

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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

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

REDACÇÃO — Conde Barão, 91 — LISBOA

A's industrias agricola e manufactora portuguezas

Introducción de productos portuguezes na Turquia

(Veja-se o artigo *Museu de Constantinopla* na 2.ª pag. d'este numero)

Annexo d'este numero

Damos com este numero a tarifa especial de grande velocidade P. n.º 5 da companhia Real, P. n.º 6 do Minho e Douro, para bilhetes de ida e volta por preços reduzidos entre as principaes estações das duas redes.

SUMMARIO

O Porto de Lisboa.
Museu Commercial de Constantinopla.
A nossa carta da Belgica—Um comboio de recreio para Paris, por A. Urban.
Tarifas de transporte
As novas tarifas da Companhia Real.
Excursões em Portugal.
Tarifas por zonas.
Entre collegas.
Publicações recebidas—Estudo particular das machinas ou sua regalação e economia—Contos escolhidos.
A reorganisação da fiscalisação de exploração dos caminhos de ferro.
O novo aseensor de Rothhorn.
Boletim financeiro de Lisboa, por J. F.
Cotações dos títulos de caminhos de ferro nas bôsas de Lisboa e estrangeiro.
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhóes.
Linhas portuguezas—Sete novos aseensores—Lourenço Marques—Sul e Sueste—Mormugão—Companhia Nacional—Minho e Douro—Beira Baixa—Linhas reduzidas em S. Thomé—Linha americana—Assembléa geral—Aseensores de Lisboa—Carris de ferro de Lisboa.
Linhas hespanholas—Este de Espanha—Novo sistema de signaes—Madrid a Barcelona—Projecto de via ferrea—Canfranc—Alcoy a Gandia.
Linhas estrangeiras—Inglaterra—Allemânia—Estados Unidos—República Argentina.
Companhia dos caminhos de ferro portuguezes da Beira Alta—Relatório do conselho fiscal.
Arrematações.
Avisos de serviço.
Agenda do viajante.
Mercado de metas.
Casas recommendedas.
Anuncios.

O porto de Lisboa

TOMOU uma nova phase, sofreu uma complecta transformação nos ultimos dias, o trabalho d'esta construccion, uma das mais grandiosas obras que se tem realizado no paiz.

Em poucas palavras se historia este facto:

A empreza Hersent, empreiteira das obras, reclamou ao governo, declarando que, em vista da elevação dos cambios, não podia continuar com o trabalho, a menos que o Estado não lhe garantisse o reembolso das perdas que ella soffria com as diferenças de cambios

no pagamento dos materiaes que mandava vir do estrangeiro, por não os poder adquirir no paiz.

O governo entendeu não dever attender estas razões, e portanto não ceder á imposição que pelo sr. Hersent lhe era feita de suspender os trabalhos, e intimou-o por uma portaria, não só a continuar estes como a dar-lhes todo o desenvolvimento, de forma a assegurar a sua conclusão no prazo prescripto pelo contracto.

Não foi acatada pelo sr. Hersent esta resolução, e pelo contrario, os trabalhos foram suspensos no dia 20, apressando-se o empreiteiro em fazer retirar para os seus paizes, em 24 horas, os operarios estrangeiros encarregados de obras mais especiaes, reunindo todo o material nos seus estaleiros e preparando-se assim para resistir, com o que bem claramente, procurava coagir o governo, em presença dos prejuizos que adviriam á cidade e á sua bahia com a paralysação das obras, já pela destruição que forçosamente começaria em parte d'estas, pelas aguas, se se conservassem por muito tempo paradas e incompletas, já pelos embaraços que esse estado traria á navegação fluvial, já, finalmente, pela falta de trabalho a mais de mil operarios despedidos.

A vista d'isto resolveu o digno ministro das obras publicas tomar posse dos trabalhos, em conformidade com a condição 43.ª do contracto, continuando-os por conta do empreiteiro, posse que foi, com efeito, tomada em 28 do corrente, não sem protesto da parte do empreiteiro, fundando-se em que considera nullo o contracto, e portanto insentas as suas machinas, apparelhos, material de construccion, etc., de serem tomadas pelo governo.

O processo vae ser intentado, havendo-se já, ao que se diz, prestado um advogado portuguez a defender o sr. Hersent nos nossos tribunaes.

Não tratamos de indagar se são ou não verdadeiras, e só as allegadas, as razões que o sr. Hersent teve para abandonar a sua empreitada; vemos os factos pelo prisma imparcial de quem tem que julgar dos actos publicos, sem cuidar das razões particulares que determinam a sua orientação.

Ora no caso presente, a primeira coisa que salta aos olhos, é que se o empreiteiro, ao fazer o seu contracto, teve em vista o preço porque lhe ficavam os materiaes postos em Lisboa e pagos em ouro ao cambio de então, da mesma forma o estado, ao obrigar-se a pagar-lhe estes materiaes e a sua manufactura, con-

tava com igual cambio para obter os recursos indispensaveis para esse fim.

Mudaram as circunstancias, mudaram para ambas as partes; e não vemos que lei garanta ao sr. Herson ser isento dos prejuizos que a todos causa a depreciacão da moeda portugueza, a *todos*, incluindo, á testa d'esses *todos*, o thesouro portuguez que é o mais prejudicado, pela maior importancia que, elle só, tem em operaçoes no estrangeiro.

Se a reclamação do empreiteiro das obras do porto de Lisboa fosse acceite, o que significaria isso? Significaria por parte do Estado portuguez uma excepção il-legal d'este contractista, entre todos os demais que estão soffrendo as consequencias da elevação dos cambios; significaria um precedente que facilmente seria aproveitado por quantos teem contractos com o Estado, precedente que todos poderiam invocar, para exigir, com toda a justica, que se lhes pagasse em ouro, porque ouro era a nossa base monetaria quando esses contratos haviam sido realizados.

Não é o sr. Herson o unico fornecedor do Estado; há muitos outros, de materiaes, de toda a classe de artigos, de trabalhos, e até os credores de divida fluctuante e consolidada não são mais do que fornecedores do Estado, de recursos de que elle necessita, como o sr. Herson o é de muros, e docas, e cimentos, e cal hydraulica.

E que figura proeminente faria o contractista frances em meio d'esta multidão de prejudicados, pela força das circumstancias, sorrindo desdenhoso, ao contar os rolos de ouro, com que o governo lhe pagaria os seus materiaes e trabalhos integralmente, ou os 30 por cento, com que o indemnisa dos prejuizos, do jurista que só recebe 70 % do seu coupon e esses em notas, ou do credor estrangeiro que recebe em ouro na rasão de um terço?

Pese, pois, a quem pesar, soffra o paiz as consequencias d'esta questão—embora! O procedimento do sr. ministro das obras publicas não podia ser outro do que o que foi.

Se d'elle resultam graves complicações, paciencia e coragem teremos de ter para supportar mais este contratempo; só nos restando queixar-nos da nuvem de desgraça que desde ha dois annos offusca os nossos horizontes.

Estimamos que a nossa folha não possa ser suspeita de politica, para que possamos dizer ao ministro com quem nunca tratámos, ao homem que nem sequer de vista conhecemos, assim, francamente e sem hesitação:—Fez bem, succeda o que succeder; não podia proceder de outro modo.

Museu Commercial de Constantinopla

Com o fim de não perder o menor ensejo de promover o desenvolvimento da nossa produçao, a *Redacção da Gazeta dos Caminhos de Ferro* aceitou a representação em Portugal do *Museu Commercial Ottomano*, de Constantinopla, instituição que pôde prestar-nos um relevante serviço, tal é o de tornar conhecidos na Turquia os productos que superabundam no nosso paiz e constituem n'aquelle importantes elementos de importacão commercial.

Nunca é demais que busquemos novos mercados á nossa produçao, especialmente á agricola que tem sido até hoje o quasi unico sustentaculo do nosso movimento commercial para o estrangeiro. Em relação aos produc-

tos da industria manufactora, se as nossas pequenas fabricas apenas trabalham quasi exclusivamente para o consumo interno, devemos desejar e esperar que um dia possamos enviar aos mercados estrangeiros os generos de fabricacão portugueza, em condições de alli poderem concorrer com os de paizes que hoje, mais adeantados do que nós, monopolisam aquelles mercados.

Não temos hoje relações directas com a Turquia—nada nos impede que as tenhamos ámanhã—nada nos prejudica, tudo nos aconselha a que procuremos fomental-as. Não virá d'ellas a salvacão das nossas finanças, bem o sabemos, a prosperidade do nosso viver económico, é certo, mas pôde muito bem ser que isso até certo ponto concorra, na sua quota parte, para a melhoria do nosso futuro mais ou menos proximo.

Para que se possa apreciar o que, do nosso paiz, pôde encontrar mercado nas margens do Mar Negro vamos extrahir da estatistica commercial do imperio ottomano respectiva ao anno financeiro 1.305 (1º de março de 1889 até 28 de fevereiro de 1890) os dados que se referem ás principaes mercadorias de importacão n'aquelle imperio, isto é, para não alongar demasiadamente estes esclarecimentos, trataremos apenas dos artigos cujo valor importado representa mais de 1 milhão de piastras, excluindo aquelles que Portugal não exporta.

	Piastras
Alcool	16.264.472
Gado vaccum.....	12.412.905
Madeiras de carpinteria.....	20.597.455
Bebidas alcoolicas.....	1.529.958
Café.....	84.249.778
Pregos de ferro.....	11.651.666
Conervas alimenticias.....	2.387.430
Couros.....	15.084.416
» curtidos.....	21.119.906
Chapeus de homem e barretes.....	22.588.869
Queijos.....	13.337.363
Azeite.....	4.424.362
Carneiros e cabras.....	25.636.376
Laranjas.....	3.501.774
Pelles de boi e vitella.....	10.331.381
Arroz.....	74.821.215
Assucar.....	153.785.655
Sebo	7.556.624
Vinhos.....	3.352.153

O valor da piastra, ao par, regula por 40 réis da nossa moeda.

Os nossos agricultores, os nossos industriaes teem, pois, ensejo de enviar amostras dos seus productos áquelle museu, onde serão expostos e vistos, servindo de incentivo, quando possam concorrer com os productos de outros paizes a um consumo importante. Os generos coloniaes, de que a Turquia tanto carece, o assucar da nossa Africa, o café, as madeiras, as conservas alimenticias de fructas e peixe e muitos outros productos da terra ou da industria manufactora podemos mandar ali.

São pequenissimas as relações commerciaes entre Portugal e a Turquia, e ainda para mais, vemos que vão acabando de anno para anno. Na estatistica de 1890 figura aquelle imperio tendo exportado para aqui apenas 5.000.000 réis de fava secca e igual valor de sementes oleosas; em 1889 importaramos 22 contos, 58 em 1888 e 117 contos em 1887; na exportacão achamos uns magros 661.000 réis em 1888 e 748.000 em 1889; em 1890 nada.

Esta exportacão de 1889 foi de sardinha em conser-

vas, producto que estamos fabricando com certo apreço dos paizes que nol-o compram. Já vêem que, embora em tão pequenas proporções, algum genero portuguez ali é conhecido; aumentemos-lhe o numero e a quantidade e teremos ali um bom mercado de consumo, que hoje se abastece de toda a parte, menos do nosso paiz.

Ahi deixamos a ideia que facil será aproveitar, para o que nos pomos, *inteira e gratuitamente*, á disposição de quem o desejar.

Os preços annuaes de exposição são bem modicos: 150 piastras ou 6.000 reis por metro quadrado; 100 piastras ou 4.000 reis por 0,75 centimetros; 75 piastras, 3.000 reis, por meio metro; mais as diferenças de cambio, bem entendido.

O regulamento d'este museu, aprovado por Iradé imperial de 18 Djémazi-ul-ewel 1308 (30 de dezembro de 1890 do nosso estylo) será enviado a quem nol-o pedir, assim como o prospecto da classificação e a tarifa e condições para a exposição.

Para tornarmos, quanto possivel, effectiva esta propaganda em todo o paiz, pedimos a todos os nossos collegas, aos quaes enviamos este numero, a fineza de se referirem ao assumpto do nosso artigo editorial, e se sobre elle desejarem quaisquer esclarecimentos gostosamente nos pomos á sua disposição.

A nossa carta da Belgica

Um comboio de recreio para Paris

Bruxellas, 15 de julho de 1892.

São tantos os artigos, publicados no *Moniteur*, sobre tarifas, movimento do Porto d'Anvers, venda do marfim, iluminação electrica, industria, commercio, etc, todos mais ou menos interessantes, com que tenho entretido os seus leitores, que resolvi hoje, para os indemnizar d'estes assumptos abstractos, traçar-lhes, em poucas palavras, a partida d'um comboio de recreio, no dia 14 de julho, por exemplo.

