

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

Contendo uma PARTE OFICIAL, por despachos de 5 de março de 1888 e 13 de maio de 1892, do Ministerio das Obras Públicas

Proprietario director: L. DE MENDONÇA E COSTA — Engenheiro consultor: C. XAVIER CORDEIRO.
Redactores: Madrid, D. JUAN DE BONA. — Bruxellas, ALB. URBAN, Eng. — Paris, L. CRETEY.

REDACÇÃO — Rua Nova da Trindade, 48 — LISBOA

Annexo d'este numero

Tarifa n.º 7 de grande velocidade da companhia real.
Bilhetes de ida e volta.

SUMMARIO

De Quelimane ao Ruo, por M. G.	Pag. 161
Carta de Lourenço Marques, por J. M. C.	162
A nossa carta da Beira, por A. Urban	163
Parte oficial. — Decreto de 21 de maio de 1896 do ministerio das obras	
publicas.	164
Tarifas de transportes	164
Congresso internacional de caminhos de ferro, por A. Luciano (conclusão)	165
Commercio entre Portugal e Brazil.	165
Notas de viagem — XIX — Belfast a Dublin	166
Commercio internacional.	167
Caminho de ferro do Mondego.	167
Convenio da companhia real.	168
Parte finançaria. — Carteira dos accionistas — Boletim da Praça de Lisboa,	
por J. F. — Curso dos cambios, descontos e agios — Cotações dos fundos	
portuguezes e títulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguezas e es-	
trangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hispa-	
nhoes	168 e 169
Germonde de Lavigne	170
Companhia dos caminhos de ferro Portuguezes da Beira a África — Relatório	170
Linhas portuguezas. — Ramal de Cascaes — Ascensor do Carmo — Salamanca	
— Elevador Municipio Biblioteca — Ponte da Pedra — Urbana do Porto	
— Linha americana	171
Linhos hispanholas. — Bobadilla a Algeciras — Economicas de Navarra —	
Burgos a Santoña — Bobadillo a Burgos.	171
Linhos estrangeiros. — França — Estados Unidos — China.	171
Avisos de serviço	171
Arrematações	172
Casas recommendedas.	173
Agenda do viajante.	173
Annuncios	175
Horario em 1 de junho de 1896	175
Vapores a sahir do porto de Lisboa.	176

De Quelimane ao Ruo

TEM tido o projectado caminho de ferro de Quelimane ao Ruo a boa e rara fortuna de ser largamente discutido na imprensa e de ocupar, por isso, os logares de honra em alguns dos nossos estimados collegas da capital.

Folgamos que isso aconteça, porque significa que as questões coloniaes vão conseguindo ser tratadas como merecem, pela sua importante grandeza e complexidade, e pelo proveitoso ensinamento que o paiz pôde tirar da discussão que se levante sobre qualquer dos importantsíssimos e em geral complicados, sob varios pontos de vista, problemas ultramarinos.

A nossa *Gazeta* já no seu ultimo numero entrou em campo, defendendo, como lhe cumpria, a immediata construcção da projectada linha.

Agora voltamos ao assumpto porque, sempre que reconhecemos de utilidade para o paiz a realização de qualquer trabalho d'este genero, não duvidamos insistir n'ella, pondo todo o nosso prestimo ao serviço de uma causa que, para nós, se afigura justissima.

E, se sempre fazemos isto, d'esta vez com muito mais razão o fazemos, porque procuramos tambem conciliar

as opiniões de dois distintos collegas no campo comum, aberto a todos, do engrandecimento da patria.

Os dois adversarios, o *Diario Popular* e as *Novidades*, ambos habeis, ambos temíveis, teem gasto o melhor dos seus argumentos, o primeiro defendendo com entusiasmo a construcção da linha com garantia do Estado, e o segundo reclamando do Estado que exija da companhia dos caminhos de ferro da Zambezia a construcção da linha, sem se lhe dar a menor garantia.

Na defesa das suas opiniões teem usado os dois jornais de todo o calor das suas convicções, de muita lógica e saber, mas difícil será leval-los a um acordo, pelo mais simples de todos os motivos... porque ambos teem razão.

Diz o *Diario Popular* que urge a construcção da linha para evitar complicadas questões com a Inglaterra, graças á doutrina do nunca esquecido tratado de 11 de junho de 1891; que muito nos convém tratar imediatamente do seu estabelecimento para animar a importante praça de Quelimane; que a ligação do caminho de ferro de Quelimane com a linha ingleza, que vae de Ruo ao Nyassa, trará á província de Moçambique enormes vantagens commerciaes e politicas, porque por essa fórmula accentuaremos o nosso domínio e promoveremos ao mesmo tempo um trafego que deve vir a ser de primeira importância em muito curto prazo de tempo; que, se não nos apressarmos a pôr em prática a linha planeada, teremos de ceder o passo á ambição ingleza, e que, finalmente, e aqui é que se levanta, a nosso vêr, o principal escolho, a linha não pôde ser construida sem garantia do Estado.

Replicam as *Novidades*, que não veem qual seja a importância commercial e política da projectada linha, e muito menos, por consequencia, motivos para urgencia; que o Estado não deve conceder garantia de juro a caminhos de ferro ultramarinos, quando ha bem pouco o parlamento se recusou a auxiliar a creação de linhas férreas em Traz-os-Montes; que enquanto se não tiver completado a rede mestra do continente, não devemos cuidar da construcção de caminhos de ferro para pretos; e que, finalmente, existindo uma companhia, a dos caminhos de ferro da Zambezia, que tomou o encargo da construcção da referida linha, para o que tem concessão especial, não ha para o Estado o dever de contribuir para tal obra com auxilio de qualquer especie.

Dizem mais as *Novidades*, que, constituída a linha, podem os ingleses vir a inutilizá-la pela ligação do seu troço com outra linha que não nos interesse, pela creação de tarifas competidoras, como ha pouco aconteceu ao caminho de ferro de Mormugão, que deveria trazer vantagens consideraveis á nossa India, e que, até hoje, só tem servido de pesado encargo.

Como se vê, as opiniões divergem em absoluto, mas ambas se justificam em muitos dos seus pontos principaes.

Entendemos tambem que é da mais alta conveniencia a construcção da linha e muito nos sorria o plano de leval-a de Quelimane ao Nyassa directamente, e portugueza só, como nos permite o tratado de junho de 1891, que preceitua que qualquer das duas potencias poderá construir caminhos de ferro em territorio pertencente á outra, se não tivessémos a triste certeza de que a nossa diplomacia foi obrigada a aceitar esta condição, muito embora estivesse convencida de que nunca se daria o caso de Portugal pretender construir linhas ferreas em territorio inglez.

Para isso falta-nos apenas bôa administração, energia, iniciativa e capital.

Emfim, posta a questão no pé em que está, reconhecemos a urgencia da construcção pelos motivos apontados pelo *Diario Popular*, não concordando, no entanto, com o pedido de garantia de juro.

Existindo, como existe, uma companhia de caminhos de ferro, formada especialmente para a construcção e exploração da linha a que nos referimos, não é certamente aceitável, que venha agora reclamar auxilio do Estado para poder executar aquillo a que se obrigou por um contracto que claramente estipula o seguinte:

«A companhia dos caminhos de ferro da Zambezia obriga-se a começar, dentro do mais breve prazo de tempo possivel, os estudos d'uma linha ferrea de via reduzida, que, partindo de Quelimane, ou de outro ponto da Zambezia, de facil accesso da costa, se dirija á fronteira ingleza, na direcção do Ruo, e completar estes estudos dentro do prazo de 18 meses a contar da data da approvação d'este contracto pelo governo. Mais se obriga a companhia a começar os trabalhos de construcção dentro de 12 meses, a contar da data da approvação do projecto pelo governo, e a terminar essa construcção no prazo expressamente indicado no respectivo projecto.»

Ora a companhia constituiu-se, e cumpriu já a primeira parte d'este artigo, enviando a Moçambique uma comissão de estudos, dirigida pelo distincto engenheiro Soeiro que regressou ha pouco á Europa depois de executar o trabalho que lhe fôra confiado, como já tivemos occasião de dizer.

Falta lhe, porém, fazer o resto, e para isso precisa levantar cerca de 4.500 contos de réis, que serão fornecidos, como de costume, por estrangeiros, e para facilitar as operações pediu a companhia ao governo que lhe concedesse a garantia necessaria para assegurar 3% de juro ao capital emittido, incluindo-se para o computo de tal quantia o imposto de transito.

Este encargo só se tornaria effectivo para o Estado depois de realizada a construcção, isto é, depois de um periodo que pôde calcular-se em 5 annos, e seria garantido pelo rendimento das alfandegas da Zambezia.

Com este pedido de garantia, aggravado poderosamente pela exigencia de *penhor*, é que não concordamos.

Se a companhia dos caminhos de ferro da Zambezia não pôde construir a linha de graça como pediu e por fim se obrigou por contracto, retire-se-lhe a concessão ou exija-se da companhia da Zambezia — não confundir com a primeira, o que é facil sempre que se trate de companhias africanas quasi todas muito parecidas em seus resultados praticos — a execução da obra.

