as condições 4.ª e 5.ª da presente.

3.ª No acto da requisição o passageiro depositará 2\$000 réis por bilhete, quantia pela qual a estação, previo exame do pedido, passará recibo no talão rétro, no qual indicará tambem o praso em que o bilhete estará á disposição da passageiro. Este praso começará a contar-se uma semana depois da data em que a requisição é apresentada e não poderá prolongar-se por mais de outra semana; finda esta ultima o requisitante perde o direito ao deposito, tendo de effectuar outro de igual quantia, se desejar receber o bilhete pedido.

A quantia antes referida de 2\$000 réis será deduzida da importancia do bilhete, no acto do pagamento d'este, pelo passageiro.

4.ª O itinerario pode ser escolhido á vontade do passageiro comtanto que este parta sempre da estação onde fizer o pedido do bilhete, e volte, no regresso, á mesma localidade, embora interrompa a viagem, deixando o caminho de ferro n'uma estação, para só o tomar em outra.

Em qualquer caso, porém, o custo do bilhete nunca poderá ser inferior ao duplo de um bilhete da tarifa geral entre a estação de partida e a comprehendida do itinerario mais distante d'aquella, embora pelo trajecto mais curto.

Exceptua-se das anteriores disposições d'esta condição os passageiros que começarem a viagem por uma fronteira e a terminarem por outra, ou os que começarem a viagem pelas estações de Lisboa, Figueira, Porto, Vianna, Caminha, Setubal ou Faro, e a terminarem por uma fronteira, ou vice-versa, comtanto que o preço do bilhete não seja inferior ao da tarifa geral, entre a procedencia e o destino, augmentado de 10 por cento.

5.ª Não é permittido transitar mais que duas vezes sobre o mesmo percurso, isto unicamente quando fôr preciso para o seguimento natural da viagem.

6.ª Os bilhetes são pessoas e intransmissiveis, devendo ser assignados pelos portadores que não poderão negar-se a apresental-os aos empregados que lh'o requisitarem, nem a comprovar a sua identidade por meio da assignatura, sempre que isso lhes seja exigido.

7.ª Dando-se o caso de qualquer pessoa que não seja o proprio dono do bilhete fazer uso ou tentar fazer uso de um

d'estes bilhetes, será o mesmo cassado pelos agentes do Caminho de ferro, e em seguida annullado, isto sem prejuizo do processo a seguir contra os auctores ou cúmplices d'esta fraude ou tentativa de fraude.

8.^a O preço da viagem obtem-se sommando os percursos indicados no mappa que faz parte do presente, percursos que são indivisiveis.

9.^a Os bilhetes tornam-se nullos:

1.^o Sendo encontrados em poder de pessoa a quem não pertençam.

2.^o Ultrapassado o seu praso de validade, não tendo sido este prorogado segundo a condição 13.^a da presente.

10.^a Em qualquer d'estes casos ou no de infracção de qualquer clausula da tarifa que demonstre dolo ou má fé por parte do passageiro, ser-lhe-ha recolhido o bilhete sem que por este facto lhe fique direito á reclamação ou indemnisação.

11.^a No caso de perda do bilhete o passageiro não terá direito á sua substituição nem a indemnisação ou reembolso de genero algum.

As administrações combinadas reservam-se, contudo, o direito de julgar e resolver se a restituição deve ou não ser feita, caso o bilhete seja encontrado.

12.^a O praso de validade começa a contar-se desde o dia seguinte áquelle em que principia a viagem sendo de:

15 dias para os percursos até	500 kilometros
30 " " " " " "	1.000 " "
e 10 " mais por fracção de	500 " além dos 1.000

13.^a Este praso pode ser prolongado por mais um, dois ou tres periodos de 10 dias, mediante o pagamento, por periodo, de 10 por cento do preço do bilhete que se deseje ampliar, quer a ampliação se effectue por uma só vez quer em dois ou tres pedidos differentes.

Estas ampliações obter-se-hão apresentando o bilhete em qualquer das estações do percurso, comprando abi uma senha suplementar, e só poderão ter logar antes de expirado o praso de validade do bilhete, ou da primeira ou segunda ampliação, quando as tenha havido.

14.^a Os passageiros com bilhetes circulatorios poderão utilizar todos os comboios ordinarios que lhes sirvam para seguir o seu itinerario, e que tenham carruagens da classe que lhes corresponda.

15.^a E' permittida a paragem com estes bilhetes em todas as estações do percurso, com tanto que á chegada e á partida os bilhetes sejam carimbados pela estação, aliaz não serão validos para o percurso em que o caso se der.

16.^a As mudanças de classe são permittidas pagando-se a differença segundo as tarifas geraes, tendo prevenido o revisor.

17.^a Qualquer parte ou talão separado do bilhete será considerado nullo sempre que o passageiro não apresente a capa do mesmo bilhete com a sua assignatura e datas de validade.