Fóra, nas ruas, uma animação louca, vai-vem contínuo de viajantes apressados, arrastando consigo um cortejo de parentes e amigos, empurrando-se uns aos outros para se internarem na estação já repleta d'uma multidão ruidosa, extraordinariamente animada. Nas salas de espera, uma dupla fila de curiosos, homens de barrete e mulheres em cabello, das ruas e bairros vizinhos, que veem comtemplar com inveja, na passagem, o rosto dos amigos que partem; troca de apertos de mão, abraços, uma verdadeira partida triumphal. Nos *guichets*, a mesma animação, o mesmo ruido; porque se alguns se despediram dos seus amigos á porta, outros tantos ha que se arriscam a dispendar 10 centimos para alcançarem a entrada na *gare*.

Os preços do transporte foram ainda diminuidos, o que explica o aumento do numero de excursionistas; e está evidenciado que quanto mais se diminuirem as tarifas, maior será a receita do caminho de ferro.

Um publico composto dos mais variados elementos; aqui, creanças de mama dormindo tranquilamente no colo das mães; além, octogenarios, lacrimosos, que vêm accumuladas no compartimento tres gerações de parentes, animados pelo desejo de vêr Paris antes de morrer. Operarios de barrete, cachimbo apertado nos dentes, reclinados ensaiuadamente nos bancos estofados das *segundas*; janotas de sobrecasaca, chapeu alto, acomodando-se furtivamente nas *terceiras*. Na maioria, os grupos são organisados no mesmo bairro e constituem-se em sociedade para a circumstancia.

Apenas installados e tendo colocado de baixo dos bancos as respectivas bagagens (em grande parte embrulhadas em toalhas ou lençoes) os passageiros procedem á sua *toilette* de viagem; as mulheres desembaraçam-se dos chapeus ou bonnets, das mantilhas ou chales; os homens tiram os casacos, alguns mesmo os colletes; e até n'uma terceira se pôde vêr um homem despir-se inteiramente, incluindo as proprias calças, ou antes excluindo-as, vestindo sobre a camisa uma blouse de pintor e collocando na cabeça um chapeu tricornico. E enquanto os seus companheiros do compartimento se torcem constrengidos, elle, assim ao fresco, impassível, accende o seu cigarro.

A multidão accumulada para saudar os viajantes, enche a estação d'um clamor enorme. Os estribos das carruagens apinharam-se de gente; cachos humanos suspenderam-se nas rampas! E' um barulho infernal, uma contradansa constante d'adeus e de beijos.

Ha n'este numero alguns que em occasião de festa estão oito dias sem aparecer em casa e sem que ninguem se inquiete por isso, mas aos quaes toda a familia, avós, mulheres, filhos e netos, não querem largar senão no ultimo segundo que precede esta viagem de tres dias.

Agitam-se lenços, atiram-se beijos, chora-se, a consternação é geral; os viajantes associam-se a esta manifestação, enquanto os wagons se conservam parados, limpando as ultimas lagrimas.

E o barulho aumenta, o espirito bruxellense trasborda então; os dichotes voam na atmosphera pesada da estação e as gargalhadas respondem-lhes como explosões de fogo d'artificio. Abraçam-se pela ultima vez!

Parte o comboio!! Partiu o comboio!!!

Eis aqui o quadro de costumes locaes, tomado na grande familia dos caminhos de ferro, que me resolvi a descrever.

A. Urban.

Tarifas de transporte

Tarifa P. n.º 5 de grande velocidade, da companhia real, P. n.º 6 do minho e Douro.—Esta tarifa, que hoje damos como annexo, é a reforma da que de ha muito existia, para bilhetes de ida e volta entre as estações principaes das duas redes.

Não precisamos explicá-la porque bem simples são as suas condições e bem pratico está o publico no uso d'estes bilhetes.

Da antiga tarifa foram suprimidas as estações de uma e outra rede onde não foram durante tanto tempo utilizados estes bilhetes, isto com o fim de simplificar a tarifa, limitando-a só á sua parte util.

As novas tarifas da Companhia Real

No artigo que publicámos no numero anterior sobre as reclamações que, contra estas tarifas, se levantaram na Associação Industrial, tratámos apenas a questão de principios:

Está a Companhia Real, como qualquer outra de caminhos de ferro não subsidiados pelo Estado—como qualquer productor ou industrial—no direito de elevar os seus preços?

Está, uma vez que não ultrapasse os que serviram de base ao seu contracto de concessão.

Pôde o governo—este ou outro—obrigar uma companhia n'estes casos a reduzir os preços das suas tari-

fas legaes sem lhe garantir o producto que resultaria do trafego sem essa reducção?

Não pôde.

E está o nosso tesouro no caso de estabelecer qualquer garantia que lhe possa representar um encargo, em beneficio do publico?

Não está.

Logo, todas as representações que se formulem, todos os protestos que se levantem contra estas ou aquellas tarifas especiaes das linhas férreas portuguezas, especialmente das linhas não subsidiadas pelo Estado, não poderão ser attendidas, e inutil é, portanto, fazel-as, senão como desabafo de interesses atacados, sempre que o productor entende dever exigir pelo seu genero mais do que o consumidor estava acostumado a pagar por elle.

Isto sustentamos enquanto aos preceitos legaes e á questão de principios.

Especialisando, porém, o caso que se refere ás tarifas pela Companhia Real restabelecidas agora, não podemos dizer que este jogo de tarifas seja isento de grandes defeitos, defeitos que mais se exageram agora, desde que a companhia, com uma generosidade que muito lhe louvámos, mas que não teve outra remuneração do que o nosso louvor (o proprio publico nunca lhe reconheceu o sacrificio) estabeleceu e manteve em vigor uma tarifa baixissima, applicada liberrimamente a todos os casos e a todas as mercadorias.

Ora esses defeitos, a que nos referimos, tornam-se tanto mais evidentes quanto é certo que, em muitos casos, se dão anomalias entre a applicação dos preços fixos das tarifas applicaveis de Leste e Norte para Oeste, e a combinação das tarifas internas em cada rede, visto na linha de Torres-Alfarellos-Figueira o governo ter entendido dever manter a tarifa antiga.

Facil será, porém, remedial-os e d'isso sabemos que se está tratando, estudando-se as novas reformas de tarifas que obviam aos inconvenientes das actuaes.

Não será este ponto sómente o que haverá que attender.

Nas tarifas actuaes alguns preços ha que difficultam o transporte de generos de mais baixo preço e que, portanto, não podem sahir do local de producção. Em compensação outros artigos ha que, sem a menor necessidade, gosam de preços reduzidos.

Sem nos esplanarmos em grande copia de exemplos, basta que citemos que a tarifa n.º 10, que tem o minimo de expedição de 1:000 kilogrammas, inclue chá, perfumarias finas e outros artigos semelhantes, por preços reduzidos.

Ora ninguem imaginará que n'uma só expedição se transportem 1:000 kilogrammas de qualquer d'estes generos, e quando excepcionalmente tal succedesse, uma tonellada de mercadoria cujo valor regula entre réis 2:000⁰⁰⁰ e 5:000⁰⁰⁰ pagaria o mesmo de transporte que equal peso de rutin em bruto. que não vale mais do que 100⁰⁰⁰ réis e apenas o duplo de muitos outros generos que nem 5⁰⁰⁰ réis custam por 1:000 kilos.

E', portanto, indispensavel remodelar todo o sistema, refundil-o n'um jogo complecto de tarifas que sirvam para todas as linhas, que se comprehenda facilmente: pelo publico, para que os seus preços economicos convidem ao negocio; pelos empregados, para que appliquem as tarifas com exactidão, não prejudicando o publico nem dando logar a reclamações, sendo muitas, das que se levantam hoje contra as actuaes tarifas, originadas nos erros de applicação d'ellas por parte das estacões.

Não se estabelecem facilmente bases fixas para o sistema tarifario de uma rede ferro-viaria, muito mais

quando ella já tem tão divergentes ramificações como as que constituem a rede de Norte, Leste, Oeste e Beira Baixa.

As hypotheses que entre dois pontos dados são perfeitamente aceitaveis caem pela base, dão resultados desastrosos, applicadas entre dois outros pontos. Depende isto das condições de vida das povoações, dos seus meios de comunicação, da distancia das localidades de producção ou de consumo ás estações do caminho de ferro, de mil outras contingencias que ha que ter em vista.

Para obviar a estes inconvenientes a companhia tem estudado minuciosamente as condições de cada transporte e quasi se pôde dizer em cada percurso; e estamos certos de que attenderá, ella propria, todos os interesses legitimos do publico, que são incontestavelmente os seus.

Excursões em Portugal

Para darmos mais um exemplo pratico de como se pôde realizar uma interessante e util excursão no paiz com os bilhetes de itinerario facultativo, vamos traçar o itinerario que foi escolhido por um nosso estimavel assignante de Santarem.

Desejava este nosso amigo ir ás aguas das Pedras Salgadas, visitar a Gallisa e algumas povoações do norte do paiz, Coimbra, Figueira, voltar á sua cidade para de novo sair em direcção á Beira Alta, de onde, por fim, regressaria a sua casa.

Como a tarifa não permite que se faça o mesmo percurso mais que duas vezes, o excursionista n'este caso tem que interromper o serviço do bilhete de excursão, para eitar esse escolho, no percurso entre Entroncamento e Santarem e volta.

Tomou portanto, o seguinte itinerario:

Santarem a Coimbra, Aveiro, Porto, Regoa, Ermezinde, Braga, Vianna, Valenca, regressando ao Porto, Espinho, Pampilhosa, Figueira, Alfarellos, Entroncamento, Abrantes, Entroncamento, Santarem.

Para ir ás Pedras Salgadas o viajante deixa o comboio na Regoa, onde, á volta, o retoma para ir pelo Minho até Valenca. Ahi toma bilhete ordinario para a Galliza, Vigo, Pontevedra, Orense, etc., e voltando a Valenca continua d'ali a sua viagem, parando em transito onde quizer, até Pampilhosa, indo á Figueira e regressando por Alfarellos até Entroncamento. Ahi, para vir a Santarem, não se pôde servir do bilhete de excursão, porque se o fizesse não poderia utilisar-se d'elle mais tarde para ir á Beira Baixa.

Toma, pois, bilhete ordinario para Santarem e n'este ponto novo bilhete ordinario para Entroncamento, recomendo ahi a servir-se do bilhete de excursão para a Beira Baixa, de onde regressa com elle até Santarem.

Este percurso todo representa 1.452 kilometros com bilhete de excursão, que em 1.ª classe lhe custa 20⁰⁰⁰ réis, e 64 com bilhete ordinario (Entroncamento a Santarem e volta).

Não tomado bilhete de excursão gastaria uns 30⁰⁰⁰ réis; assim despende 21⁰²⁸⁰, poupa, portanto, 8⁰⁷²⁰ réis ou cerca de 30 por cento.

Tarifas por zonas

Sobre este sistema de tarifas austro-hungaras que tanto teem dado que fallar a todos que se interessam pelos assumptos ferro-viarios, acaba de se publicar um interessante estudo do distincto conselheiro particular do

ministerio das obras publicas de Berlim, o sr. Franz Ulrich, intitulado «Personentarifreform und Zonentarif».

Conhecemos este livro pela apreciavel critica que d'ele faz, no *Bulletin du Congrès des Chemins de Fer*, o sr. W. Hensler, vice-presidente da direcção do caminho de ferro Central Suisso, trabalho que vamos publicar, e em que os leitores verão alliada a competencia do critico ao estudo minucioso e intelligente do autor criticado.

Diz o sr. Hensler:

O sr. Ulrich que creou um nome no mundo dos caminhos de ferro pelo seu *Traité général des tarifs*, dá na brochura de que nos ocupamos uma resenha muito completa do estado actual da questão da reforma das tarifas dos viajantes.

Estabelece como condições essenciaes d'esta reforma, no que respeita a Allemanha, que a nova tarifa seja a mesma para todo o imperio, que seja o mais simples possivel, e que apresente reducções de preço sobre as diversas tarifas actualmente em vigor, ao mesmo tempo que assegure uma renda suficiente ao capital empregado nos caminhos de ferro.

A solução do problema parece-lhe difficil, porque no sul de Allemanha as tarifas só abrangem tres classes de carruagens e não concedem transporte gratuito de bagagens, em quanto que no Norte ha quatro classes e uma concessão de 25 kilogrammas de bagagem. E com effeito as propostas dos caminhos de ferro prussianos do Estado que procuraram conciliar o melhor possivel estes diferentes interesses não foram acolhidas favoravelmente pela opinião publica. Uns oppozeram-se á suppressão da 4.^a classe, os outros, á dos bilhetes de ida e volta; outros ainda achavam as reducções muito diminutas e reclamavam a tarifa por zonas; emfim, não faltaram oponentes que acharam inopportuna toda e qualquer medida que facilitasse demasiadamente a translação das populações dos campos.

Esta oposição, e a diminuição bastante sensivel que experimentou o producto liquido dos caminhos de ferro prussianos, no anno passado, tornam provavel o novo adiamento, para melhores tempos, da reforma das tarifas de viajantes.