E' se é certo, como se diz, ser o valor da linha extraordinario, excepcional mesmo, e tambem certo que a companhia da Zambezia não faz a construcção porque

delegou na companhia dos caminhos de ferro da Zambezia esse encargo em troca de boas vantagens, e que esta não cumpre o contracto por falta de dinheiro, correte o governo a difficultade, fazendo o caminho de ferro muito claramente á custa do paiz, porque á custa do paiz será feito se se attender o pedido d'esta ultima companhia, dando-se-lhe, além das diversas concessões de territorios, garantia de juro e penhor especial.

E' isto difficult? Concordamos; mas não é impossivel desde o momento em que o governo tem de prestar á companhia concessionaria auxilio importante para que ella possa levantar os capitais precisos.

Não reputamos, por isso mesmo, impossivel que o governo possa levantar esses capitais logo que ponha em jogo as garantias que por outro processo terá que dispensar á companhia.

Dito isto, resta-nos declarar que não podemos tambem aceitar a opinião das *Novidades*, no que respeita a oportunidade da construcção de caminhos de ferro em Africa.

Temos censurado por varias vezes o incrivel abandono a que se tem votado a nossa província de Trazos-Montes, as extraordinarias demoras que tem havido na construcção da nossa rede geral de caminhos de ferro, mas isso não nos leva a pôr de parte a construcção dos caminhos de ferro no ultramar.

Dos chamados caminhos de ferro em terras de pretos e que antes devem chamar-se caminhos de ferro *para brancos em terras de pretos*, temos o de Lourenço Marques que, nos primeiros 4 mezes do corrente anno, rendeu 192.224\$519 réis, sendo a despesa no mesmo periodo de 103.901\$665 réis, o que dá um saldo de réis 88.322\$854 réis, e o de Loanda a Ambaca que beneficos resultados trouxe á província de Angola.

As difficultades com que tem luctado o primeiro e que devem brevemente ter solução, foram originadas por causas bem alheias ao traçado da linha, sua conveniencia ou inconveniencia, ou cousa semelhante; os embaraços que teem prendido á accção do segundo são filhas unicamente do retrahimento de capitais portuguezes.

Em Africa conhecemos, alem d'estas duas linhas, o caminho de ferro do Pungue que para toda a gente é enigma, menos para o governo que parece estar muito ao facto do assumpto e senhor da situação, com o que muito folgamos.

Na India temos o caminho de ferro do Mormugão, a nossa dependencia da Inglaterra a esmagar-nos, e não sabemos o que mais.

Tem dado pouco rendimento esta linha, é certo, mas isso não significa que ella seja em absoluto prejudicial.

As linhas ferreas nem sempre são lucrativas, o que porem nunca são é nocivas.

E no continente quantas linhas rendem pouco?

E depois que culpa tem o caminho de ferro do amontoado de erros que constitue quasi inteiramente a nossa administração ultramarina?

Concluindo: são indispensaveis os caminhos de ferro no continente, mas os do ultramar, alem de indispensaveis — reclama-os o commercio, a industria e a agricultura do proprio continente, — são urgentes.

A Africa é hoje a feira aberta onde as nações europeias marcam soffregamente os seus logares, e hoje esses logares não se marcam como antigamente com platinicos padrões de gloria, marcam se com o trabalho e com a iniciativa audaciosa de todos os dias.

E que melhor titulo de posse do que extensas linhas de penetração atravez do continente africano?

EM. G.

CARTA DE LOURENÇO MARQUES

(Correspondencia particular da GAZETA)

Lourenço Marques, 2 de maio de 1896.

E' amanhã que começará a vigorar o novo horario dos comboios n'este caminho de ferro em serviço combinado com as linhas dos caminhos de ferro da Africa do Sul.

Desde esta mesma data é criado um comboio correio, composto unicamente de carruagens de 1.^a e 2.^a classe, que partirá da estação de Lourenço Marques ás 8 horas e 32 minutos da tarde, chegando a Pretoria ás 5 horas e 20 minutos da tarde do outro dia, gastando, portanto, no seu percurso apenas 20 horas e 48 minutos, visto que o trajecto actual é feito em 25 horas.

Em Pretoria este comboio tem 40 minutos de demora e parte ás 6 horas da tarde para Johannesburg, onde chega ás 8 horas e 26 minutos da noite, tendo gasto no percurso 2 horas e 20 minutos em vez de 3 horas.

—Em 3 de maio será aberta á exploração a primeira estação do ramal da linha ferrea de Krügersdorp a Klerksdorp e que tem por nome Randfontein.

Esta estação está situada a 368 milhas da nossa estação de fronteira, Ressano Garcia, sendo a distancia entre Krügersdorp e Randfontein de 8 milhas.

Este ramal da nova linha ferrea da Republica Sul Africana é, como devem saber, construído pela Companhia Neerlandesa.

—Tendo-se retirado para a capital da província o governador geral, ficou interinamente encarregado do governo do distrito o tenente-coronel conselheiro Antonio José de Araujo, que ao mesmo tempo desempenha as funcções de director do caminho de ferro de Lourenço Marques.

—O movimento dos trens durante o mez de abril ultimo foi de 165 comboios, que transportaram approximadamente 12.048^t,000 de mercadorias diversas; no mesmo mez do anno anterior houve o transporte de 7.667^t,566 e effectuaram-se 127 comboios.

—Segundo uma nota que tenho presente, a tonelagem transportada pelos tres caminhos de ferro concorrentes da Africa do Sul e destinada ao Transvaal, durante o mez de março ultimo, foi o seguinte em numeros redondos:

Cabo da Boa Esperança.....	18.000 toneladas
Natal	11.000 "
Lourenço Marques.....	14.000 "

—A rede telegraphica do territorio da Republica Sul Africana está sendo aumentada extraordinariamente, devido ao aumento do serviço telegraphico d'aquelle paiz.

Vae ser construída uma linha extra, entre Pretoria e a colonia do Cabo, via Johannesburg, Heidelberg, Vereeniging, Potchefstroom, Klerksdorp, Wolmaransstad, Bloenshof e Christiana.

—Duas outras linhas extras entre Johannesburg e a mesma colonia via Kimberley.

Uma outra linha extra entre Johannesburg e Volksrust, Johannesburg a Standerton com comunicação para Barberton e Johannesburg a Heidelberg.

Entre Johannesburg e Vereeniging será estabelecida tambem uma nova linha extra, com comunicação com o Estado Livre de Orange.

As linhas telegraphicas antigas, que eram até hoje assentes em postes de madeira, estão todas sendo substituidas por novas linhas em postes de ferro.

—A ultima remessa de ouro exportado via Cabo e embarcado a bordo do vapor *Mexican* com destino a Inglaterra foi de:

	Onças	Valor
Standard Bank	11.890	£ 41.200
Bank of Africa.....	966	» 3.700
African Banking corporation ...	4.511	» 14.180
Jas. Staright & C. ^a pelo Natal		
Bank Limited	6.887	» 24.235
National Bank, S. A. R.....	3.053	» 10.700

—As receitas dos caminhos de ferro da colonia do Cabo nos ultimos nove mezes elevou-se a £ 5.025.353, ou mais £ 3.900.338 do correspondente em igual periodo anterior.

—Calculam-se que as receitas totaes da companhia Neerlandesa se elevaram no mez de marzo ultimo a £ 218.000.

J. M. C.

A NOSSA CARTA DA BELGICA

Bruxellas, 27 de maio 1896.

Alguns pontos curiosos do novo livrinho *Guia dos caminhos de ferro*, que acaba de apparecer.

Em primeiro logar, o estabelecimento do *Nord-Express*, já anunciado com o seu novo itinerario e a sua hora de partida muito commoda.

Quem tiver para o futuro que dar um passeio ou fazer uma visita nas margens do Neva, tomará o novo rapido, sabbado á tarde, 6 h. e 18 m. — não percorre ainda o duplo trajecto senão uma vez por semana — e desembarcará em S. Petersburgo, segunda-feira ás 3 h. e 50 m. da tarde, ou seja cerca de 44 horas de comboio, contando as diferenças da hora por Greenwich e pela Russia.

Terminados os seus afazeres, tomal-o ha de novo no dia seguinte, terça-feira, ás 4 h. e 55 m. da tarde, e chegará a Bruxellas na quinta-feira ás 11 h. e 24 m. da manhã, para almoçar.

O segundo *clou*: o anuncio d'um serviço rapido entre Ostende e Bayreuth. Uma appropriação do serviço Ostende-Vienna-Brugueuse. Que o deus Wagner proteja os nossos caminhos de ferro!... Estamos a ver os nossos wagnerianos tomar o caminho do sanctuario, cantando louvores ao ministro dos caminhos de ferro na aria dos peregrinos de Tannhäuser.