18.^a Os bilhetes circulatorios de 1.^a classe dão ao passageiro a faculdade de occupar logares de luxo, pagando as taxas supplementares estabelecidas pelas respectivas tarifas.

19.^a As creanças menores de 7 annos gosarão da concessão de meios preços dos fixados na presente tarifa.

20.^a Os portadores d'estes bilhetes desistem do direito de produzir, sob pretexto de quaesquer prejuizos, reclamações contra as linhas combinadas por motivo de demora, paragem ou interrupção na circulação das linhas, mudança de serviço, diminuição no numero dos comboios e falta de logar nas carruagens.

21.^a E' concedido a cada passageiro o transporte gratuito de 30 kilogrammas de bagagem; esta concessão será sómente de 10 kilogrammas para as creanças portadoras de meios bilhetes. Os excedentes taxar-se-hão pelas Tarifas Geraes de cada linha.

22.^a As bagagens serão registadas para a estação em que o passageiro deseje parar; todavia quando o percurso pertença a mais de uma Administração só se aceitará o despacho até a estação para a qual haja bilhetes directos das Tarifas Geraes.

23.^a As colleções de amostras serão admittidas como bagagem **com a condição, porém, de que não contenham objectos de ouro, prata ou outros metaes preciosos, joias ou pedras preciosas**, e de que sejam transportadas em mallas ou caixas fechadas.

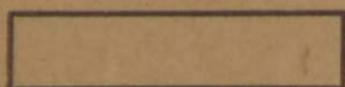
No caso de atrazo ou extravio, o passageiro não terá direito senão a reclamar por perda ou avaria de bagagem, em conformidade com as tarifas geraes de cada linha.

24.^a A travessia de Lisboa, para os passageiros que devam seguir d'uma para outra das linhas de Leste e Norte, Cintra, Oeste, Cascaes e Sul e Sueste, será da conta dos passageiros. Igual caso se dá no Porto, entre as estações de Campanhã e Boa Vista.

25.^a Ficam em tudo o mais em vigor as condições das Tarifas Geraes de cada uma das linhas, quando não sejam contrarias ás disposições da presente.

Recebi a quantia de 2\$000 reis, depositada n'esta estação pelo Ex.^{mo} Sr. _____

*morador em _____ para
lhe ser passado o bilhete circulatorio de _____ classe requisitado hoje, o qual lhe será entregue n'esta estação,
desde _____ de _____ até _____ de _____ de 189____ perdendo o direito a este deposito e á
recepção do bilhete, findo este praso.*



_____ de _____ de 189____

O Chefe da Estação



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Serviço combinado com os caminhos de ferro de Madrid-Caceres-Portugal, Madrid a Zaragoza e Alicante, Norte de Hespanha, Medina del Campo a Zamora, de Orense a Vigo, e Minho e Douro

VIAGENS CIRCULATORIAS EM PORTUGAL E HESPANHA

Desde 1 de Dezembro de 1891

(Itinerario n.º 1—Serie D)

Duração 60 dias — Percurso 2:424 kilometros

PREÇOS

1.^a classe 26\$840 réis — 149,10 pesetas
 2.^a » 20\$280 » — 112,65 »

ITINERARIO

Lisboa R. — Entroncamento — Torre das Vargens — Valencia de Alcantara — Arroyo — Caceres — Arroyo — Plasencia — Talavera — Cabañas — Madrid (Delicias) — Madrid (Principe Pio) — Avila ou Segovia — Medina del Campo — Valladolid — Venta de Baños — Palencia — Leon — Ponferrada — Monforte — Coruña — Monforte — Orense — Redondela — Pontevedra — Redondela — Vigo — Redondela — Valença do Minho — Caminha — Vianna do Castello — Nine — Ermezinde — Porto — Coimbra — Entroncamento — Lisboa R.

(Itinerario n.º 2—Serie D)

Duração 80 dias — Percurso 3:635 kilometros

PREÇOS

1.^a classe 39\$740 réis — 220,75 pesetas
 2.^a » 30\$050 » — 166,95 »

ITINERARIO

Lisboa R. — Entroncamento — Torre das Vargens — Valencia de Alcantara — Arroyo — Caceres — Arroyo — Plasencia — Talavera — Cabañas — Madrid — Zaragoza — Lerida — Barcelona — Lerida — Zaragoza — Castejon — Miranda — Burgos — Palencia — Leon — Ponferrada — Monforte — Coruña — Monforte — Orense — Redondela — Pontevedra — Redondela — Vigo — Valença do Minho — Caminha — Vianna do Castello — Nine — Porto — Coimbra — Entroncamento — Lisboa R.

CONDIÇÕES

1.^a Estes bilhetes vendem-se nas estações de Lisboa R., Entroncamento, Torre das Vargens, Coimbra e Porto P., podendo também ser pedidos, com a antecedencia necessaria, em qualquer outra estação da linha de Leste e Norte, sendo n'este caso validos desde e até á estação em que tenham sido pedidos.