O sr. Ulrich propoz-se aproveitar-se d'este tempo de espera para expor resumidamente as propostas feitas sob o nome de «Tarifas por zonas», bem como as reformas já introduzidas ou prestes a sel-o, em certos paizes, e divide o seu trabalho nos capitulos seguintes:

- I—Definição da tarifa por zonas, propriamente dita;
- II—Critica da tarifa por zonas;
- III—Exposição das tarifas hungaras e austriacas;
- IV—Críticas d'estas tarifas;
- V—Reformas em outros paizes.

I—Na tarifa por zonas propriamente dita, e é isso o que a distingue das tarifas actualmente em vigor em todos os paizes, o preço de transporte não varia em proporção directa da distancia, mas é, pelo contrario, o mesmo para todas as distancias, ou não comporta senão dois ou, quando muito tres desdobramentos para as distancias pequenas, medias e grandes. A tarifa por zonas baseia-se sobre o mesmo principio que as tarifas postaes que tambem não teem, geralmente, para as cartas e os pacotes, senão dois preços, um para o serviço interno de cada paiz e outro para as relações reciprocas de todos os estados da união postal.

A tarifa por zonas foi proposta quasi simultaneamente em 1867 e 1868 na Dinamarca pelo dr. Scharling, em Inglaterra por Raphael Brandon, e na Allemanha pelo dr. Perrot. Na Inglaterra devia comportar um unico preço para todas as distancias; na Allemanha dois preços (um para as distancias inferiores, outro para as

distancias superiores a 75 kilometros), e finalmente na Dinamarca tres preços (o primeiro até 15 kilometros, o segundo de 15 a 40 kilometros, e o terceiro, de 40 kilometros para cima).

Os auctores d'estas propostas pretendiam uniformemente que o trafico augmentaria n'uma tal proporção que, longe de dar prejuizo, a adopção dos seus projectos produziria, em pouco tempo, excedentes de receitas, tanto mais quanto as despezas não cresceriam, por assim dizer, visto que, com as tarifas actuaes, só a quarta parte dos logares offerecidos era occupada.

Estas propostas não foram acolhidas favoravelmente pelos caminhos de ferro, e a mesma sorte ficou reservada aos projectos posteriores do dr. Perrot, que elevou a seis o numero das zonas, para poder favorecer mais o trafico dos arrabaldes.

II—Na critica da tarifa por zonas, o sr. Ulrich demonstra em primeiro logar não ser exacto que, além d'um certo percurso, as despezas de transporte d'uma pessoa se conservem as mesmas, e que é, por conseguinte, absolutamente racional que o preço augmente com a distancia, o que condemna o proprio principio das tarifas por zonas. Em seguida contesta a asserção muitas vezes repetida, segundo a qual com o diminuto preço da tarifa por zonas, não continuaria a haver tantos logares vazios e a utilização dos logares offerecidos passaria de 25 p. c. ao dobro approximadamente. E' evidente, com effeito, que, sejam quaes forem os preços, sempre serão mais utilizados os comboios que partem a horas commodas, que os das primeiras e ultimas horas do dia, que as viagens serão mais frequentes na bella estação que no inverno, e que os comboios suburbanos irão repletos ao sair das cidades, ao domingo pela manhã, e ao voltar á tarde, e vazios na direcção opposta. O auctor dá a prova das suas asserções por meio d'um quadro graphico mensal do trafego de viajantes dos caminhos de ferro do Estado prussiano em 1888 e 1890, segundo o qual, apesar de um augmento total de 10 p. c. approximadamente, a distribuição pelos diversos meses do anno ficou pouco mais ou menos a mesma durante os dois annos.

Considera pois, em principio, a tarifa por zonas propriamente dita como inapplicavel e prevê avultados *deficits* se, apezar d'isso, quizessem ensaiá-la. Este *deficit* teria de ser coberto por impostos, e como para a Allemanha se trataria d'uma centena de milhões de marcos por anno, seria a massa do publico que afinal o pagaria, e não sómente os ricos por meio de impostos sobre os artigos de luxo.

O que o operario talvez ganhasse viajando mais barato, teria com certeza de pagar sob a forma de impostos, e o auctor faz a observação muito verdadeira que por fim de contas elle agora se acha em melhores condições, visto que pôde guardar o seu dinheiro se não viaja, em quanto que, com a tarifa por zonas, terá que o dar na forma d'impostos, quer viaje, quer não.

III—Não podemos naturalmente, reproduzir aqui a exposição que o sr. Ulrich faz das novas tarifas hungaras e austriacas.

Sabe-se que, para a Hungria, os preços augmentam pouco mais ou menos proporcionalmente á distancia, até o percurso de 225 kilometros, e que, a partir d'este numero, a taxa fica a mesma para qualquer distancia. Na Austria não ha mesmo esta ultima excepção, sendo o preço sempre de 1 kreuzer (em 3.^a classe) por kilometro para todas as distancias. *Estas tarifas não são pois tarifas por zonas propriamente ditas*, e o que ellas apresentam de novidade na sua construcção é que a unidade de distancia já não é o kilometro, mas o myriametro, ou uma extensão, segundo o caso,

de 15, de 25 ou de 50 kilometros. Não é senão para o percurso de mais de 225 kilometros que a tarifa é, na Hungria, uma tarifa por zonas, visto que o preço fica o mesmo seja qual for a distancia percorrida.

As novas tarifas distinguem-se, além disso, das antigas principalmente pela modicidade das taxas, assim como pela sua simplicidade que se obteve supprimindo-se radicalmente todas as reduções concedidas em outros países sob a forma de bilhetes de ida e volta, de bilhetes circulatorios, bilhetes de sociedades, de assignatura, etc.

As antigas taxas, na Hungria, eram muito elevadas, de sorte que as novas, comquanto não sejam, em média, mais baixas que as dos caminhos alemaes, comportam uma redução muito forte, que vai, para certos percursos, até 50 p. c. e mais; em consequencia do que se pôde constatar um enorme accrescimo de tráfego que se cifra, para o primeiro anno inteiro da nova tarifa (1890) comparado ao ultimo anno da tarifa antiga (1888), em 11,7 milhões de viajantes a toda distancia, seja 190 p. c. do numero de 1888 (6,2 milhões), e em 2,8 milhões de florins, seja 29 p. c. da cifra de 1888 (9,7 milhões de florins).

Na Austria, onde as antigas tarifas eram menos elevadas que na Hungria, o resultado não foi tão deslumbrante; obteve-se no segundo semestre de 1890, comparado com o de 1889, um aumento de 5,3 milhões de viajantes, seja de 44 p. c., mas as receitas ficaram as mesmas com diferença de 15:000 francos.

IV.—O sr. Ulrich compara estes resultados com os que se obtiveram nos caminhos de ferro prussianos onde, desde 1885 até 1890, sem reforma de tarifas, a densidade do tráfego passou de 250:000 a 300:000 pessoas, e a receita kilometrica de 8:000 a 9:200 marcos. Chega tambem à conclusão de que, se para os caminhos de ferro do Estado hungaro e austriaco se compararam egualmente os de annos de 1885 e 1890, o progresso é apenas igual ao da Prussia para a densidade do tráfego, e que elle é certamente muito inferior no que respeita as receitas; conclue d'ahi que, sob o ponto de vista financeiro, não se pôde fallar d'um successo para as tarifas chamadas por zonas.

Parece-nos que aqui o auctor vai um pouco longe demais; em primeiro logar, a extensão das duas rôdes austriaca e hungara aumentou, entre 1885 e 1890, n'uma proporção bastante mais forte (35 p. c. e 50 p. c.) do que a da rôde prussiana (17 p. c.), e as nossas linhas tem geralmente um tráfego bastante mais fraco; depois o aumento do tráfego ainda não disse a sua ultima palavra, como demonstram os resultados de 1891 dos caminhos hungaros, segundo os quaes, sobre uma rôde sensivelmente a mesma que em 1890, foram transportados 1,8 milhões de viajantes ou 10 p. c. a mais, e embolsados 1 milhão de florins, 8 p. c. mais que em 1890.

Estamos porem absolutamente d'accordo com elle quando diz que o successo d'uma redução de tarifas depende em grande parte da importancia d'esta propria redução, quer dizer que o aumento de tráfego será tanto maior quanto as antigas taxas eram mais elevadas e as novas mais baixas.

Foi pois relativamente facil tentar o ensaio na Hungria, com as suas tarifas muito elevadas e o seu tráfego muito pouco desenvolvido. E se o resultado ali foi muito favoravel, o exemplo da Austria prova igualmente a verdade do principio enunciado acima, isto é, que uma reforma semelhante deve dar um resultado financeiro duvidoso, desde que as taxas antigas são moderadas e que o tráfego já tenha attingido uma certa importancia.

O sr. Ulrich, embora criticando certos detalhes que seria muito longo enumerar aqui, fez o elogio das novas

tarifas austriacas e hungaras, principalmente por causa da sua simplicidade e da completa suppressão do que elle chama privilegios concedidos sob forma de bilhetes de ida e volta, bilhetes circulatorios etc.

Segundo elle, não existe nenhuma razão plausivel para que o viajante pague menos caro quando faz um percurso de 100 kilometros, fazendo 50 kilometros na ida e 50 kilometros na volta, do que quando percorre os 100 kilometros no mesmo sentido, ou para que a viagem circulatoria terminada em 45 dias custe menos cara do que a mesma viagem, quando a volta se effectua ao cabo de 50 dias.

Sentimos não poder ser da mesma opinião. Sem querermos entrar n'uma justificação theorica das reduções concedidas aos bilhetes de ida e volta, aos bilhetes circulatorios, etc., parece-nos que, para bem dos caminhos de ferro, a sua suppressão seria praticamente impossivel. Se se procedesse como o recommenda o sr. Ulrich, não se poderia, devido a razões financeiras, fazer mais do que reduzir o preço do bilhete simples á metade do de ida e volta. D'esta forma o viajante que, antes da reforma, se servia d'estes ultimos bilhetes, não aproveitava em nada das novas tarifas, e o mesmo aconteceria com todas as pessoas que d'antes tivessem viajado com bilhetes circulatorios, etc.

Ora sabe-se que em todos os países onde está em vigor o systema dos bilhetes de ida e volta, circulatorios, etc., não ha, sobre 100 viajantes, mais de 30 a 35 que se servem de bilhetes ordinarios ou de viagem simples pela tarifa geral. A reforma aproveitaria pois só a esta minoria, composta principalmente de gente mais ou menos abastada, e para a massa do publico e sobretudo para o pequeno publico indigena, que se serve de preferencia dos bilhetes a preços reduzidos, as cousas ficariam no mesmo estado.

Estamos convencidos que a redução dos bilhetes de viagem simples (cujo producto é de cerca de 50 p. c. das receitas totaes), não produziria um aumento de tráfego sufficiente, nem mesmo para manter as receitas na sua cifra anterior, porque para estas viagens o preço do bilhete é muitas vezes apenas uma parte insignificante dos gastos totaes da viagem. Mas sobretudo estamos certos de que em muitos países se seria induzido, sob a pressão da opinião publica, a introduzir de novo todos os bilhetes supprimidos, e estar-se-hia em face de diminuições de receitas que não seriam compensadas por muito tempo pelo desenvolvimento do tráfego.

O exemplo da Austria e da Hungria não é concluente, porque n'estes países o systema dos bilhetes a preços reduzidos não estava muito desenvolvido e por que, além d'isso, as novas tarifas apresentavam ainda uma redução, mais fraca, é verdade, comparando-as com os antigos bilhetes de ida e volta.

V — Por falta de espaço, só podemos mencionar ainda que o sr. Ulrich, n'este capitulo, dá uma exposição completa da reforma introduzida em França.

Não podemos dar, nas linhas que precedem, senão uma ideia imperfeita da obra do sr. Ulrich; mas não hesitamos em dizer que a consideramos como a exposição mais completa e ao mesmo tempo mais imparcial que conhecemos, e em recommendar o estudo d'ella a todos aquelles que estão no caso de se ocupar da questão da reforma das tarifas de viajantes.

Entre collegas

Não podemos deixar de agradecer muito especialmente aos nossos collegas *Progresso do Sul*, de Faro, e *Correio de Loanda*, as expressões amaveis que nos

dirigem nos seus n.ºs de 24 do corrente e de 5 do passado.

A espontaneidade das suas notícias e a seriedade e competência d'aqueelas duas redacções são para nós duplicado motivo para nos lisonjearmos com a sua apreciação.

Publicações recebidas

Estudo particular das machinas ou sua regulação e economia, pelo engenheiro machinista Ramiro Martins Cardoso—Recebemos e agradecemos esta obra eminentemente prática, pela leitura rápida da qual vemos que preenche perfeitamente o seu fim, dando-nos conhecimento completo das machinas a vapor, do seu trabalho, defeitos e regulação, meios de avaliar o primeiro, processos de o tornar mais profícuo, meios de corrigir os segundos ou atenuá-los, e finalmente meios de conseguir o último.