O terceiro tem um fim mais pratico. Não se refere aos felizes mortaes que pôdem viajar caro, sem contar com as despesas. E o detalhe do transporte de mercadorias entre Ostende e as docas de Londres, por Tilbury, que começa no dia 1 proximo, e que parece destinado a prestar grandes serviços á nossa producção agricola que já tem em Londres um importante mercado. Aves domesticas, manteiga, fructos, ovos, legumes, todas as remessas de generos alimenticios frescos, chegados a Ostende á tarde, são entregues no dia seguinte pela manhã, antes das quatro horas, nos mercados de Londres, e antes das 10 horas nos domicílios.

Nota aos ignorantes: Tilbury é um pequeno porto na embocadura do Tamisa, em frente de Gravesend, se não me engano, ligado directamente com Londres por uma via ferrea, e talvez destinado a tornar-se mais tarde o ponto de ligação dos nossos paquetes, no caso que as companhias que exploram a linha Dover-Londres continuem a favorecer a concorrência francesa.

Sem explicação, as pessoas de espirito simples po-

deriam estranhar que os induzissem a enviar a sua mercadoria para Inglaterra por tilbury... Tilbury escripto com letra maiuscula: não confundir.

No mesmo assumpto de tarifas, notar-lhes-hei uma anomalia, para não dizer outra cousa, que convinha fazer cessar o mais depressa possível. Trata-se d'uma disposição viciosa nas tarifas de transporte na Belgica.

Para poder fazer uma expedição em pequena velocidade para o interior do paiz, nós, os belgas, devemos pagar um minimo de taxa de 400 kilos, enquanto que, de todos os paizes da Europa, os estrangeiros pôdem enviar as suas encommendas para a Belgica em pequena velocidade, pagando, uns, pelo minimo de 20 kilos, e outros, os menos favorecidos, por 50 e 60 kilos.

O estado belga põe-nos, pois, n'uma situação de inferioridade para com os estrangeiros, no que respeita ás tarifas de transporte.

Este sistema não é injusto? Assim uma encommenda expedida do fim da Allemanha, por exemplo, para uma casa de Bruxellas, pagará mais barato por este grande trajecto do que fosse expedida de Bruxellas a qualquer cidade da Belgica.

Nota-se que em todos os paizes da Europa, *salvo na Belgica*, as condições de transporte em pequena velocidade, para serviço interno, são mais favoraveis do que para o serviço internacional, o que é muito logico. Na Belgica não; uma encommenda de 20 kilos, expedida em pequena velocidade de Bruxellas para Verviers, deverá pagar por 400 kilos; mas de Bruxellas a Aix-la-Chapelle não pagará senão por 20 kilos.

Uma boa noticia para os nossos hortelões e pequenos cultivadores. M. Vandenpeereboom decidiu que os legumes e os fructos cultivados em campo ou estufa, manteiga, nata e queijos, ovos e animaes de capoeira (mortos ou vivos), que os cultivadores levem consigo nos comboios para os offerecer á venda nos mercados, sejam admittidos gratuitamente ao transporte em um só comboio-omnibus, em cada direcção, designado pelos chefes de circunscripção.

O leite que os vendedores entregam no domicilio dos seus freguezes admite-se nas mesmas condições. Este favor não é concedido aos vendedores dos productos acima mencionados, senão sendo os productos explorados por elles proprios. Não pôdem, pois, em viagem, receber encommendas da mesma natureza nem d'outras proveniencias, para transportar nas mesmas condições.

Os revendedores que se fornecem, no proprio logar da criação, dos productos referidos não podem gozar do transporte gratuito.

A administração dos caminhos de ferro, calculando em 60 kilos a carga média transportada por um homem, resolveu que o peso total das encommendas que os caminhos de ferro transportam gratuitamente não pôde passar d'este peso por cada productor. Os interessados poderão carregar as suas encommendas no *fourgon* ou no *wagon*, que a administração fará juntar para este fim aos comboios *ad hoc*, principalmente nos dias de mercado.

M. Vandenpeereboom chegaria ao cumulo da sua bondade para com os pequenos cultivadores, se lhes concedesse bilhetes de assignatura semanais, por preços reduzidos, eguaes aos que se fornecem aos operarios.

Actualmente os vendedores que levam para as cidades o producto das suas culturas ou das suas capoeiras, são obrigados a tomar assignaturas ordinarias, cujos preços são muito elevados, em attenção á modicidade dos seus recursos.

Em 15 de junho proximo começará o serviço d'uma nova linha de navegação a vapor entre Bremen e Antuerpia, d'um lado, e Porto Rico, Cuba, Nova Orléans, do outro, pela Sociedade Argo. Tres vapores farão a viagem mensal.

E agora, para terminar, um incidente ferro-viario que me contaram como authentico...

Um cavalheiro viajava n'um compartimento de fumadores. Sóbe uma senhora acompanhada d'um *tótó*, o que é contrario ao regulamento. O cavalheiro, delicado, não protesta, mas tira o seu cachimbo e accende-o. Protestos da dama que acaba por lançar mão do cachimbo e atiral-o pela portinhola.

Sem hesitar, o viajante agarra o cão e deita-o pela mesma portinhola.

A dama, furiosa, chegando á estação que estava proxima, apresenta a sua queixa ao chefe, e quando este começa a ouvil-a, vê-se ao longe um pequeno vulto branco e preto que se approxima com enorme velocidade.

Era o cão que corria á desfilada, trazendo o cachimbo na bocca.

A. Urban.

PARTE OFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Secretaria geral

DOM CARLOS, por graça de Deus Rei de Portugal e dos Algarves, etc. Fazemos saber a todos os nossos subditos, que as cortes geraes decretaram e nós queremos a lei seguinte:

Artigo 1.º—Os encargos novos, isto é, aquelles a que se não referem os diplomas das concessões das linhas da companhia do caminho de ferro do Porto á Povoa e a Famalicão, impostos á mesma companhia pela disposição do art. 2.º da lei de 7 de abril de 1877, são restrictos ao mesmo prazo por que foram concedidas as isenções constantes do art. 1.º da mesma lei. Fica d'esta forma authenticamente interpretada aquella disposição legal.

Art. 2.º—Fica revogada a legislação em contrario.

Mandamos portanto a todas as auctoridades, a quem o conhecimento e execução da referida lei pertencer, que a cumpram e guardem e façam cumprir e guardar tão inteiramente como n'ella se contém.

O ministro e secretario d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria, a faça imprimir, publicar e correr. Dada no paço, aos 21 de maio de 1896.—EL-REI, com rubrica e guarda.—Arthur Alberto de Campos Henriques.—(Logar do sello das armas reaes).

TARIFAS DE TRANSPORTE

Especial n.º 7, grande velocidade, da companhia real.—A edição d'esta tarifa, que se publicou agora e damos annexa a este numero, não constitue uma nova tarifa, como muitos suppõem pela leitura dos jornaes diarios, desconhecedores do assumpto. É apenas uma nova impressão da antiga com as modificações de alguns preços em que havia anomalias, e a inclusão das modificações que n'essa tarifa teem sido feitas depois da sua publicação, taes como a concessão de ampliação de prazos, etc.

Novos horarios.—Começaram a vigorar no dia 29, como previamos, as modificações do horario de todas as linhas da companhia real, excepto da de Cascaes, cuja marcha de trens será alterada na epocha propria.

A Beira Alta tambem fez algumas modificações, e o Minho e Douro desde o dia 21.

O nosso horario d'este numero vae devidamente corrigido.

Congresso internacional de caminhos de ferro

QUINTA SESSÃO

(Londres — 1895)

Questão vigesima

Freios dos caminhos de ferro economicos

Estudo dos diversos sistemas de freios applicados aos caminhos de ferro economicos — Condições technicas e condições de segurança.

RELATOR

Sr. PLOCQ, engenheiro chefe da exploração das linhas da companhia geral dos caminhos de ferro economicos de França.

Não ha freios privativos dos caminhos de ferro economicos, pela simples razão de que estes, por serem economicos, não deixam de ser caminhos de ferro.

N'esta especie de caminhos são considerados tanto pequenos ramaes secundarios, como rēdes inteiras, as principaes de alguns paizes isolados ou novos, como por exemplo a Suecia-Noruega e as colonias inglezas.

E tanto podem ser de bitola normal, como de bitola reduzida, tanto americanos a vapor, como caminhos de ferro propriamente ditos.

Ha, assim, empregada nos caminhos de ferro economicos quasi toda a série de freios conhecidos: o freio de alavanca e o de parafuso, o contravapor, o freio de ar comprimido e o de vacuo, automaticos ou não, todos communs ás grandes linhas, e os especiaes, *Bode* e *Heberlein*, tambem continuos e automaticos, o primeiro actuando pela repulsão das bombas, o segundo pela rotação de um dos eixos do vehiculo transmittida por meio da fricção de dois carretes a uma cadeia em relação com os cepos.

As condições technicas e as de segurança constituem n'este ponto o verdadeiro criterio.

Basta, porém, que estas condições tenham a menor particularidade para que o emprego de freios continuos e mesmo automaticos se recomende e até se imponha.