2.^a A viagem poderá fazer-se indistinctamente, no sentido indicado no itinerario ou em direcção contraria, á escolha do passageiro, tomada, porem, nma via não é permittido varial-a.

3.^a O passageiro ao começar a sua viagem, deve apresentar o seu bilhete na estação de sahida para lhe serem preenchidas as indicações de data, carimbo, numero do comboio em que segue e dia em que termina o praso de validade, devendo assignal-o n'essa occasião, caso o não tenha já feito.

4.^a O praso de validade dos bilhetes começará a contar-se desde o dia em que principiar a ser utilizado e não desde o dia da venda.

5.^a Expirado o praso de validade ficará o bilhete nullo, sendo retirado ao passageiro, embora este não tenha percorrido todo o trajecto.

6.^a Estes bilhetes são validos para todos os comboios que tenham carruagens das classes correspondentes.

7.^a As mudanças de classe serão taxadas em conformidade com as tarifas geraes de cada rêde, se o passageiro tiver prevenido o revisor do comboio. Não o fazendo terá o passageiro que pagar o duplo do preço ordinario.

8.^a O passageiro percorrendo trajectos não comprehendidos nos itinerarios, ou já percorridos, em contrario do que se estabelece na condição 13.^a, terá que pagar o duplo do preço ordinario correspondente ao trajecto percorrido illegalmente.

9.^a Estes bilhetes são pessoaes e intransmissiveis, não podendo os passageiros negar-se a apresental-os, nem a identificar a sua pessoa por meio da sua assignatura, sempre que isso seja exigido pelos agentes das Companhias.

10.^a Qualquer talão separado do bilhete, será considerado nullo, sempre que o passageiro não apresentar a parte restante do mesmo bilhete.

11.^a A viagem nas linhas de entroncamento deve effectuar-se antes de passar pela estação de bifurcação. No caso contrario entender-se-ha que os passageiros renunciam a aproveitall-a.

12.^a Os passageiros, portadores d'estes bilhetes, tem a faculdade de deter-se em todas as estações de transito.

13.^a Sômente é concedido o direito de percorrer segunda vez o mesmo trajecto, quando isso seja absolutamente preciso para seguir o itinerario, o que já está previsto nos mesmos bilhetes.

14.^a Cada vez que o passageiro se ponha a caminho, deverá apresentar o seu bilhete na estação de sahida, para lhe ser carimbado, e datado o talão respectivo.

15.^a As creanças menores de 3 annos são transportadas gratuitamente, porem, devem ir ao collo das pessoas que as acompanhem. As que passem d'esta idade pagarão por inteiro.

16.^a Os bilhetes circulatorios são considerados como bilhetes ordinarios e os portadores terão, portanto, os mesmos direitos e prerogativas que os de bilhetes ordinarios, incluindo a faculdade de occuparem logares de luxo, pagando as taxas supplementares estabelecidas pelas respectivas tarifas.

17.^a Cada passageiro tem direito ao transporte gratuito de 30 kilogrammas de bagagem, excepto ás creanças menores de 3 annos, transportadas gratuitamente.

Os excedentes de peso serão taxados pelo preço das tarifas em vigor em cada uma das linhas.

18.^a As colleções d'amostras serão admittidas como bagagens mas com a condição de que sejam transportadas em malas ou caixas fechadas, e de que no caso de atrazo ou extravio apenas fique ao passageiro o direito de reclamar por perda ou avaria de bagagens, isto é, as Companhias hespanholas indemnizarão o valor intrinseco e effectivo das amostras perdidas sem que em caso algum lhes possam ser exigidos perdas e damnos, e a Companhia portugueza procederá em conformidade com as condições das suas Tarifas Geraes

19.^a O passageiro que leve na sua bagagem ou mostruario, considerado como tal, joias, pedras preciosas, notas de banco, dinheiro, acções de companhias industriaes, titulos de divida publica ou outros objectos de valor, deverá declarar-o antes de effectuar o despacho, apresentando-se para satisfazer o requisito da condição 20.^a do contrario as Companhias ficarão isentas de qualquer responsabilidade no caso de extrayio ou subtracção, sendo além d'isso considerada a falta de cumprimento d'esta condição como uma falsa declaração.

20.^a Os objectos de valor a que se refere a anterior condição deverão ser retirados pelos passageiros dos seus volumes de bagagens e acondicionados em caixas ou saccoes de panno, devendo satisfazer os requisitos exigidos para as remessas de dinheiro e valores e sendo taxados pela respectiva tarifa.

21.^a Ficam em tudo mais em vigor as disposições das tarifas geraes em tudo que não seja contrario ao que no presente se estipula.

Lisboa, 10 de Novembro de 1891.

O Director Geral da Companhia

M. Affonso d'Espregueira