Começa o auctor por dar algumas definições de physica, necessárias para se entender a materia do opusculo, o que acompanha com uma tabella desenvolvida do peso específico de diversos corpos e descrição de varios processos e apparelhos para os avaliar.

Depois trata da conservação das caldeiras e por isso se occupa da qualidade da agua de alimentação, sua composição, incrustações a que ella dá lugar, meio de evitá-las e remedial-as e finalmente dos meios de limpeza.

Naturalmente, em seguida, tem o auctor de se ocupar da producção do vapor, e por isso começa pela definição do calor, maneira de o medir, o seu resultado, que é a pressão, ocupando-se ainda dos motores a gaz sob o ponto de vista theorico-dynamico.

Depois das caldeiras trata do seu uso, que é a aplicação ás machinas e sem entrar na descrição da sua enorme variedade occupa-se do principio geral do seu funcionamento, absorvendo os ultimos aperfeiçoamentos n'ellas introduzidos.

Definindo o que é força trata em seguida o auctor do trabalho das machinas, meio de o avaliar, usando do processo dos diagrammas, sendo portanto a propria machina que regista o seu trabalho e força.

Pelo mesmo processo dos diagrammas indica os meios de regular as machinas, verificar as condições a que deve satisfazer um bom divisor, e finalmente para completar o seu trabalho da forma prática com que escreveu o seu opusculo, faz a applicação dos preceitos indicados ao estudo d'uma machina, cuja aquisição lhe foi incumbida, no que mostra a sua proficiencia e utilidade do seu livro pelo que o felicitamos, como nos congratulamos com os estudiosos, os theoricos e os praticos d'esta sciencia, por vermos publicado em portuguez um tão notável trabalho.

E tanto o apreciamos que no proximo numero daremos d'ele um trecho com a devida permissão do seu autor.

Contos escolhidos, por Alberto Braga, ilustrações de Casanova—editor M. Gomes, livreiro, Chiado 72—Se a indole da nossa folha não nos permite fazer um artigo crítico d'este encantador livrinho, não nos consente a boa impressão que nos deixou a sua leitura que deixemos de manifestar quanto por bem empregadas demos as horas fugitivas que dedicámos a devorar aquelles deliciosos contos com que o espirito fino, aristocraticamente delicado, do sr. Alberto Braga enriquece a litteratura portugueza.

Os Contos escolhidos são uma joia de alto valor em-

moldurada nas finíssimas filigranas com que as adornou o lapis primoroso de Casanova.

Sente-se a gente bem ao acabar de ler aquellas páginas e agradece ao auctor os agradáveis momentos que nos proporcionou, como nós agradecemos aqui, ao sympathico e activo editor, a oferta d'este volume da sua coleção litteraria portugueza.

A reorganização da fiscalisação e exploração dos caminhos de ferro

O conselho de estado frances adoptou em sessão geral, sobre o relatorio do conselheiro M. Chauchat, um regulamento de administração publica, reorganizando a fiscalisação da exploração dos caminhos de ferro.

D'ora á ante o serviço será dirigido, em cada rede, por um inspector geral das pontes e calçadas ou das minas. O serviço divide-se em trez partes:

1.º fiscalisação dos trabalhos novos e conservação das linhas; 2.º exploração technica; 3.º exploração commercial.

O pessoal proposto para a fiscalisação dos trabalhos comprehende um engenheiro em chefe, engenheiro ordinario e conductores das pontes e calçadas, commissários de vigilância administrativa.

A exploração technica é confiada a um engenheiro em chefe e engenheiros ordinarios das minas ou das pontes e calçadas, fiscaes das minas ou das pontes e calçadas, fiscaes do trabalho e do material, commissários de vigilância administrativa. Finalmente a fiscalisação da exploração commercial é exercida por um ou dois inspectores principaes, inspectores particulares e commissários de vigilância administrativa.

Para os dois primeiros serviços, as rôdes serão divididas em circunscrições de 1:000 a 2:000 kilometros, tendo cada uma á testa um engenheiro ordinario. A organização nova é exclusivamente applicável á França continental, com exclusão da Corsega e da Algeria.

A prática tradicional, segundo a qual nenhum agente encarregado da fiscalisação d'uma companhia não podia entrar em serviço senão cinco annos depois de ter cessado as suas funções, é consagrada por uma disposição expressa.

O projecto apresenta também outra novidade, criando fiscaes de obras do material. Os funcionários de novo nomeados serão especialmente propostos para a vigilância das machinas de tracção e do material circulante. Além d'isso vigiam a execução dos regulamentos estabelecidos, no interesse da segurança publica, para a duração e as condições do trabalho dos agentes das companhias. Este pessoal é escolhido por concurso e deve ter exercido pelo menos durante cinco annos o emprego de machinista, chefe ou sub-chefe de deposito n'uma rede francesa. Não podem ser empregados na fiscalisação d'uma companhia na qual tenham servido. São divididos em tres classes com os ordenados respectivos de 3:600, 3:200 e 3:000 francos, e cessam obrigatoriamente as suas funções aos 65 annos.

O novo ascensor do Rothhorn

Inaugurou-se em meados do mez passado a nova linha de Brienz a Rothhorn, da qual já aqui temos tratado denominando-a a mais alta da Suissa.

Podemos mesmo dizer que é a mais alta do mundo porque, enquanto que o ascensor do Pilatus atinge 2:066 metros, e a linha do Central Pacific 2:140, a de

Rothhorn eleva-se a 2:252 acima do nível do mar e a 1:681 acima do seu ponto de partida, em Brieuz, que está a 571.

A extensão da linha é de 7:600 kilómetros, sendo dividida por uma só estação intermediária, Hausstatt, ao kilometro 3,590, e à altura de 1:346 metros, e duas tomas d'água aos kilometros 2,220 e 5,740.

Tem 10 tunneis, sendo o maior de 290 metros e formando a extensão total de 690 metros.

As rampas regulam entre 22,12 % e 25 %; o mínimo raio das curvas é de 60 metros.

O serviço é feito por 3 comboios ordinários e um facultativo, em cada sentido, empregando 1 hora e 20 minutos no trajecto, com a velocidade média de 7 kilómetros.

No alto do Rothhorn está-se construindo um grande hotel que só estará pronto no próximo anno. Por enquanto funciona um restaurante provisório.

Notas varias

Os caminhos de ferro da Europa em 1890

A direcção dos caminhos de ferro no ministerio das obras públicas de França publicou uma nota das linhas abertas em 1890 à exploração, da qual extractamos os esclarecimentos seguintes:

Designação dos países	Fim de 1889	Fim de 1890	Augmento em 1890
Allemania (1)	41,002	41,908	906
Austria Hungria (2)	26,587	27,113	526
Belgica (3)	5,088	5,263	175
Dinamarca	1,969	2,010	41
Hespanha	9,678	9,878	200
França (4)	36,372	36,895	523
Grâ-Bretanha e Irlanda	32,439	32,673	234
Grecia	706	767	61
Italia	12,807	12,907	100
Luxemburgo	454	483	29
Países Baixos	2,560	2,577	17
Portugal	2,060	2,060	—
Roumania	2,475	2,494	19
Russia e Finlandia (5)	30,159	30,957	798
Servia	538	538	—
Suecia e Noruega (6)	9,450	9,603	153
Suissa	3,000	3,070	70
Turquia, Bulgaria e Roumelia	1,611	1,719	108
Malta (ilha de)	11	11	—
Totaes... kilometros	318,966	222,926	3,960

(1) Não comprehende 1.052 kilómetros de via reduzida.

(2) Em 1890: linhas austriacas 15:287 kilómetros; linhas hungarás 11:266 kilómetros.

(3) Comprehende 852 kilómetros de caminhos de ferro vicinaes.

(4) Em 1890: linhas de interesse geral 33:550 kilómetros; linhas de interesse local 3:122 kilómetros; linhas industriais 223 kilómetros. Total 36:895 kilom.

(5) Em 1890: Russia 29:080 kilómetros; Finlandia 1:877. Total 30:957 kilómetros.

(6) Em 1890: Suecia 8:041 kilómetros; Noruega 1:562 kilómetros. Total 9:603 kilómetros.

Pelo que se refere a Portugal ha um pequeno engano n'esta nota.

A extensão aberta em 31 de dezembro e 1889 tinha 2:063 e não 2:060 kilómetros, (comprehendendo 146 de via reduzida) e em 1890 abriram à exploração 58 kilómetros, sendo 50 da linha de via reduzida de Santa Comba a Vizeu, 3 da linha urbana de Lisboa e 5 do ramal de Cascaes (Alcantara a Pedrouços), ficando portanto em fim de 1890, 2:121 kilómetros em exploração, sendo 196 de via reduzida.

Boletim financeiro

Lisboa, 31 de julho.

Seria faltar á verdade, dizer que a situação económica e financeira do paiz se havia por qualquer forma modificada na quinzena que vae findar. Se apparentemente ella não sofreu alteração, no entretanto, no fundo, o mal continua a alastrar e não nos parece que possa ter tão facil e tão prompto remedio, como preten-de insinuar-se.

A situação geral não pode ser mais tensa, e o sobresalto e a inquietação invadiram todos os animos. Não se sabe o que virá amanhã e a que extremos será preciso recorrer para satisfazer os encargos mais urgentes do Estado; de um momento para o outro as cousas podem tomar um aspecto muito grave e não parece que, n'essa hypothese, se lhes possa attenuar os efeitos.

O facto principal da quinzena foi a intervenção do Estado nas obras do porto de Lisboa, por não haver o governo podido ou querido chegar a acordo com o empreiteiro M. Hersent. O resultado foi uma suspensão dos trabalhos e a posse das obras por parte do governo, que as vae concluir por administração. Já se vê o empreiteiro protestou.

Nas actuaes circunstancias, do credito e das finanças portuguesas o incidente das obras do porto de Lisboa foi uma deplorável complicação, sendo para sentir que no contracto não se encontrasse margem para se chegar a um acordo conciliador com M. Hersent, sem corrermos os riscos de uma arbitragem internacional e de uma despesa extraordinaria, com que não podemos, para a continuação dos trabalhos.

A praça continua a mostrar-se um pouco preocupada com a situação do Banco de Portugal. Os balancetes publicados accusam cada vez maior desproporção entre as espécies metalicas em caixa e as notas em circulação. Assim, para uma circulação de réis 44.481:315\$750 tem o Banco de Portugal em caixa 4.236:087\$500 réis em moeda d'ouro e prata. Comparados os dois ultimos balancetes, vê-se que, ao passo que as notas em circulação aumentaram n'uma semana em 40:000\$000 réis, a moeda em ouro e prata aumentou apenas em 760\$000 réis, o que não chega a 2 p. c.

Nos ultimos dias tem-se discutido muito a questão da navegação portuguesa para Moçambique. A companhia da *Mala Real*, como já havíamos dado a entender n'uma das nossas anteriores revistas, vendo a sua situação aggravada pela alta dos cambios, viu-se obrigada a pedir a intervenção do governo para, por uma modificação provisória do contracto, facilitar a sua exploração.

A *Mala Real* representa unicamente capitais portugueses, e n'ella estão envolvidas algumas casas commerciaes de Lisboa e Porto. Um desastre financeiro sucedido a esta companhia, alem da influencia moral que reflectiria no credito geral do paiz, aluiria e prejudicaria interesses dos que mais dignos são da consideração dos poderes publicos. Parece que as cousas estão encaimadas no sentido da sua solução conciliadora.

Continuaram na mesma as circunstancias do nosso mercado, reinando a maior calmaria em todos os ramos da actividade comercial. A escassez das colheitas cerealíferas (calculando-se a do trigo por um terço da do anno passado) veio agravar a situação. Será necessário importar 200 milhões de hectolitros de trigo, e isso representa mais nove ou dez mil contos a pagar em ouro no estrangeiro.

O cambio do Brasil não se modificou, mantendo-se a 10 1/2, o que dificulta grandemente as transferencias dos fundos para a Europa. Infelizmente, tudo parece indicar que antes de realizada a eleição presidencial as cousas se não modificarão sensivelmente no Brasil. D'aqui até lá é mesmo provável que tenham nova perturbação mais grave.

As inscrições tem tido bastante procura, subindo aos preços de 31, 31,80, 31,90, 32,30. A dívida externa tem sido procurada para conversão, regulando a 32,25, 32,70, 32,90. As obrigações de 4 1/2 dívida de 1888, coupon, tem atingido a 38,300, os de 4 p. c. a 13\$500, os de 4 p. c. 1890 a 33\$000. As obrigações prediais de 5 e 6 p. c. tem regulado respectivamente a 81\$000 e 84\$000 réis e 85\$000 e 86\$000 réis. As obrigações Loanda-Ambaca baixaram imprevistamente a 52\$000 réis, os outros titulos publicos não sofreram alterações. As acções do Banco de Portugal regularam de 114\$500 a 116\$500 réis.

Pouco excede a 300 contos de réis a diminuição do rendimento das alfandegas n'este mez. Parece começar a fazer-se a reacção. Os stocks vão acabando e a necessidade de importação impõe-se. Em França a elevação dos rendimentos aduaneiros, depois da grande baixa produzida pelo regimen de 1 de fevereiro, começa a accentuar-se.