A tendência para o freio continuo é geral. Mesmo sem fallar nos systemas energicos das grandes linhas, no *Westinghouse* e no *Vacuum Brake*, os systemas novos ou renovados, mais comuns e adequados aos caminhos de ferro economicos, o *Bode* e o *Heberlein*, são, como dissemos, dotados da continuidade e do automatismo.

Na Grā-Bretanha e nas colonias inglezas raro é o caminho de ferro (não importa a classe), cujos comboios não sejam munidos de freio pelo vacuo ou pelo ar comprimido. O *Festining* tem todas as suas machinas com o freio de vacuo, automatico.

Em França ha alguns caminhos de ferro de caracter economico, em que sómente são applicados o freio de parafuso e o contravapor: citaremos o *Saint-Gobain*, o *landez*, o *norte*, a maior parte do *oeste argelino*, todos em zonas extensas, nas quaes o terreno é como a palma da mão.

Mas logo que o perfil se apresenta um pouco accidentado ou que a marcha dos comboios tem de ser algum tanto rapida, é applicado o freio continuo, ordinariamente o de vacuo, frequentes vezes segundo o sistema *Soulerin*, raramente o freio pelo ar comprimido.

A companhia do *Meuse* estabeleceu o freio continuo para todos os comboios, cuja velocidade excede 30 kilometros por hora. A do *sul* para todos os caminhos, cujas pendentes atingem 20 milimetros por metro.

E', pois, facil de imaginar o que a este respeito se passa na Suissa, e não para estranhar que o freio de vacuo seja ali geralmente usado. No caminho de *Viége a Zermatt*, que é de cremalheira, a machina tem nada menos de quatro systemas de freio; contravapor, parafuso, vacuo automatico e freio de vapor.

A Belgica, paiz na maior parte pouco accidentado, mas de população densa, e que por isso se preocupa menos com os declives do que com a circulação nas estradas e a insuficiencia das vedações, emprega todos os systemas de freio, continuos ou não, e com certa insistencia o *Heberlein*, tão criticado a principio por *Couche*.

Por considerações semelhantes é tambem o paiz que mais se tem ocupado de regulamentar o assumpto; assim prescrevem os seus regulamentos que a paragem seja sempre possivel dentro de certos limites de distancia unicamente pela accão do machinista.

A opinião geral, porém, é que vale mais não regulamentar muito, e houve mesmo quem affirmasse que a applicação dos freios continuos nem sempre tem reduzido o numero de accidentes, acrescentando que para aumentar a segurança o melhor é a educação do publico e dos cocheiros.

Por isso e pelo mais que resumidamente temos exposto, o

congresso foi de parcer que é esta uma questão de especie a estudar segundo as circumstancias, sem perder de vista o caracter de economia predominante na construcção e exploração dos caminhos de ferro de pequeno trafego.

Conclusão geral

Terminando aqui esta synopse dos trabalhos da quinta sessão do congresso internacional de caminhos de ferro, ocorre naturalmente a pergunta: *quid inde?*

Que resultado foi auferido d'este congresso, que é o quinto da série principiada, ha cerca de dez annos, em Bruxellas e continuada em Milão, em Paris e em S. Petersburgo?

A este mais do que a qualquer dos precedentes pôde ser exprobrado o vago das conclusões, a ancia de acabar, o desejo de ir vêr outras cousas.

Bastam, contudo, os relatorios publicados no boletim da comissão internacional para não poder ser considerada como estéril a celebração dos congressos, e especialmente a do ultimo.

Temos ali methodica e magistralmente condensado tudo quanto tem sido adoptado em todo o mundo sobre os diferentes pontos de construcção e exploração dos caminhos de ferro, e expressa e desenvolvida a opinião auctorizada dos relatores sempre escolhidos entre as pessoas mais competentes e mais abalizadas.

Entre estes trabalhos citaremos especialmente os do sr. *SABOURET* sobre os *pontos especiaes da via*, do sr. *VON LEBER* sobre as *pontes metallicas*, dos srs. *TURNER* e *RICHTER* sobre *manobras das estações*, dos srs. *THOMPSON* e *MOTTE* sobre a *signalização das linhas*.

Tanto nos relatorios, como nas discussões, ficou, mais do que em nenhum outro congresso, manifesto o dualismo dos paizes de lingua ingleza ou não ingleza, e ainda mais o antagonismo do velho e do novo mundo independentemente dos idiomas.

O *clou* da sessão foi, de certo, a solemne imperturbabilidade do americano, quando as mais vivas e acrimoniosas apostrophes da assembléa acolheram a sua comunicação relativa á agulha com que os seus conterraneos, modernos Franklins, atrahem o descarrilamento, praticando-o com toda a limpeza e perfeição.

Outro assumpto que chegou a commover o congresso, foi o do material circulante de passageiros, quando um delegado de Hespanha se atreveu a pôr em realce a antiquada previdencia dos caminhos de ferro da nossa peninsula quanto ao logar reservado nos fourgons para as necessidades corporaes do passageiro.

No momento em que eram apontados os progressos sob este ponto de vista, no sentido de dar ao passageiro de qualquer classe as commodidades que d'antes só permittiam as carruagens de luxo, a observação singular d'aquelle delegado fez romper uma exclamação geral: *c'est barbare!*

Não devemos, porém, procurar as vantagens d'estes congressos tão sómente nas discussões, que por via de regra são precipitadas e restrictas pela escassez do tempo; outras vantagens, e quiçá mais importantes, são as indirectas e resultantes da comunhão de ideias nas relações particulares, nas viagens pelas principaes linhas dos diferentes paizes, nas visitas dos estabelecimentos industriaes mais importantes do mundo.

Por esse lado o congresso de Londres teve o mais completo exito como estímulo aos *novos* que, fora da protecção oficial, com sacrificio pecuniario seu proprio, não obstante as preocupações de familia, se abalancaram a tomar parte no convívio scientifico.

Aos que por parte do nosso paiz deram este notável exemplo de devoção ao seu mister, dirigimos d'aqui especial cumprimento

cA. Luciano.

Commerce entre Portugal e o Brazil

Sobre este tema importantissimo fez o nosso collega Eugenio Silveira uma conferencia, na noite de 29, na sala das associações commercial, dos lojistas e industrial, ocupando-se em analysar cuidadosamente o estado de decadencia em que marcha o nosso commercio para aquella republica, e instigando-nos a promover-lhe o desenvolvimento, oppondo aos processos que até hoje temos seguido, e que, aproveitados por paizes estrangeiros mais habeis, teem servido para sermos supplantados n'aquelles grandes mercados, um estudo minucioso das actuaes condições d'aquelles centros, e a adopção de typos de productos portuguezes, inalteraveis, de forma a inspirar ali confiança absoluta.

Não temos já espaço para dar uma noticia completa d'esta notável conferencia, á qual é bem natural que voltemos a referir-nos.

Especialmente na questão da baixa do cambio, o conferente foi claro e insinuante nos seus argumentos, expondo-a com perfeito conhecimento da situação presente e futura do Brazil.

Agradecemos os convites com que fomos honrados.

NOTAS DE VIAGEM

XIX

Belfast a Dublin

Se o sistema de guardar o domingo é geral na Inglaterra, e rigoroso na Escócia, é rigorosíssimo na Irlanda.

Na primeira d'estas ilhas ainda nesse dia se pode ver algumas, raras, pessoas nas ruas; alguns estabelecimentos de comida ou tabacos abertos; na segunda menos: na ultima, nada.

Mas o mais positivamente nada que é possível imaginar-se.

Quando chegámos a Belfast eram, como lhes disse, 8 e meia da manhã.

No largo, em frente do caes, largo, espaçoso, de belas construções modernas, apenas um trem!

E que trem! Oh! são horríveis os que se usam n'aquelle paiz; verdadeiras carroças que não se percebe como constituam a maior parte do serviço de viação publica em tão bellas cidades.

N'uma d'estas caranguejolas, incommodes, perigosas, foi que eu comecei a minha visita á bella cidade de Belfast, uma das povoações mais bonitas, mais novas, mais acendidas da Irlanda.

As ruas, onde raro se via um viandante, são largas e guarnecidas de grandes e bem fornecidos estabelecimentos, ocupando as lojas de soberbos edifícios de construções modernas.

Já se vê que nem uma loja aberta.

O parque ou jardim publico — fechado também — pareceu-me, cá de fóra, um agradável recinto de passeio.

Depois de uma volta larga pelas ruas do centro e um pouco dos arredores, bem arborizados e oferecendo lindos panoramas, fui deixar a bagagem á estação do caminho de ferro.

Fechada também!

Depois de muito bater, lá nos apareceu um guarda que, por uma nesga de porta, nos deixou entrar.

E' uma estação pequena mas bonita; salas muito embellezadas por quadros, vistas, photographias etc. dos principaes pontos do paiz, como é de uso nas ilhas inglezas; mobilia luxuosa e elegante.

Restaurantes separados para as tres classes — fechados, já se vê.