J. F

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

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

Linhas	Periodo de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO			
		1892			1891			Totaes		Diferença a favor de	
		Kil.	Totaes	Kilo metri-cas	Kil.	Totaes	Kilo metri-cas	1892	1891	1892	1891
COMPANHIA REAL											
Antiga réde e nova não garantida.	28 Julho	690	53.316:000	77:270	690	55.746:900	80:749	1.317.100:000	1.411.176:990	—	94.076:990
	915	—	57.731:000	83:668	—	55.286:870	80:126	1.374.831:000	1.466.463:860	—	91.632:860
Nova réde garantida.	28	334	6.334:000	18:964	168	4.165:000	24:792	417.865:000	87.250:000	30.615:000	—
	915	—	6.479:000	19:398	—	4.098:000	24:393	424.344:000	94.348:000	32.996:000	—
Sul e Sueste...	2430 Junho	475	13.332:540	28:068	475	11.505:665	24:222	334.295:350	340.713:375	—	6.418:025
	17 Julho	—	15.029:340	31:644	—	14.791:540	31:140	349.324:690	355.504:915	—	6.180:225
	814	—	14.727:800	31:006	—	11.970:160	25:200	364.052:490	367.473:075	—	3.422:585
Minho e Douro.	1319 Maio	353	15.377:529	44:129	353	19.360:447	54:845	314.836:858	331.281:184	—	16.444:326
	2026	—	17.842:522	50:543	—	15.009:516	42:520	332.679:380	346.290:700	—	13.611:480
	272	—	14.382:509	40:744	—	13.172:668	37:316	347.061:889	359.463:368	—	12.401:479
Beira Alta....	1824 Junho	253	5.538:649	21:892	253	6.579:225	26:005	122.868:002	155.514:227	—	32.646:225
Nacional (Mi- randella e Vi- zeu).....	17 Julho	105	830:232	7:907	105	4.057:845	40:075	30.723:204	30.308:049	415:455	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Guimarães....	—	—	34	—	—	34	—	—	—	—	—
Norte de Hespa- nhia.....	17 Julho	2803	P. 1.327:590	544	2803	1.477:970	527	33.860:296	34.892:543	—	1.032:247
	714	—	1.583:032	564	—	1.541:389	549	35.443:328	36.433:933	—	990:605
Madrid — Zara- goza — Alicant- e.....	251 Julho	2672	998:895	373	2672	1.062:639	397	25.780:545	27.622:743	—	1.842:198
	28	—	4.016:205	380	—	978:509	366	26.796:750	28.601:253	—	1.804:503
	915	—	1.031:505	386	—	1.026:871	384	27.828:255	29.628:125	—	1.799:869
Andaluzes....	254 Julho	894	308:773	345	894	278:303	314	6.992:798	6.965:396	27:402	—
	28	—	226:090	252	—	217:010	242	7.248:839	7.482:407	36:432	—
Zafra a Huelva.	28 Julho	180	47:447	263	180	37:770	209	1.343:316	1.147:067	196:244	—
	915	—	45:930	255	—	39:845	221	1.389:241	1.186:914	202:327	—
	1622	—	49:849	277	—	44:546	247	1.439:090	1.234:340	207:630	—

Linhos portuguezas

Sete novos ascensores.—Os srs. Ezequiel Massano e Tavares Trigueiros apresentaram na camara municipal um requerimento pedindo licença para estabelecerem em Lisboa os seguintes ascensores mechanicos:

1.º Partindo da embocadura da calçada do Salitre, junto á Avenida da Liberdade e percorrendo-a em toda a extensão até a esquina oeste do largo do Rato.

Pôde haver a variante dos carros darem volta pela travessa do Moreira e por parte da Avenida.

2.º Partindo da embocadura da rua do Sol ao Rato, seguindo por toda ella, rua de Campo de Ourique, rua de Ferreira Borges, do Patrocínio, do Possolo, calçada das Necessidades, largo do Rilvas, travessa das Necessidades, travessa do Sacramento, rua do Tenente Valadim até a rua de Vinte e Quatro de Julho. Pode haver a variante preferindo o seguimento do largo do Rilvas, travessa do Thesouro, Praça de Armas.

3.º Partindo da embocadura da rua das Gaivotas

junto ao largo do Conde Barão, seguindo por ella e rua de Caetano Palha até a embocadura que encontra a rua dos Poyaes.

4.º Partindo da embocadura da rua da Cruz dos Poyaes, do lado da rua dos Poyaes, seguindo por ella e rua de S. Marçal até o extremo que liga com a rua da Escola Polytechnica.

5.º Partindo da embocadura da rua da Magdalena, junto ao Poço do Borratem, e seguindo por ella no ramo ascendente e descente ao largo da Magdalena e seguindo pelo largo de Santo Antonio da Sé, ruas do Arco do Limoeiro, de Santa Luzia, largo das Portas do Sol, ruas do Infante D. Henrique e das Escolas Geraes, pela bifurcação que é atravessada pela calçada do Forno do Tijollo, seguindo pela calçada de S. Vicente, rua da Infancia ao largo da Graça.

6.º Partindo do largo da Graça ou ligando com o antecedente e percorrendo a rua da Graça, Caminho do Forno do Tijollo e alinhamento que a camara municipal indicar até Arroyos.

7.º Partindo da rua das Pretas ou rua do Telhal seguindo por toda ella, rua de Santo Antonio dos Capuchos, Campo dos Martyres da Patria, pelo lado do sul do jardim, ruas do Paço da Rainha, Escola do Exercito, José Estevão, Rebello da Silva e calçada de Arroyos até a estrada da circumvallação.

D'estes ascensores desejam os supplicantes a concessão na totalidade ou em parte, sendo-lhes reservados sempre os direitos de primazia, para os que lhes são concedidos, sempre que de futuro outros os pretendam.

Lourenço Marques. — Ficou addiada para fins de novembro a decisão da questão do caminho de ferro de Lourenço Marques, que devia ser julgada pelo tribunal arbitral reunido em Berne, no mez findo.

Essa prorrogação é perfeitamente justificada, por quanto o prazo em que as memorias dos governos da Inglaterra e dos Estados Unidos foram apresentadas também foi muito prolongado e só ha pouco tempo é que ellas chegaram ao poder do sr. conselheiro Pedro de Carvalho, que é quem está redigindo a alludida memoria. Esse trabalho é de grande valor e está já bastante adiantado.

Além da memoria que forma um grosso volume, ha outro de documentos.

Sul e Sueste. — O pessoal da administração dos correios e telegraphos está construindo, por conta da direcção d'esta linha, uma linha telegraphica que ligará as estações de Lisboa e Barreiro, entre si e portanto aquella com toda a rête. O traçado é o seguinte:

Parte de Lisboa em direcção a Villa Franca; n'este ponto atravessa o cabo do Tejo para as lezirias, segue até a Ponte de Pedra, atravessa o cabo do Esteiro de Samora, parte para Alcochete, atravessando o cabo do Vau de Alcochete e segue para Aldegallega, Pinhal Novo e Barreiro.

A extensão da linha é de 90 kilometros approximadamente, e o seu custo está orçado em 1:600.000 rs.

Esta linha, que offerece grandes vantagens, era de ha muito requisitada pela direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste.

Mormugão. — A linha ferrea de Mormugão rendeu na semana finda em 25 de junho, 3:518.400 réis (8:796 rupias), mais 1:123.200 réis (2:808 rupias), do que em igual periodo do anno passado.

Companhia Nacional. — Foram aprovados, por decreto ministerial de 15 de Julho, os novos estatutos da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, elaborados de acordo com os portadores de obrigações da companhia, com a condição de ser suprimido o § 2.º do

artigo 11.º, o qual se referia aos privilegios das obrigações da segunda série.

Minho e Douro. — Na administração do bairro occidental do Porto realizou-se a abertura das propostas para a adjudicação da empreitada de construcção de vedações da estação do caminho de ferro da Alfandega, cuja base de licitação era de 1:500.675. Foram presentes quatro propostas, a saber:

Dos srs. Costa Bastos & C.ª, proprietarios da Fundição do Bolhão, que se propõem a fazer a referida construcção por 1:385.000; dos srs. Ramos & Praça, da Fundição de Fradellos, por 1:447.000 réis; da Companhia Aliança, proprietaria da Fundição de Massarellos, por 1:349.500, e do sr. Francisco Joaquim da Rocha, por 1:300.000.

— Os corpos gerentes da Associação de Socorros Mutuos dos Empregados dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, iniciaram os trabalhos de fundação de uma cooperativa para os mesmos empregados. Foi nomeada uma comissão encarregada de elaborar as bases da cooperativa a qual deve em breve dar conta dos seus trabalhos.

Beira Baixa. — Vae em breve ser aberto á exploração o apeadeiro de Mouriscos, entre as estações de Alfarende e Alveja-Ortiga, a 14 kilometros de Abrantes.

Foi dada ordem para se activar a construcção da parte entre Covilhã e Guarda, de forma a estar concluida em quatro meses.

Linhas reduzidas em S. Thomé. — Foram pedidas duas concessões d'estas linhas, a primeira pelos srs. Salvador Pantoja e Edmond Plantier, que pretendem explorar um caminho de ferro de via reduzida entre o porto da cidade de S. Thomé e os principaes pontos productores da ilha; a segunda pelos srs. Mario Belmondo Pessoa e Gregorio Victor Garcia, que desejam construir um caminho de ferro de sistema Décauville, tração a vapor, partindo da mesma cidade de S. Thomé para Caixão Grande e Cruzeiro da Trindade.

Linha americana. — Por alvará de 11 de julho, que publicaremos no proximo numero, foram auctorizados os srs. Ignacio Casal Ribeiro, J. Lloyd, Lazameta e J. M. do Nascimento, concessionarios de diversas minas de ferro manganesifero na margem direita do rio Mira, a construir um caminho de ferro para serviço das mesmas minas. Por uma portaria são os mesmos senhores auctorizados a desentulhar a expensas suas a foz do mesmo rio.

Assembléa geral. — Na terça feira proxima deve reunir o conselho da Companhia Real para apreciar o relatorio que terá que ser presente á assembléa geral, e fixar o dia em que esta deve realizar-se. A demora na convocação d'esta assembléa tem sido originada por se esperarem os relatorios dos representantes dos obrigatarios que vieram a Lisboa examinar o estado financeiro da companhia.

Ascensores de Lisboa. — Parece que a companhia vae elevar o preço das carreiras do ascensor Camões-Estrela a 50 réis por todo o percurso, 30 réis as meias carreiras na subida e 20 réis na descida.

Esta linha está, com efecto, com uma tarifa reduzissima, e a pequena elevação de preço é perfeitamente justificada.

Carris de ferro de Lisboa. — Dizem os collegas que esta companhia vae estabelecer viagens para operarios por preços reduzidos.

Ora graças! até que se lembrou, a sollicita direcção, de fazer alguma coisa com geito... em beneficio do publico.

Linhos hespanhóis

Este de Espanha. — Foi aprovado judicialmente o contrato celebrado entre a Companhia dos caminhos de ferro do leste de Espanha e os seus credores, ordenando que se dêem à caixa geral de depósitos as ordens necessárias para que se faça entrega à representação legal da Companhia de todas as quantias que, em consequência dos autos, tenha consignadas à disposição do julgado n'aquelle estabelecimento, bem como os créditos devolvidos pelas mesmas.

Também se ordenou a devolução das cauções juntas às adhésões apresentadas e que acreditam a consignação de obrigações à Sociedade do leste de Espanha, afim de que, sob sua responsabilidade, as façam chegar com segurança às mãos dos seus legítimos proprietários, para que estes possam utilizar-se d'elles como lhes convier e que se comunique aos julgados de instrução a que se tiver dado conhecimento do auto d'este julgado de 17 de julho de 1890, a aprovação do contrato, e por consequência declaração de ter cessado o estado de suspensão de pagamentos em que se declarou a mesma sociedade.

Novo sistema de signaes. — Na estação de Villaverde, da linha de Madrid a Almansa, installaram-se os apparelhos de transmissão hidráulica e encravamento, sistema Bianchi e Servettaz, os quaes teem funcionado regularmente e com bom resultado nas experiências officiaes realizadas.

A manobra das agulhas e dos discos faz-se de um posto central em que estão collocadas dez alavancas, sendo tres de reserva.

A agua, contendo uns 30 % de glicerina para evitar a congelação e comprimida a 50 atmosferas por meio de um accumulator, transmite até as agulhas e discos de signaes a força precisa para a manobra d'estes apparelhos.

O sistema ainda que moderno é já conhecido dos engenheiros; sendo todavia a estação de Villaverde a primeira que em Espanha o applicou.

Madrid a Barcelona. — Diz um jornal de Zaragoza que se dá como certo que a linha do caminho de ferro de Madrid a Zaragoza e Barcelona variará o seu traçado no Bajo Aragon, aumentando 27 kilómetros de via para evitar a construcção de duas pontes.