Breve os tremvias já circulavam — eram 11 horas — tomei logar na imperial de um e fui até o extremo da linha, depois ao outro extremo, entendendo depois que era tempo de comer alguma coisa.

Onde? That is the question!

Hoteis, como tudo, fechado; em um unico consegui falar a criados que me disseram que só ás 2 horas se servia o jantar. O comboio partia a essa mesma hora.

Percorreram-se as principaes ruas, todo o bairro proximo da estação — nada, nada e nada.

Para quem tinha comido, não muito, no vapor, ás 7 e meia, e só poderia jantar em Dublin ás 6 e 15 minutos da tarde, era animador.

Afinal uma unica casa se achou aberta, dentro da qual se servia alguma coisa d'alimento.

Era um restaurante temperança, defronte da estação. Ahi conseguimos que nos servissem um prato de carne com as invariaveis batatas, uma torta, queijo e fructa

— era tudo que havia. Quanto a líquidos tínhamos a escolher entre uma beberagem adocicada, gazosa, unica que a sociedade temperança aprova por não ter nem a mais leve sombra de alcool, e... agua pura. Preferimos esta.

E assim, com o estomago fresquinho, lá fomos tomar o comboio; um comboio, com um reduzidíssimo numero de passageiros, sem movimento na estação, sem pessoal n'esta — só para nós, quasi. Parecia um comboio de familia.

A linha, depois de tomar obliquamente para Oeste, segue directa para o sul em direcção á capital, onde chega depois de galgar o Lefsey em uma elegante ponte. E' de via dupla.

Estações pequenas em povoações de pobre apparença, onde os edifícios são cobertos de colmo e pintados a cal.

Campos bem tratados e ferteis, terreno plano e atra-vessado por pequenos ribeiros.

O isolamento por toda a parte; a chaminé da fabrica não se vê senão nas proximidades das cidades de certa importancia e ainda em pequeno numero.

Um só comboio cruzou com o nosso, igualmente vazio de passageiros.

Desde meio caminho, isto é, desde Dundalk, a via toma a margem do canal da Irlanda, acompanhando-o quasi continuamente até Dublin, onde chegámos ás 6 1/4, gastando 4 h. 15' n'um trajecto de 181 kilómetros que, nos dias de semana, se faz em 2 h. 45', isto é, á velocidade média de 66 kilómetros.

A estação de Dublin é vasta, sem o ser extraordinariamente como as de Inglaterra, de construcção elegante.

Encontramo-nos n'uma bella e importante cidade, como já a imaginavamos.

O rio Lefsey corta-a a meio, separando para a parte norte o bairro mais elegante, as ruas ornadas de monumentos, pelo centro, o que é uso n'aquelle paiz; para o sul a sociedade mais modesta, a vida mais trabalhadora.

Do lado de lá os luxuosos edifícios, os grandiosos hoteis da *Sackville street*, um dos quaes é de tal importancia, que até telephone tem em todos os quartos; de cá, do sul, os mercados, os estabelecimentos modestos, ruas completas de lojas de objectos usados, casas de recreio populares em que os operarios se divertem no *carroussel* e no *pim-pam-pum*.

Como tinha que partir pela outra estação do *Southern*, poucas horas depois fui pôr as malas n'um pequeno hotel muito confortavel, o *Manchester & Provincial*, no *Usher's Quay* 5, 6 e 7, casa que aqui recomendo a quem quizer alojar-se modesta mas commodamente em Dublin.

E como curiosidade, darei um extracto dos originaes bilhetes, em forma de folha de trevo, (a flor symbolica da Irlanda) que o amavel sr. Laurence Flood oferece aos seus hóspedes.

Manchester & Provincial — Family & Commercial Hotel, 5, 6 & 7, Usher's Quay, Dublin. — Centre of the City. Fitted up in Superb Style.

HEALTH & PLEASURE SEEKING

Bomb Explosions on the Continent! Anarchism in England!!

Ireland free from Crime, Cholera & Influenza!!!

VISIT BEAUTIFUL IRELAND

*Which we look upon
with pleasure*

*& leave behind us
with regret*

O caes em que é este hotel e o fronteiro ladeiam o canal do rio Lefsey, sobre o qual estão lançadas dez pontes de serviço publico e uma de caminho de ferro.

No extremo oeste da cidade acha-se um bello e vasto parque (Phoenix park) onde a população se entrega ás suas diversões favoritas, o *foot-ball*, o *lawn-tennis*, o *cricket*... ou o *psalmo* religioso, ao som do orgão.

Ao longo dos caes e por muitas das ruas de um e outro lado circula uma grande quantidade de *omnibus* sobre-carris, com imperial, como em geral são os tremvias em Inglaterra, ligando entre si todos os subúrbios da cidade.

As estações dos caminhos de ferro são seis, sendo cinco ligadas entre si por uma linha circular da cidade, pelo lado do norte acompanhando o Canal Real que a fecha por este lado como uma cintura, enquanto que do sul o Grande Canal faz a mesma coisa.

Uma curiosidade dos costumes locaes é que, a par do amor pelos monumentos que tomam o centro de todas as ruas, é permitido, a quem quer, subir a elles, já para fazer a propaganda de quaisquer ideias, já simplesmente pelo gosto de subir e de inscrever n'elles quaisquer garatujas.

No de Wellington, que está no People's Garden, vi eu rapazes marinhandos pelos diversos envasamentos até o mais que podiam; e a mais de meia altura da columna differençam-se, mesmo cá de baixo, letras, desenhos, risos e figuras que os visitantes ali teem gravado.

Contei-lhes as dificuldades que tivemos em Belfast para almoçar.

Pois para jantar em Dublin não tivemos dificuldade alguma, porque... não jantámos.

Como já sabíamos o que nos esperava, contentámos com umas *sandwiches*, no bufete da estação...

Decididamente as ilhas britânicas são o paiz dos *touristes*...

Commerce International

Appareceu já a estatística completa do anno findo, o que nos permite apreciar o movimento da nossa balança commercial durante este anno, comparado com o anterior.

O resumo por classes é o seguinte:

Importação para consumo

	1894	1895
Animaes vivos.....	1.270:541	2.043:474
Materias primas para as artes e industrias	14.242:459	14.841:335
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras..	4.602:514	5.233:920
Substancias alimenticias	11.386:370	13.299:525
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos.....	1.643:417	1.657:847
Manufacturas diversas.....	2.460:721	2.705:226
Taras	60:751	71:685
Somma.....	35.666:773	39.853:012
Ouro e prata em barra e em moeda.....	826:030	1.143:030
Total.....	36.492:803	40.996:042

Exportação nacional e nacionalizada

	1894	1895
Animaes vivos.....	1.902:037	2.518:754
Materias primas para as artes e industrias	5.785:473	5.834:142
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras..	818:618	1.132:365
Substancias alimenticias	13.656:499	15.664:873
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos.....	88:298	110:150
Manufacturas diversas.....	1.672:783	1.694:542
Somma.....	23.923:708	26.971:826
Ouro e prata em barra e em moeda.....	3.883:933	2.309:287
Total.....	27.807:641	29.281:113

Exportação estrangeira e ultramarina

Diversas mercadorias.	Reexportação ...	10.452:053	9.075:308
	Transito.....	1.963:065	2.006:806
Ouro e prata em barra e em moeda.....		71:137	540
Total		12.486:275	11.082:654

Não se pôde afontamente dizer que estes resultados signifiquem uma melhoria accentuada do nosso estado economico.

No total vê-se que a importação aumentou 12,5 %, enquanto que a exportação apenas cresceu 5,3 %.

Além d'isso a maior diferença, na importação, é em artigos fabricados, objectos de luxo e substancias alimenticias, enquanto que nas materias primas e nas machinas o aumento é insignificante.

Na exportação achamos ainda pequenos aumentos na de materias primas, o que não lisongeia a nossa industria, um certo progresso nos tecidos, aumento geral nos alimenticios, especialmente vinhos, e diminuição sensivel nas manufacturas diversas, cerca de 30 %, o que é desanimador para os que desejam, como nós, vêr florescer o trabalho nacional.

Diminuiu a reexportação de mercadorias, tanto estrangeiras como das nossas provincias do Ultramar. O mesmo sucede ao transito internacional, não obstante o nosso paiz tanto se prestar a estas operações entre os dois continentes, e realizar continuamente tratados de commercio, melhorar as condições do seu porto, e promover os progressos das suas colonias etc.

Na moeda importada tivemos um aumento de 317 contos e na exportada uma diminuição importante de 1:575 contos, quasi 40 %, o que é consideravel.

Longe de aumentar, diminuiu em pequenas proporções a navegação dos nossos portos, sendo o aumento bem pequeno no numero e tonelagem das embarcações a vapor, supplantado pela baixa nas de vela.

Finalmente, o exame d'esta estatística, se não é desanimador por completo, não nos deixa lisongeados quanto aos progressos economicos do nosso paiz no anno findo.

Caminho de ferro do Mondego

A companhia d'este caminho de ferro propôz aos seus credores uma convenção nos termos do seguinte edital que foi publicado pelo tribunal do commercio de Lisboa:

Faço saber pelo presente edital por mim assignado que, em virtude de um despacho de 20 do mez proximo passado, proferido nos autos de suspensão de pagamentos e commercio em que é requerente a companhia do caminho de ferro do Mondego, e em cumprimento do art. 6.º e seus paragraphos do decreto de 9 de novembro de 1893, são convocados todos os credores á dita companhia para no prazo de tres meses, a contar da publicação do ultimo annuncio na folha oficial, declararem se aprovam ou rejeitam a convenção proposta pela referida companhia, que ao deante segue, referendada pelo escrivão que este subscreve, com declaração, porém, de que essa aceitação ou rejeição poderá ser manifestada individual ou collectivamente pelos diferentes credores por meio de documento escrito apresentado a mim, juiz, e se os credores forem portadores de obrigações a declaração deverá ser acompanhada de documento demonstrativo do deposito dos seus titulos ou coupons, com designação dos respectivos numeros e tipos, no escriptorio da companhia devedora, nos consulados portuguezes, ou em algum banco nacional ou estrangeiro, não podendo este deposito ser levantado sem formal autorisação minha.

É quanto á declaração dos outros credores será legitimada pela referencia á relação de que trata o § 4.º do art. 3.º do citado decreto. = O escrivão, Arthur Jorge Rubim de Abreu de Lima e Sousa.

Verifiquei. = O juiz presidente, Carlos Augusto Vellez Caldeira Castello Branco.

Projecto de convenção entre a companhia do caminho de ferro do Mondego e seus credores

Base primeira. — É reconhecido á companhia dos caminhos de ferro do Mondego o direito de receber dos seus accionistas todas as prestações que faltam para completar o pagamento integral das suas acções.

Base segunda. — A companhia do caminho de ferro do Mondego concluirá dentro do prazo de oito meses, a contar da data da approvação oficial d'este convenio, a linha a partir da estação urbana de Coimbra, pelo menos até á Louzã, prompta á exploração.

Base terceira. — Concluída a linha da estação urbana de Coimbra, pelo menos até á Louzã, será explorada pela companhia do Mondego, ou pela sociedade com quem ella contractar a exploração.

Base quarta. — O passivo da companhia do caminho de ferro do Mondego, existente á data em que começar a exploração da linha, será pago um anno depois d'esta ter começado, em obrigações do tipo de 90.000 réis, emitidas na conformidade da lei, cujo juro e amortização serão fixados em harmonia com o rendimento liquido que a companhia tiver auferido no fim do primeiro anno da exploração da linha.

Base quinta. — Haverá uma comissão fiscal composta de cinco vogaes, sendo tres nomeados pelos credores e dois pela companhia, encarregada não só de fiscalizar o cumprimento das clausulas do presente convenio, mas tambem, de acordo com o conselho de administração, tomar qualquer deliberação que se julgue vantajosa, e a que não se oponham os estatutos da companhia, que ficam em pleno vigor.

Para os efeitos da disposição d'esta base será convocada uma reunião de credores quinze dias depois da homologação do convenio, para a eleição dos seus tres representantes, e, quando não reunam em maioria, será convocada nova reunião para quinze dias depois, que deliberará com qualquer numero.

Esta comissão fiscal é renovada annualmente, sendo permitida a reeleição, e a reunião dos credores para a renovação terá lugar dentro de quinze dias depois da eleição dos corpos gerentes da companhia.

Lisboa, 31 de dezembro de 1895. — Pela companhia do caminho de ferro do Mondego, o advogado, Feliciano Gabriel de Freitas.

Convenio da Companhia Real

Refere um diario que, tendo a companhia real dos caminhos de ferro pedido o *exequatur* em França para o seu convenio de 4 de maio de 1894, o tribunal do Sena, na sua ultima sessão, depois dos debates, proferiu sentença motivada, em que, em resumo, diz:

Que o convenio foi votado por mais de dois terços dos credores; que tinha sido preliminarmente discutido não só pelos credores e obrigacionistas, mas tambem pelos agentes diplomáticos das nações que n'elle são interessadas; que foi votado, publicado e decretado conforme a lei portugueza; que não contraria em causa alguma a ordem publica em França e é de certo proveitoso aos portadores de obrigações. Em vista do que julgo que o convenio é executorio em França.

A decisão do primeiro tribunal do Sena é altamente favorável para os interesses portuguezes e para a garantia do nosso credito no estrangeiro, intimamente ligado aos negócios da companhia real dos caminhos de ferro.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia de Seguros «Fidelidade»

Dividendo de 1895

Nos dias 1, 2 e 3 de junho proximo, das 11 horas da manhã até á 1 hora da tarde, no escriptorio da mesma companhia, no largo do Corpo Santo n.º 13, 1.º andar, proceder-se-ha ao pagamento do dividendo dos lucros de 1895, 55.000 réis por acção, livre do imposto de rendimento, continuando depois ás mesmas horas em

todas as quintas feiras. Quando seja santificado o dia de quinta feira, far-se-ha pagamento na quarta anterior.

Lisboa, 21 de maio de 1896. — Pela companhia de seguros *Fidelidade*, os directores, Jos: Felix da Costa = D. M. da Costa Ribeiro.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 31 de maio de 1896.

Correram em geral pouco animados os negócios no nosso mercado na quinzena que hoje finda. As atenções convergiram principalmente para as negociações entabolas entre o Banco de Portugal e o governo, afim de regular a questão da taxa de desconto, que afinal foi resolvida fixando-se em 5 1/2 % a taxa de desconto, que era de 6 %, ficando a direcção do banco com plenos poderes para, abaixo d'aquella taxa, realizar as operações de desconto que se lhe affigrem convenientes ou lhe offereçam suficientes garantias. Por esta forma desaparece de facto a distinção entre letras de primeira classe e de segunda, o que é uma afirmação importante de progresso, que se deve registar.

Apesar da pouca animação que houve no mercado cambial, os preços conservaram-se firmes. Do Brazil vieram insignificantes remessas, utilizadas ao cambio de 9 1/2, aguardando-se a alta para, com melhor preço, se poder fazer remessa das disponibilidades, acumuladas no Brazil, com destino a Portugal, desde que o cambio desceu de 9 1/2. As letras sobre Londres a 90 dias chegaram a ter procura com empenho a 41 3/8. O preço do cheque sobre Londres regulou de 41 15/16 a 41 3/16, sobre Paris de 692 a 694.

Tiveram bastante movimento as inscrições. As de assentamento regularam de 36,60 a 38,80 e as de coupon de 36,30 a 36,50. As obrigações do empréstimo de 1888 (4 p. c.) ficaram a 16.000 réis, do empréstimo de 1890 (4 p. c. coupon) continuam a ter compradores a 43.000 réis. As do empréstimo de 4 1/2 p. c. coupon ficam a 49.000 réis. Sem movimento as obrigações dos tabacos que tem compradores a 109.000 réis. Continuam a subir as obrigações Loanda-Ambaca que ficam a 78.000 réis, com saída regular.

As obrigações predias de 6 p. c. (ass.) regulam a 95.000 réis, a 94.000 réis as de coupon, a 92.000 réis as de 5 p. c. (ass.) e 91.000 réis as de coupon, a 89.000 réis as de 4 1/2, e a 88.000 réis as 4 p. c. As acções do banco de Portugal subiram novamente, ficando a 129.000 réis sobre 126.000, preço dos meados d'esta quinzena, flexionaram um pouco as do Lisboa & Açores (111.000 réis contra 112.000 réis). As outras cotações na espécie não offereceram alteração sensível e o mesmo sucede com os valores normaes na nossa praça.

Acérca do projectado empréstimo de 9.000 contos de réis, o facto de hontem se haver publicado no *Diário do Governo* a carta de lei auctorizando o governo a realizar essa operação, faz crer, que não está de todo perdida a esperança do exito da mesma operação, se não já, pelo menos n'um prazo mais ou menos breve. Como se sabe, dos resultados d'este empréstimo está dependente a compra dos novos navios de guerra.

Os fundos portuguezes fizeram excepção á regra geral nos mercados estrangeiros, sustentando firmes as suas cotações. O 3 p. c. portuguez manteve-se em Londres a 27, com boas tendências, por estar proximo o pagamento do coupon e por haver a certeza de que o supplemento do juro pelo augmento dos reditos das alfandegas será superior ao que foi distribuido em janeiro proximo passado. A ideia da conversão já não preocupa os portadores de titulos portuguezes. Evidentemente esta ideia está definitivamente posta de parte.