O mesmo jornal pondera que seriam grandes os prejuízos causados á região aragoneza. Parece porém a um collega que deve haver outro motivo, alem da construcção das duas pontes, para determinar tão grande aumento de linha, por isso que, por pouco que custem os 27 kilómetros d'augmento, o levantamento das duas pontes deve ser mais económico.

—Na parte de Zaragoza a Barcelona, affirma um jornal de Barcelona que ficou contractada a construcção de todas as secções que faltam para o completo da linha. Calcula-se que dentro de anno e meio se achará em condições de ser aberta á exploração em toda a sua extensão.

Projecto de via ferrea. — Segundo notícias recebidas de Tarragona pelo nosso collega *Industria e Invenciones* reina ali grande entusiasmo pela construcção da via ferrea de Tarragona a Valls e Balaguer. Todas as classes sociaes da povoação são unanimes em considerar a realisação d'este projecto como a unica esperança do que Tarragona saia do seu estacionamento actual e possa reviver, entrando no caminho da prosperidade e da riqueza.

Vários individuos que representam as forças vivas de Tarragona, teem reunido muitos dados que provam a grande importância que, não só para Tarragona como para todas as povoações do trajecto, teria o novo caminho de ferro, sendo muito provável que o município Tarragonense, não hesite em subvencionar a nova linha ferrea, estabelecendo como condições que as officinas de construcção sejam installadas em Tarragona. Foi pedida outra subvenção á Deputação Provincial e aos municípios das povoações por onde deve passar a locomotiva.

Canfranc. — I.é se no *Diario de Avisos de Zaragoza* de 13: Regressou da sua visita á linha do caminho de ferro de Canfranc o engenheiro inspector das obras D. Primitivo M. Sagasta.

O estado da construcção é satisfactorio; até Jaca estão terminadas todas as obras da fábrica nos 111 kilómetros de percurso, faltando apenas montar tres pontes, as de Recodo, Rimatiní e Caldearenas, duas das quaes são construídas no estrangeiro.

A locomotiva chega até o kilometro 65. Foi contratada uma brigada de trabalhadores gallegos para não atrasar a collocação da via, em consequência dos trabalhadores terem abandonado os seus trabalhos, para se entregarem ás operações agrícolas da época. Logo que estejam collocadas as tres pontes, a conclusão das obras até Jaca poderá realizar em pouco tempo.

—A *Gaceta de Madrid* publicou uma lei, ampliando até 3 de junho de 1893 o prazo para completar a construcção pelo que respeita á parte comprehendida entre Huesca e Jaca.

Alcoy a Gandia. — Na tarde de 16 do corrente chegou a Alcoy, procedente de Gandia, o primeiro comboio conduzindo as autoridades das povoações do trajecto e o pessoal das companhias constructora e concessionaria.

Em Alcoy e no salão do Centro Industrial, celebrou-se um banquete abrilhantado pelas musicas da povoação.

Segunda feira seguinte regressou o comboio a Gandia conduzindo as autoridades alcoyanas e os representantes da imprensa

Linhos estrangeiros

IN GLATERRA

M. Christopher Anderson, de Leeds, acaba de inventar, com destino especialmente ao Metropolitano de Londres, um novo processo de ventilação dos tunneis. Esta invenção foi ensaiada com sucesso sobre uma extensão de 800 metros do Metropolitano subterraneo de Neasden.

Consiste em collocar entre os rails um longo tubo rectangular com valvulas que se abrem por baixo sobre a parte superior. Este tubo está em comunicação com uma bomba d'ar, e por baixo da locomotiva acha-se um *curseur* em comunicação, por uma pequena chaminé, com a caixa de fumo. A passagem da locomotiva o *curseur* appoia sucessivamente sobre as valvulas, abrindo-as; o fumo passa assim para o tubo, para ser finalmente expelido para fóra por uma chaminé especial. Fóra do tunnel a locomotiva expelle o seu fumo e os gases de combustão pela forma ordinaria

ALLEMANHA

Em Berlim acaba de se fazer a experiência de um distribuidor automatico dos bilhetes do caminho de ferro, que tem dado resultados magníficos.

O distribuidor é munido de mil bilhetes, distribuindo quarenta e trez por minuto. Logo que se esgota a provisão, suspende o movimento; devolve generosamente todo o dinheiro diferente do que o põe em movimento.

O publico familiarisa-se facilmente com esta distribuição mecanica, não lhe importando que seja um empregado ou um automato que lhe faça a entrega dos bilhetes.

ESTADOS UNIDOS

De Chicago a Saint Louis. (400 kilómetros) em duas horas e meia! — Terminaram os estudos do caminho de ferro electrico entre Chicago e St. Louis, estando já assegurados os direitos de percurso necessários e bem assim os terrenos para os terminus. Pensa-se em abrir a linha á exploração na occasião da abertura da exposição de Chicago.

A despesa será de 30 milhões e o trajecto de cerca de 250 milhas (400 kilómetros) effectuar-se ha em duas horas e meia, o que equivale a uma velocidade de 160 kilómetros por hora.

Sempre americanos!...

REPÚBLICA ARGENTINA

Está quasi paralysado o transito na parte do Trasandino de Buenos Ayres a Valparaiso, aberta á exploração, em consequencia da neve que cobre a cordilheira, visto que as carruagens não conduzem mais de dois passageiros, termo medio, alem de Cacheuta, vae ser adoptado um horario mais económico.

Continuam, ainda que lentamente, os trabalhos do caminho de ferro na Cordilheira dos Andes, sendo de crer que em novembro ou dezembro cheguem os carris a estação denominada Punta de las Vacas.

D'este ponto a Punta de Inca e ás Cuevas pensa a sociedade em estabelecer um serviço de camionagem, ficando a seu cargo estas estações.

Do lado do Chile a linha chega até o logar denominado Salto do Soldado, sendo provável que alcance até a Guardia Vieja.

No tunnel da Cordilheira teem continuado os trabalhos que o inverno não paralysou.

Em março do anno corrente foi apresentada á repartição das obras publicas uma proposta, para a construcção de uma grande estação central de caminho de ferro em terrenos fronteiriços ao edificio da direcção e estação actual, que os signatarios explorariam por sua conta.

A repartição, depois de varias considerações, deliberou:

1.º Aconselhar ao congresso a aceitação da proposta, dependentes de condições que o mesmo Congresso redigirá.

2.º Ser mais conveniente, em todo o caso entregar as obras a um concurso publico, mediante um conjunto de determinadas condições.

3.º Que se á licitação não concorressem interessados, o governo só por si ou associado ás empresas de caminhos de ferro interessadas procederia ás obras que fossem requeridas pelo movimento commercial do porto.

Companhia dos caminhos de ferro portuguezes da Beira Alta

Relatorio do Conselho Fiscal

SENHORES:

Em execucao do mandado que nos confiastes, na ultima assembléa, procedemos a verificação das contas do exercicio de 1891.

A exploração, deduzidos os reembolsos e imposto sobre os transportes, produziu uma receita total de fr. 1.698.239.

As despezas, comprehendendo a renovação da via por 99.986 fr. 31, elevaram-se a 914.555,87.

O excedente das receitas é de fr. 783.683,13, em diminuição sobre o exercicio de 1890 de 233.902,08.

O conselho de administração no seu relatorio apresenta as causas d'esta importante baixa.

Este resultado, augmentado de 317.044 fr. 98, saldo do ultimo exercicio, não permitiu pôr a pagamento, sobre o coupon n.º 16 das obrigações, mais que uma prestação de 5 francos, comprehendendo todas as despezas correspondentes.

Devemos fazer-vos notar aqui que as receitas liquidas da exploração, supra indicadas em francos, correspondem á conversão de reis a francos.

... E' necessário, pois, juntar á somma distribuida dos obrigacionistas, as consideraveis perdas e cambio resultantes da transferencia para Paris dos productos da exploração.

Estas despezas não são inferiores a 83.529,15 fr.

Com estas diversas reservas o saldo reduz-se a fr. 83.529,15.

Deduzindo 135.000 fr. para fundo de reserva e para fazer face a despezas imprevistas resta uma somma de 204.728,48 que contribuirá para formar a proxima prestação sobre o coupon n.º 16, depois de deduzidas, bem entendido, as perdas de cambio que a transferencia para Paris dos fundos em caixa em Portugal poderão occasionar.

Chegamos agora ás modificações sofridas pelos diversos capítulos do Balanço:

DO ACTIVO

PRIMEIRO ESTABELECIMENTO: 65.625.206,28 fr.

Esta conta foi augmentada com 7.070 fr. 73 no exercicio de 1890, somma empregada no engrandecimento das gares communs.

SUBVENÇÃO DO ESTADO: 139.059 fr. 59.

Este saldo representando reis 25.030,726 continua a ser divida pelo governo portuguez.

CAIXAS E BANCOS: 357.313 fr. 27.

Augmentou fr. 108.926,85. Os depositos dividem-se assim:

Em Paris, 47.945 fr. 35.

Em Portugal 55.686,227 reis a 180 reis o franco 309.367,92.

APROVISIONAMENTOS: 374.843,04.

A diminuição de fr. 18.530, vem naturalmente de que os fornecimentos em combustiveis e em travessas são menos importantes que no anno ultimo.

CONTAS CORRENTES E CONTAS D'ORDEM DEVEDORAS: fr. 415.494,90.

Em diminuição de 348.486 fr. 41 sobre o exercicio precedente.

As contas correntes estão em 86.306 fr. 47 em diminuição de 106.570 fr. 86.

Entre as causas d'essa diferença encontramos uma redução dos créditos sobre a Companhia Real dos Ca-

minhos de Ferro Portuguezes e a Companhia Nacional, cujas contas devedoras, desceram de 101.548,34 a 52.459,08 fr. Emfim os transportes por conta da empreza da Beira Baixa foram regulados. A conta Martins diminuiu de 2.222,22 fr.

Arrematações

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Compra d'oleo mineral

A Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes recebe propostas, até a 1 hora da tarde do dia 31 d'agosto, para o fornecimento de 40.000 kilos d'oleo mineral claro e 40.000 kilos d'oleo mineral escuro, nas seguintes condições:

1.º — Metade do fornecimento será feito até o fim de setembro e outra metade até o fim de outubro.

2.º — O oleo bem acondicionado em barris será entregue nos armazens da Companhia, livre de todas as despezas.

3.º — A pesagem será feita nas balanças da Companhia.

4.º — O pagamento effectuar-se-ha 30 dias depois da pesagem.

5.º — O deposito provisorio é de 200.000 réis para cada proponente.

6.º — Este deposito tornar-se ha efectivo para o adjudicatario.

7.º — As propostas, acompanhadas das respectivas amostras, serão enviadas á direcção geral da Companhia, no edificio da estação Central do Rocio.

Lisboa, 19 de julho de 1892.

Avisos de serviço

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Disposições sanitarias

Desde a data do presente está, por medida sanitaria, oficialmente prohibida a importação de fructas, legumes e hortaliças verdes, trapos e artigos de cama procedentes de França.

Os mesmos artigos, quando procedam de Hespanha, só serão admittidos com certificado consular.

Das encomendas postaes procedentes de França só são admittidas as que tenham que seguir em transito por Portugal e venham resguardadas por envolucros devidamente alcatroados ou saturados de acido phenico.

Lisboa, 14 de julho de 1892.

Por disposições publicadas no Diario do Governo de hoje, ficam sujeitos a inspecção sanitaria os passageiros dos comboios que entrem por Castello de Vide, Villar Formoso e Barca d'Alva, não sendo admittidas as roupas sujas que os passageiros procedentes de França tragam nas suas bagagens e que ao medico inspector pareçam constituir perigo para a saude publica.

Pelo mesmo motivo fica prohibida a entrada em Portugal, de lás procedentes de França, atravez da Hespanha e tambem as de procedencia hespanhola, quando não venham acompanhadas de attestado consular que certifique a respectiva procedencia.

Lisboa, 25 de julho de 1892.

Apeadeiro de Banhos da Amieira

Desde 1 d'agosto proximo até novo aviso terão uma paragem de um minuto, no apeadeiro de banhos d'Amieira, os comboios correios n.º 71 e 72, sem outra alteração na sua marcha.

Lisboa, 22 de julho de 1892.

Expedições para a linha de Foz-Tua Mirandella

Em consequencia de determinações tomadas pelos Caminhos de ferro do Minho e Douro, desde a data do presente, as remessas de grande e pequena velocidade que se destinem ás estações da linha de Foz-Tua a Mirandella, podem ser aceites em porte a pagar, ficando por consequencia annullado pelo presente o Aviso ao Publico B. 398 de 1 de julho de 1892.

Lisboa, 22 de julho de 1892.

Comboio rapido entre Lisboa e Caldas

Desde 28 do corrente até 31 de agosto de 1892 terá lugar nos dias abaixo indicados entre Lisboa-Rocio e Caldas da Rainha o serviço de comboios rápidos:

A's terças, quintas e sabbados — partida do Rocio ás 3 horas da tarde. — Chegada ás Caldas ás 5,47 minutos da tarde.