J. F.

Curso dos cambios, descontos e agios

	Dinh.	Papel	
Londres 90 d/v.....	41 7/16	41 3/8	Desconto no Banco de Portugal.....
» cheque.....	41 1/4	41 3/16	5 0/0
Paris 90 d/v.....	691	692	No mercado.....
» cheque.....	693	694	Agio Buenos Ayres.....
Berlim 90 d/v.....	280	281	204
» cheque.....	284	285	Cambio Brazil....
Francfort 90 d/v.....	280 1/2	281 1/2	10 5/16
» cheque.....	284 1/2	285 1/2	Premio libra.....
Madrid cheque.....	975	985	1.000

Cotações dos fundos portugueses e títulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguesas e estrangeiras

BOLSAS	MAIO													—
	16	18	19	20	21	22	23	25	26	27	28	29	30	
Lisboa: Inscrições assent...	33,48	36,50	36,50	36,55	36,55	36,66	36,59	36,60	36,60	36,65	35,80	36,85	35,80	—
" coupon.....	35,30	36,30	35,45	35,28	36,32	36,30	36,30	36,30	36,30	36,31	35,35	36,50	35,50	—
Obrig. 4% 1888.....	17.200	17.200	—	17.150	17.050	17.000	17.000	—	—	—	—	—	16.000	—
" 4% 1890 assent...	—	—	43.500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4% 1890 coupon...	—	—	—	—	43.500	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4% 1890 externo...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4 1/2% assent.....	49.200	49.500	49.200	49.500	—	49.410	49.500	—	49.500	—	—	—	—	—
" 4 1/2% coup. int...	—	—	—	—	—	—	49.200	49.400	—	—	49.500	49.500	—	—
" 4 1/2% externo...	—	—	—	—	—	—	—	46.500	—	—	—	—	—	—
" Tabacos coupon....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções B. de Portugal.....	—	—	129.400	129.400	129.700	129.200	129.500	129.400	—	—	130.000	129.800	—	—
" Commercial.....	—	—	—	—	—	111.000	—	—	110.000	—	109.000	—	109.000	—
" N. Ultramarino...	64.500	—	—	—	—	64.600	—	—	—	—	—	63.500	—	—
" Tabacos coupon....	—	77.400	—	—	—	—	77.000	—	—	—	—	—	—	—
" Comp. Real.....	14.500	14.500	—	14.700	—	14.500	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. prediaes 6%.....	95.200	95.000	—	—	—	95.000	95.000	—	—	—	95.000	—	95.000	—
" 5%.....	92.000	—	92.000	92.000	—	—	—	—	92.500	92.500	—	—	—	—
" Comp. Real 3%.....	—	—	30.200	—	—	30.200	—	—	30.500	—	—	—	—	—
" C. Nacional.....	—	26.000	—	—	—	—	—	—	26.000	—	—	—	—	—
" Atravez Africa.....	77.500	77.500	77.500	78.200	78.200	78.200	—	78.200	78.500	—	78.400	78.500	—	—
Paris: 3% portuguez.....	26,93	27	27	27	27,12	27,06	27	—	26,93	26,87	26,87	27	27	—
Acções Comp. Real.....	—	—	62,65	63	65	65	—	—	—	63	—	64,75	—	—
" Madrid-Caceres.....	49,25	49	50	50	50	50	49,25	—	—	49,25	—	—	—	—
" Norte de Hespanha.....	106	109	115	112,50	111	113	115	—	117	—	—	—	—	—
" Mad. Zaragoza.....	167,50	170	171	171	171,50	170	—	—	—	—	—	—	—	—
" Andaluzes.....	140	—	137	144	144	140,50	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Comp. Real.....	130,50	130	131	131	132	132	132	—	134	132	132,50	134	—	—
" C. Beira Alta.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Caceres.....	130	130	130	130,25	—	132,50	130,25	—	127	130	130	131	—	—
" N. Hesp. (1.ª hyp.).....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Londres: 3% portuguez.....	27	27,12	27,12	27,12	27	27,12	—	—	27,12	27	27	27	27	—
Obrig. Atravez Africa.....	63,68	63,68	63,68	63,68	63,68	63,68	—	—	63,68	63,68	63,68	63,68	—	—
Amsterdam: Atravez Africa.....	66,44	66,50	66	66	66	66	66	66	66	66,50	—	66	—	—
Bruxellas: Atravez Africa.....	67,50	67,50	67,50	67,50	67,50	67,50	67,50	67,50	67,50	67,50	—	—	—	—

Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhóis

Linhas	Período de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO					
		1896			1895			Totais			Diferença a favor de		
		Kil.	Totais	Kilometr.	Kil.	Totais	Kilometr.	1896	1895	1896	1895	1896	1895
CONF. REAL	de a												
Antiga rede	6 12	Maio	693	Réis 55.943.000	80.725	690	Réis 55.017.993	79.736	Réis 990.232.000	Réis 937.505.114	Réis 52.726.886	Réis 53.344.893	—
" nova não garantida.	13 19	"	"	Réis 55.636.000	80.282	"	Réis 55.017.993	79.736	Réis 1.045.868.000	Réis 992.523.107	Réis 53.344.893	Réis 53.344.893	—
Nova rede	6 12	Maio	380	Réis 5.267.000	13.860	380	Réis 6.055.007	15.934	Réis 114.460.000	Réis 108.183.886	Réis 6.276.114	Réis 6.276.114	—
" garantida.	13 19	"	"	Réis 5.491.000	14.450	"	Réis 6.055.007	15.934	Réis 119.951.000	Réis 114.238.893	Réis 5.712.107	Réis 5.712.107	—
Sul e Sueste...	2 8	Abri	475	Réis 11.807.250	24.857	475	Réis 11.928.880	25.113	Réis 193.752.665	Réis 163.356.400	Réis 32.396.265	Réis 35.544.885	—
" 9 15	"	"	"	Réis 12.244.430	25.714	"	Réis 9.065.810	19.085	Réis 207.967.095	Réis 172.422.210	Réis 35.544.885	Réis 37.048.870	—
" 16 22	"	"	"	Réis 11.482.000	24.172	"	Réis 9.978.015	21.006	Réis 219.449.095	Réis 182.400.225	Réis 40.727.348	Réis 40.727.348	—
" 8 14	Abri	353	Réis 21.864.379	61.938	353	Réis 18.133.959	51.370	Réis 281.997.092	Réis 241.269.744	Réis 43.188.454	Réis 43.188.454	—	
" 15 21	"	"	"	Réis 23.807.526	67.443	"	Réis 21.346.423	60.471	Réis 305.804.618	Réis 262.616.167	Réis 43.188.454	Réis 43.188.454	—
" 22 28	"	"	"	Réis 20.990.826	59.464	"	Réis 16.431.745	46.548	Réis 326.795.444	Réis 279.047.912	Réis 47.747.532	Réis 47.747.532	—
" 30 6	Maio												

Germond de Lavigne

Ainda ha pouco aqui falámos d'este honrado velho, que tão amigo foi do nosso paiz, e já temos que citar o seu nome, d'esta vez para depôr as nossas despedidas sobre a sua sepultura.

Germond de Lavigne, falecido no dia 6 de maio na sua casa em Paris, deixa muitos trabalhos literarios de valor, tendo perpetuado o seu nome especialmente no seu jornal *Gazette des Raux* e nos seus guias do viajante em Hespanha e Portugal.

Para este ultimo trabalho percorreu toda a peninsula, e na sua ultima viagem tanto se interessou por Portugal, que ao refundir o seu guia teve questões com o editor por causa da amplitude que elle queria dar ás descripções do nosso paiz.

Foi até ao cabo do S. Vicente, do qual escreveu, por separado e de sua conta, uma interessante monografia, e desde então nunca deixou de procurar ser agradavel á nação portugueza, sempre que se lhe offerecia ensejo. Morreu com 84 annos, trabalhando sempre.

Pobre amigo, descance em paz.

Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta

Relatorio apresentado pelo conselho de administração á assembléa geral ordinaria, reunida em Lisboa em 30 de abril de 1896

SENHORES.—Fostes convocados para a assembléa geral ordinaria, em conformidade com os artigos 43 e 49 dos estatutos, para serdes postos ao facto da situação da companhia e para deliberar sobre o balanço e contas do exercicio, bem como sobre outras questões inscritas para a ordem do dia.

Os resultados do exercicio de 1895 apresentam um ligeiro aumento sobre os do anno precedente, no que respeita ao trafego dos passageiros e mercadorias.

O aumento obtido d'esta proveniencia deve-se, em parte, á passagem do *sud-express* pela linha da Beira Alta, desde 1 de julho ultimo.

Este comboio tem circulado, desde o principio, com perfeita regularidade, e o numero de passageiros que transporta auctoriza-nos a acreditar que elle concorrerá de um modo favoravel para as receitas da nossa companhia.

Esta previsão parece tanto mais fundada que, em razão d'um novo acordo entre as sete companhias interessadas, a duração do trajecto ainda mais se abreviou; faz-se ao presente de Lisboa a Paris, ou vice-versa, em cerca de 40 horas, com horas de partida e de chegada muito commodas.

Além d'isso, este comboio está em correspondencia directa, em Paris, tanto á partida como á chegada, com os expressos de Londres, Bruxellas, Colonia, etc.

O trafego de mercadorias ficou estacionario pelas causas já expostas nos relatorios anteriores.