A's segundas, quartas e sextas feiras — partida das Caldas ás 10 horas da manhã. — Chegada a Lisboa Rocio ás 12,56 da tarde.

Desde a mesma data e tambem até 31 de agosto os comboios n.º 75 e 76, passam a fazer serviço entre Caldas da Rainha e Leiria sendo o seguinte horario em todo o percurso:

Partida das Caldas ás 2 horas e 45 minutos da tarde.

Chegada á Figueira ás 7 " 35 " "

Partida da " ás 4 " 45 " da manhã.

Chegada ás Caldas ás 9 " 30 " "

Lisboa, 23 de julho 1892.

Horario dos comboios na linha de Cascaes, desde 4 d'Agosto de 1892

Serviço de Lisboa-Rocio, Bemfica e Alcantara mar a Cascaes e vice versa,

Partidas do Rocio — manhã, 6,45 e 11,30 — tarde, 4,15, 5,15, 6,30 e 9,45.

Partida de Alcantara-mar — manhã, 7,13, 8,56 e 11,57 — tarde, 2, aos domingos 3,43, 5,43, 7 e 10,13.

Chegadas a Cascaes — manhã, 8,6 e 9,55 — tarde, 12,49, 2,54, 5,29, 6,34, 7,52 e 11,4.

Partidas de Cascaes — manhã, 5,30 8,30, 9,30 e 11,30 — tarde, 4,30, 6,30 8,30 aos domingos e 11,30.

Chegadas ao Rocio — manhã, 9,43 e 10,48 — tarde, 12,49, 5,58, 7,49 e 12,49.

Chegadas a Alcantara mar — manhã, 6,29, 9,15 e 10,21 — tarde, 12,22, 5,25, 7,23 e 9,24 — manhã, 12,21.

Partida de Bemfica 8,30 manhã — Chegada a Bemfica 7,0 manhã.

NB. Os comboios que partem do Rocio ás 5,15 e 9,45 da tarde, e os que partem de Cascaes ás 9,30 da manhã e ás 11,30 da tarde, só se realizam até 15 d'Outubro.

O comboio que parte de Alcantara mar ás 2,0 da tarde e o que parte de Cascaes ás 8,30 da tarde, só se realizam aos domingos e dias santos.

Lisboa, 29 de julho de 1892.

O Director Geral da Companhia
Manuel Affonso d'Espregueira

AGENDA DO VIAJANTE

Prevenimos os nossos leitores de que são estes os UNICOS estabelecimentos que lhes recommendamos porque praticamente conhecemos o seu serviço

AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR

N. B.—Nous ne saurions recommander à nos lecteurs d'autres MAISONS, que celles sous-indiquées, car nous les connaissons PAR EXPERIENCE PERSONNELLE

LISBOA **Braganza Hotel** — Salons, expendide vue sur la mer, service de 1.º ordre. — Propri. Victor Sasseti.

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

LISBOA **Hotel Universal** — Chiado — No centro da cidade, proximo de theatros, passeios, ministerios, etc. — Banhos — trens. — Preços modicos.

LISBOA **Hotel Camões** — Travessa de S. Nicolau, 13 — No centro da cidade baixa, perto de repartições publicas, passeios e theatros. — Desde 1.000 réis por dia.

LISBOA **Grand Hotel Central** — Caes do Sodré — Tout le confort désirable, vue du Tage, près de la douanne, bourse, ministeres, théâtres, bains. Ascenseur, poste.

LISBOA **Hotel Alliance** — Chiado — No centro do commercio, theatros e passeios — aposentos para famílias — Diaria 1.200 a 4.500 réis.

LISBOA **Hotel Atlantico** — Largo do Corpo Santo, 13 — Dans le centre de la capitale e près du Tage, tramways pour toute la ville. — 1.000 à 2.500 par jour.

LISBOA **Graude Hotel Continental** — Largo de S. Domingos, 16, proximo da estação central do Rocio — Serviço esmerado. — Prop. Manuel Gonçalves.

LISBOA **Hotel Avenida** — Maison de 1.º ordre — vue explendide — salons pour familles — voitures. — Prop. João da Matta, 1.º cuisinier du Portugal.

LISBOA **London Hotel** — Caes do Sodré, rua e travessa do Corpo Santo, entrada em n.º 19 — Perto do Tejo, ministerios, theatros, etc. — Preços 1.000 réis em deante.

LISBOA **Hotel Borges** — Chiado, 108 — Trez frentes, proximo dos theatros e centro da cidade — ascensor — telephone — banhos, etc.

LISBOA **Meubles d'art et antiquités ameublements de style** — Largo de S. Carlos, 30 e 32 — Prop. Augusto José Barreira.

PORTO **Hotel de Franefort** — O melhor e mais central da cidade — Salões, banhos, correio e telephone — Serviço de 1.º ordem. — Prop. Adriano & François.

PORTO **GRANDE HOTEL DE PARIS** — Maison de premier ordre, tenue à la française, située au centre de la ville. Bains, salons de lecture et de réception. Boite aux lettres. Splendide jardin et hotel éclairé à la lumière électrique. On parle toutes les langues. — Aufrére, proprietaire.

PORTO **Hotel Bragança** — Aceio, meza abundante e variada, vinho à descrição. Diaria, 1.200 a 1.700 réis. — Table d'hôte bien servie, vin à discréption.

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

PORTO **Hotel Continental** — R. Entreparedes (Fronte a Batalha). Serviço de 1.º ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros, muito central. Prop. Lopes Munhos.

PORTO **Grande Hotel Portuense** — Batalha, 122. Serviço de 1.º ordem. Proximo ao correio, theatros etc. Desde 1.200 por dia incluindo vinhos. Prop. Pedro Vasques.

COIMBRA **Hotel dos Caminhos de Ferro** — No centro da cidade. O maior aceio e conforto. Preços modicos Praça 8 de maio, 27. Prop. J. Gomes Ribeiro.

FIGUEIRA DA FOZ **Casino do Mondego** — da praia da Figueira da Foz, abriu no mez de julho.

CASCAES **Hotel Central** — De 1er ordre — Cuisine et service français — Salles de lecture et de conversation — Grand confortable — On parle toutes les langues.

CASCAES **Hotel do Globo** — Praça da Rainha D. Amelia. Um dos melhores da villa, cosinha esmerada, jantares para casamentos, etc. — Proprietaria Anna Vieira.

CINTRA **Lawrence's hotel** — Frequentado pela primeira sociedade portugueza e estrangeira. Bons quartos e sallas por preços modicos.

CINTRA **Hotel Nunes** — Explendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria 1.200 a 2.000 — Prop. João Nunes.

COVILHÃ **Hotel Central do Castella** — Largo do Pelourinho. — Bóm serviço de mesa — quartos confortaveis desde 1.000 réis por dia.

CALDELLAS **Grande Hotel da Bella Vista** — De 1.º ordem. Serviço esmeradissimo, bellos horisontes; a 15 kilometros de Braga. Aguas hyposalinas.

CALDAS DA AMIEIRA Hotel e estabelecimento de banhos e aguas chloretadas, bilhar, gymnasio, jardins — a 20 minutos da Figueira da Foz.

VALENÇA **Hotel Rio Minho** — Junto á estação. Serviço esmerado. Prop. José João de Sousa.

VIGO **Hotel Continental** — Magnifica situação em face da ria, proximo de theatros, casinos, passeios, banhos, etc. Preços 1.200 a 1.600 por dia. Prop. João José de Souza.

Mercado de metais

Preços correntes da casa Morrison Kekewich & C.º de Londres

Cotações semanais para Portugal e Espanha em 22 de julho						
	PREÇOS					
Zinco						
Caes Londres.....	21	12	6	21	15	-
Chapas de zinco						
F. o. b. Antwerp.....	24	15	-	25	-	-
Chapas de cobre						
F. o. b. Liverpool ou Londres.....	56	10	-	57	10	-
Arame de cobre						
F. o. b. Liverpool ou Londres.....	-	-	6 3/4	-	-	-
Ferro						
Chapas, North Country.....	6	10	-	7	-	-
" Staffordshire.....	7	5	-	7	10	-
" Belgian n.º 2.....	5	17	6	-	-	-
" " 3.....	6	2	6	-	-	-
Barras, North Country.....	6	10	-	6	15	-
" Staffordshire.....	6	5	-	6	10	-
" Belgian n.º 2.....	4	16	-	-	-	-
" " 3.....	5	2	-	-	-	-
Barras T. North Country.....	6	15	-	7	5	-
" Staffordshire.....	7	-	-	7	5	-
" Belgian n.º 2.....	5	17	-	-	-	-
" " 3.....	6	7	6	-	-	-
Angulos, North Country.....	6	10	-	7	-	-
" Staffordshire.....	6	15	-	7	5	-
" Belgian n.º 2.....	5	4	-	-	-	-
" " 3.....	5	12	6	-	-	-
Para arcos, M. M. & C.º.....	6	7	6	6	10	-
" W. I. W.....	6	7	6	6	10	-
Folha de Flandes						
B. I. Coke.....	-	13	9	-	-	-
C. A. Charcoal.....	-	16	6	-	-	-
Chapas de ferro galvanizado ondulado						
20 G..... f. o. b. Liverpool	11	15	-	12	5	-
22 e 24 G..... "	12	5	-	12	15	-
(5/- to 17/6 porton. extra f. o. b. Londres)						
Chapas de latão						
F. o. b. Londres ou Liverpool.....	-	-	6	-	-	-
Arame de latão						
F. o. b. Londres ou Liverpool.....	-	-	5 3/4	-	-	-

Tubos de chumbo						
F. o. b. Londres.....	12	-	-	-	-	-
Chapas de chumbo						
F. o. b. Londres.....	11	10	-	-	-	-
Estanho em lingotes						
F. o. b. Londres e Liverpool.....	1	9	3	-	-	-
Estanho em barras						
F. c. b. Londres e Liverpool.....	99	-	-	-	-	-
Cobre ordinario.....	100	-	-	-	-	-
Cobre escolhido.....	48	10	-	49	-	-
Prata.....					39 1/2	-

Preços da casa Harrington & C.º, Liverpool

Prata Em 19 de julho
40 1/4 a 39 1/2

AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMISSÕES

RECOMMENDADAS

MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS

Recommandées

Lisboa.—Amancio José Alves—rua dos Bacalhoeiros.**Lisboa.**—Edwards Brothers—rua dos Fanqueiros, 30.**Lisboa.**—Rodolfo Reck—rua dos Douradores, 21.**Lisboa.**—Carlos C. Dias—vinhos, fructas, e outras commissões,—rua do Jardim do Regedor, 35.**Lisboa.**—José Monteiro da Silva—Travessa de S. Nicolau 19.**Leiria.**—Antonio C. d'Azevedo Batalha.**Santarem.**—José F. Canha.**Portalegre.**—Brito & Irmãos, agencia de despachos.**Porto.**—Augusto Lavarré—rua de S. Francisco.**Porto.**—A. Alberto Gonçalves, rua das Flôres, 85.**Covilhã.**—José do Nascimento Arraiano—casa de commissões.**Valencia d'Alcantara.**—D. Laureano Fernandez.—Agente commercial e aduaneiro.**Madrid.**—Cesar Féreal—Echegaray, 15 pral.**Londres.**—Fernando Demolder—21 Gt. St. Helens.**Liverpool.**—Edwards Brothers—Alexandra Buildings.**Manchester.**—Edwards Brothers—Jackson Row, 14.**Bruxellas.**—P. Willemin—Avenue Louise, 217.**Hambourg.**—Augusto Blumenthal.**Praga,** (Bohemia) — Arthur Gobiet—Karinenthal.

Typographia do Commercio de Portugal — 35, Rua Ivens 41.

Panal feito especialmente pela Companhia do PAPEL DO PRADO.

THERMAS DE CALDELLAS

Grande Hotel da Bella Vista

Gerente: Delphim José Rodrigues — Caldellas, Correio de Amares

Aguas hypo-salinas extremamente uteis no tratamento das **doenças do estomago, figado, rins, pelle, rheumatismo, gotta e anemia.** Clima saluberrimo de montanha. Situação pittoresca e deliciosa no centro da província do Minho. Facilidade de comunicações com todas as terras do paiz por caminho de ferro até Braga, d'onde dista apenas 15 kilometros. Hotel de primeira ordem com grande capacidade, serviço esmeradissimo e esplendidos horizontes.

CONSULTAS

Posto medico portuense de serviço permanente — R. do Almada, 122

PORTO

BANHOS DAS CALDAS DA AMIEIRA — AGUAS CHLORETADAS

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

Abertura do estabelecimento de banhos das **CALDAS DA AMIEIRA** e do hotel a 15 de maio.Applicam-se os **banhos de immersão e douches** d'estas aguas, para rheumatismo, figado, estomago, baço, molestias herpeticas, leucorréas, inflamações de quaesquer orgãos, etc.Na séde balnear das **CALDAS DA AMIEIRA** ha, além do **estabelecimento de banhos e do hotel, bilhar, gymnasio, piano, jornaes nacionaes e estrangeiros, estação do correio, jardins e variados jogos.**

Para esclarecimentos, rua do Príncipe 108, deposito da companhia das Aguas-Thermaes da Amieira.

N. B.—Desde 1 d'agosto os comboios mixtos n.º 71 e 72 teem paragem em frente do estabelecimento para receber e deixar os passageiros sem bagagem.

Desde 1 de julho ha bilhetes diarios de ida e volta entre a Figueira da Foz e a Amieira, e das outras estações com validade de dois meses.



Cooperativa INDUSTRIA SOCIAL

RESPONSABILIDADE LIMITADA
FUNDADA EM 1872

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

FUNDIÇÃO DE FERRO E BRONZE

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

PREÇOS MINIMOS

Rua Vinte e Quatro de Julho — LISBOA

RODOLFO RECK

LISBOA — 21, RUA DOS DOURADORES, 21 — LISBOA
Representante das seguintes importantes fábricas:

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

Gutehoffnungshütte, Oberhausen, para carris, vigas, ferro em barras, chapas, pontes e outras construções metálicas.

Felten & Guilleaume, Carlswerk, para cabos subterrâneos e submarinos, cabos de transmissão e extracção, arames de aço, ferro, cobre e bronze, estanhados, galvanizados, crus e recozidos, para telegraphos, telephones, molas, parafuzos, tela metálica e quinilha; especialidade em espinhos artificiais para vedação das linhas ferreas e dos campos de pasto de gado.

Maschinenaufbau-Anstalt Humboldt, Kalk, para toda a classe de machinas mineiras, preparação, lavagem, chapas perfuradas, trommels, setzg. m, etc.

Maschinenaufbau Oerlikon, Oerlikon, para instalações de luz eléctrica, (único grande prémio na Exposição de Paris de 1889).

Malmedie & C. Düsseldorf, para machinas, para pregaria, parafuzos, colchetas, alfinetes, ganchos, etc.

Farbenfabriken, Elberfeld, anilinas, benzidinas e alizarinas.

Encarrega-se do fornecimento e da montagem de instalações completas de oficinas de construção, e de reparação para caminhos de ferro, arsenais, fábricas de fiação e tecidos de lã, algodão, juta, linho, fábricas de malha etc.

Frederico Collares

Successor da Companhia Perseverança

LARGO DO CONDE BARÃO, N.º 13 A 17 E RUA 24 DE JULHO

LISBOA

N.º TELEPHONICO, 595

Machinas a vapor — e respectivas caldeiras horizontais e verticais. Transmissões de movimentos.

Apparelhos de distillação — continua—sistema Collares — premiados com medalha de cobre na Exposição Universal de Paris em 1855 e medalha de ouro na Exposição Industrial Portuguesa em 1888.

Moinhos — para lagar de azeite, para canna saccarina, farinha, casca de sobre e carolo.

Prensas hidráulicas — ditas sistema Collares — privilegiadas — próprias para lagar de azeite.

Tubos de ferro fundido — dito laminado, chumbo e cobre.

Vigas — e columnas de ferro fundido. Vigas de ferro laminado, simples e compostas.

Mobilia — de ferro fundido, própria para jardins, premiada com medalha de ouro na Exposição Industrial Portuguesa em 1888.

Fogões de sala — seus pertences, figuras fundidas para receberem candeeiros de iluminação, premiados com medalha de cobre na Exposição Industrial Portuguesa em 1888.

Fundição — de ferro, bronze e outros metais.

Balanças — decimais, Roberval, e respectivos pesos.

Materias primas e combustiveis — tales como cobre, estanho, chumbo, zinco, ferro, aço, tijolos e barros refratários, carvão de pedra e coke.

M. HERRMANN

Telegraphia e Telephones

LUZ ELECTRICA

Por meio de machinas, pilhas e accumuladores

TRANSMISSÃO DA FORÇA A DISTANCIA

Propulsão e locomoção por meio da electricidade

Barcos movidos pela electricidade

CAMPAINHAS ELECTRICAS

APPARELHOS DE PRECISÃO

RESULTADOS GARANTIDOS

M. HERRMANN

6 e 8, Calçada do Lavra, 6 e 8

LISBOA

CHARRUAS S. S.

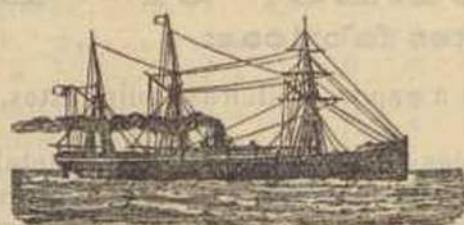
A Fundição do Ouro, além da grande variedade que possue de modelos d'apparelhos de tirar agua de qualquer profundidade, para a elevar á maxima altura, ou seja pela força animal, ou pela de vapor, para beneficio da pequena e da grande agricultura, dedicou-se ultimamente á construcão de charruas, à americana e à Brabant, com duas rabiças, sendo umas d'uma só aivéca de chapa d'aço laminada, e outras com duas aivécas, tambem de chapa d'aço, com importantes melhoramentos inventados pelo habil agro-nomo o ex.^{mo} sr. Joaquim de Souza dos Santos, **com o trabalho das quaes muito utilizam todos os agricultores.**

Vendem-se por preços muito commodos em attenção á sua utilidade.

Porto, 23 de maio de 1892.

O GERENTE: LUIZ FERREIRA DE SOUZA CRUZ

Mala Real  **Portugueza**



PARA LIVERPOOL

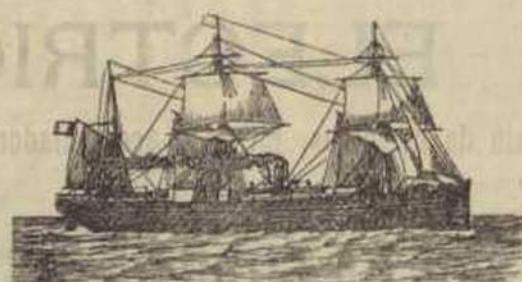
(em direitura)

RECEBE carga e passageiros e sahirá em 2 de agosto proximo futuro, o paquete portuguez Moçambique.

Para carga e passageiros trata-se no escriptorio da companhia, 54, rua do Arsenal, 1.^o andar.

MALA REAL PORTUGUEZA

Empreza de navegação a vapor para o Ultramar por contracto com o governo de Sua Magestade



Carreira para a Africa Oriental (Via Suez)

O paquete portuguez

MALANGE

Sahirá no dia 2 de agosto ás 3 da tarde para:

Moçambique e Lourenço Marques, Quelimane, Beira, Inhambane, e mais portos da costa, fazendo escala por Marselha, Port-Said, Suez, Aden e Zanzibar.

Recebe carga e passageiros para a INDIA e MACAU com transbordo em ADEN.

N. B.—O carregamento fechará em 1 de agosto.

As encommendas recebem-se até aquelle mesmo dia, inclusivé, na praça do Municipio n.^o 6. — Sobre carga e passageiros prestam-se todas as informaçōes no escriptorio da companhia, 54, rua do Arsenal, 1.^o andar.

J. B. FERNANDES & C.^a

Successores de José Gregorio Fernandes

Escriptorio: — Largo de S. Julião, 19 — Lisboa

Armazens de ferro e aço de todas as qualidades

Carvão de pedra para forja

Zinco, chumbo, cobre, folles para ferreiro, safras, bigornas, tornos, garrafas, garrafões, linho para cordaria e para fiapão, flor de enxofre, enxofre em pedra e moido

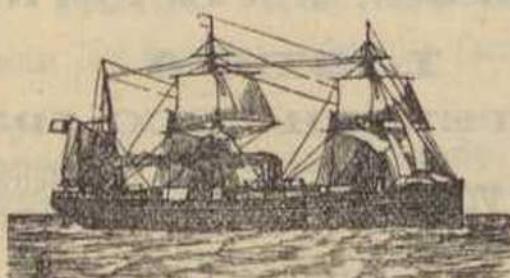
37 A, Beco do Carvalho, a S. Paulo, 37 A
268 a 272, Rua Vinte e Quatro de Julho, 268 a 272

Armazem de ferragens, folha de Flandres, estanho, zinco, cobre, latão, chumbo em barra, laminado e de munição, louça de ferro estanhada e esmaltada, garrafões, garrafas, tinta para escrever e muitos outros artigos

15 a 17 — Largo de S. Julião — 15 a 17

Royal Mail Steam Packet Company

(MALA REAL INGLEZA)



A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Em 1 de agosto o paquete «THAMES», para S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos-Ayres

Para Southampton e Antuerpia

Sahirá o paquete «TAMAR», esperado em 13 de agosto.

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

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

AGENTES

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

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



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Serviço combinado com os Caminhos de ferro do Minho e Douro

TARIFA P. N.º 5—GRANDE VELOCIDADE

(P. n.º 6 dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro)

Bilhetes de Ida e Volta

DESDE 1 DE AGOSTO DE 1892

Preços dos bilhetes

Das estações abaixo ás da frente e volta ou vice-versa	Classe	Braga		Viana do Castelo		Caminha		Valença		Regoa		Tua		Barcad'Alva	
		Dias de va- lidade	Preços Réis												
Lisboa Rocio	1.º	12.550		13.340		13.990		14.740		13.970		14.990		16.690	
	2.º	6	10.000	7	10.620	7	14.430	7	14.680	7	14.410	7	14.910	7	13.230
	3.º		6.160		6.610		6.970		7.360		6.950		7.520		8.470
Lisboa-Caes dos Soldados	1.º	12.350		13.140		13.790		14.540		13.770		14.790		16.490	
	2.º	6	9.800	7	10.420	7	10.930	7	11.480	7	10.940	7	11.710	7	13.030
	3.º		6.060		6.510		6.870		7.260		6.850		7.420		8.370
Figueira da Foz	1.º	5.650		6.440		7.090		7.810		7.070		8.090		9.790	
	2.º	4	4.500	5	5.420	5	5.630	5	6.480	5	5.610	5	6.410	5	7.730
	3.º		3.060		3.510		3.870		4.260		3.850		4.420		5.370
Coimbra	1.º	5.450		6.240		6.890		7.610		6.870		7.890		9.590	
	2.º	4	4.400	5	5.020	5	5.530	5	6.080	5	5.540	5	6.310	5	7.630
	3.º		2.960		3.410		3.770		4.160		3.750		4.320		5.270
Aveiro	1.º	3.650		4.440		5.090		5.810		5.070		6.090		7.790	
	2.º	4	2.900	5	3.520	5	4.030	5	4.580	5	4.010	5	4.810	5	6.130
	3.º		1.960		2.410		2.770		3.160		2.750		3.320		4.270
Espinho	1.º	2.250		3.040		3.690		4.440		3.670		4.690		6.390	
	2.º	2	1.800	3	2.420	3	2.930	3	3.480	3	2.940	3	3.710	3	5.030
	3.º		1.260		1.740		2.070		2.460		2.050		2.620		3.570
Granja	1.º	2.050		2.840		3.490		4.210		3.470		4.490		6.490	
	2.º	2	1.600	3	2.220	3	2.730	3	3.280	3	2.740	3	3.540	3	4.830
	3.º		1.160		1.610		1.970		2.360		1.950		2.520		3.470

Condições

1.º — Estes bilhetes serão vendidos para todos os comboios que tenham ligação com os das linhas do Minho e Douro ou vice-versa, e serão válidos para **Ida** pelo comboio para que forem vendidos, e para **Volta** nos prazos supra indicados, podendo o passageiro aproveitar para o regresso até o ultimo dia de validade o comboio que tenha ligação de uma para outra linha, embora chegue á estação onde tomou o bilhete pelo primeiro comboio do dia seguinte.

2.º — Não é permitido aos passageiros portadores d'estes bilhetes o deterem-se no Porto quer á ida quer á volta.

3.º — Os bilhetes só tem validade para as estações n'elles indicadas.

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

5.^a — Será considerado sem valor todo o bilhete encontrado fóra das condições 1.^a, 2.^a e 4.^a, tendo o passageiro que pagar a importancia do seu logar pela tarifa ordinaria.

6.^a — O passageiro que ocupar uma classe superior á indicada no seu bilhete, pagará em cada linha a diferença de classe segundo os preços da Tarifa Geral, quer o caso se dê á ida, quer á volta. Esta cobrança será effectuada pelo revisor de cada linha no percurso que lhe corresponde.

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

8.^a — Ficam em vigor as Tarifas Geraes de cada linha, em tudo que não seja contrario ao que a presente estipula.

9.^a — Fica pela presente annullada a tarifa especial L. N. M. D. n.^o 5 de grande velocidade, de 3 de Junho de 1882.

Lisboa, 19 de Julho de 1892.

O Director Geral da Companhia

M. Affonso d'Espregueira.