Em particular, as mercadorias continuam a ser desviadas da sua via natural pelas linhas concorrentes. Estes desvios tomaram um caracter de *âpreté* que affecta todos os interesses.

Não cessamos de protestar contra um estado de coisas que somos obrigados a soffrer sem poder modifical-o, por mais sincero que tenha sido sempre o nosso desejo de conciliação. Da nossa parte essas disposições de acordo ficam no mesmo ponto. Approvareis, sem duvida, que persistamos n'esta attitude.

O cambio, embora tenha apresentado um ligeiro melhoramento sobre o anno precedente, manteve-se na taxa media, extremamente alta, de 27 %.

Receitas

As receitas brutas, deduzindo reembolsos e imposto, elevam-se a	réis 294:971\$211
ou seja por kilometro e por anno 1:165\$892 réis.	
As de 1894 foram de	» 278:464\$959
O aumento foi de	» 16:506\$272
Dividindo-se do seguinte modo:	
Sobre passageiros	» 11:976\$192
Sobre bagagens e recovagens	» 4:731\$978
Somma	» 16:708\$170
Deduzindo d'esta somma uma pequena diminuição que houve sobre mercadorias de P. V. e receitas diversas, ou seja	» 201\$897
achamos a importancia acima	» 16:506\$273

Despesas

As despesas elevaram-se a	réis 161:426\$223
ou seja por kilometro e por anno 638\$049 réis.	
As de 1894 foram de	» 155:811\$402
O aumento foi, pois, de	» 5:614\$822

Este aumento é perfeitamente justificado pelo excesso das receitas geraes e pelas despesas derivadas da circulação do *sud-express*.

Excesso das receitas sobre as despesas

O excesso das receitas sobre as despesas é de ...	réis 133:545\$008
ou seja sobre o exercicio precedente um aumento de	» 10:891\$450
O saldo disponivel em 1894 eleva-se a	» 54:406\$023
O saldo das contas de exploração em 1895 foi de	» 133:545\$008
O saldo das sommas disponiveis attingiu	» 187:951\$031

que foram assim empregados:

Os obrigatorios receberam:

Em 30 de junho de 1895, uma prestação de 1,50 fr. sobre o coupon n.º 18, ou seja.. réis 32:701\$590

Em 31 de dezembro de 1895, a prestação de 3,20 fr. sobre o coupon n.º 18, isto é

» 69:763\$392

Além d'isto separou-se:

Para sello e despesas relativas aos pagamentos de coupons

» 8:005\$929

Para prémio annual atribuído á conta «fundos publicos».

» 317\$700

Para despesas de novas instalações lançadas á conta de primeiro estabelecimento.

» 2:760\$835

Para perda de cambio nas remessas de fundos de Lisboa a Paris:

Pag.º de coupons, réis

» 29:784\$952

Pag.º de despesas em Paris, réis 6:918\$187

» 36:703\$139

A deduzir:

Juros de depositos de fundos, réis 920\$815

Resto

» 35:782\$324

Resto disponivel em 31 de dezembro de 1895

» 38:619\$261

D'esta somma reservamos, como nos annos anteriores, para reserva contra as eventualidades da exploração

réis

24:300\$000

O restante

»

14:319\$261

juntar-se-ha ás sommas que os resultados da exploração nos permitirão distribuir aos obrigacionistas em 30 de junho proximo.

(Continua.)

LINHAS PORTUGUEZAS

Ramal de Cascaes. — Está-se dando grande actividade aos trabalhos da construcção definitiva da via entre Alcantara e Pedrouços.

A linha segue ao longo da futura avenida marginal de 20 metros de largura, e será de dupla via.

Parece que o governo pensa em proceder desde breve à construcção d'esta avenida, aproveitando os operarios sem trabalho que de ha muito tem entretidos a substituir portas por janellas, e estas por portas e outras obras desnecessarias, no ministerio das obras publicas.

A nova estação de Belem já se está construindo, mais á frente, no mesmo alinhamento da actual em relação á praça.

Ascensor do Carmo. — Diz uma folha que o sr. Lusseau protestou perante a camara municipal contra a concessão, feita ao sr. engenheiro Mesnier, do ascensor da rua Aurea ao largo do Carmo.

Ficámos muito intrigados sobre isto. Que demonio de relação pode ter um ascensor n'este sitio com a concessão de um parque no alto da Avenida?

Pensará mr. Lusseau em pedir a transferencia de local e ir fazer o parque da Liberdade no largo do Carmo?

Pelo *adeantado dos trabalhos* parece-nos que tanto o faz n'uma parte como n'outra.

Salamanca. — Vae reunir a assembléa geral da Companhia del Ferro Carril de Salamanca á la Frontera de Portugal, á qual foi arrendada pelo Syndicato Portuense a exploracão da linha ferrea de Salamanca á Barca d'Alva e a Villar Formoso, sendo o fim da reunião aprovar o ultimo relatorio e contas.

Elevador Municipio-Bibliotheca. — Sobre as torres de este elevador, que medem 30 metros de alto, vae ser construido um chalet, no qual será installado um café-restaurant.

Ponte da Pedra. — Fez-se no dia 28 a substituição do antigo taboleiro d'esta ponte, ao kilometro 108 da linha de leste, assistindo ao trabalho da ripagem um engenheiro da fiscalização do governo. Este trabalho foi feito no intervallo dos comboios, assim como as experiencias que deram o melhor resultado.

Urbana do Porto. — A' camara municipal do Porto foi entregue uma representação contra a conservação da parte do edificio do extinto mosteiro de S. Bento da Ave-Maria, que foi adquirido pelo municipio para ser demolido em beneficio publico.

Linha americana. — Foram já publicados os estatutos da companhia carris de ferro da Ponte D. Luiz I ás Vendas de Grijó e Ponte do Taboão, que tem por fim estabelecer uma linha ferrea americana, com tracção electrica, entre a ponte D. Luiz I e a ponte do Taboão, no concelho da Feira.

LINHAS HESPAÑOLAS

Bobadilla a Algeciras. — O rendimento d'esta linha, que mede 177 kilometros de extensão, durante o anno de 1895 foi de pesetas 836.440,85, menos 37.428,24 pesetas do que em 1894. Por cada kilometro corresponde a 4.725,65 pesetas durante o anno de 1895.

Economicas de Navarra. — Uma sociedade belga sollicitou do governo da província de Navarra auctorização para tomar a seu cargo a construcção de diversas linhas economicas que de ha muito tempo estão projectadas.

Burgos a Santoña. — O contractista geral d'esta projectada linha acaba de visitar os terrenos que ella deverá atravessar e mostra-se disposto a tomar conta de toda a construcção desde que lhe garantam os enormes gastos que terá de fazer.

Barbadillo a Burgos. — Dá-se como certo que durante o corrente mez comecem os trabalhos de construcção do caminho de ferro mineiro de Barbadillo a Burgos.

LINHAS ESTRANGEIRAS

FRANÇA

O accidente da *gare* de Montparnasse em Paris chamou novamente á discussão a questão da paragem dos comboios nos casos em que venham a faltar os freios.

O sr. C. Koeck, de Dresden, lembrou-se de empregar a areia para amortecer a velocidade adquirida, forçando as rodas a entrar parcialmente n'uma camada de areia de espessura que varia entre 5 e 13 centimetros.

O sistema pôde empregar-se quer nas estações terminus, quer nas estações situadas em plena via.

Quando entre um comboio com velocidade demasiada em qualquer estação, o agulheiro dirige-o para uma via de resguardo coberta de areia, como referimos.

As experiencias realizadas teem dado bom resultado, não havendo paragem brusca, repentinamente, mas n'uma diminuição gradual de velocidade, exercendo-se ao mesmo tempo sobre os veículos sem que os que seguem vazio cheguem a levantar-se sobre os cheios.

A resistencia opposta pela areia aumenta com a espessura da camada e sobretudo com a rapidez da marcha do comboio.

ESTADOS UNIDOS

Chegou a Nova York a primeira locomotiva electrica Baldwin-Westinghouse, destinada a ser utilizada pelo sistema americano a trolley ou pelo transmissão de energia por meio de conductores subterraneos. Esta locomotiva differe absolutamente do aspecto das locomotivas a vapor; faz antes lembrar uma grande carroagem de tramway, estando todo o machinismo collocado sobre o truck, e tendo o veiculo propriamente dito apenas os apparelhos de fiscalização. Por isto mesmo pôde ser utilizado para o transporte de bagagens.

O truck é levado por 8 rodas de 1,05 de diâmetro, movidas por 4 motores de 200 cavallos-vapor por cada um. A locomotiva mede 11,40 de comprido sobre 2,70 de largo; completamente preparada pesa 72 toneladas e o seu custo é de 85.000 francos.

Esta machina é destinada a fazer o serviço ordinario dos comboios de passageiros; outras estão em construcção, as quaes podem dar velocidade de 120 kilometros por hora.

CHINA

Os trabalhos de construcção de linhas ferreas no celeste imperio continuam a fazer-se, notando-se certa actividade nos estudos preliminares da linha de Tientsin a Lu-Kou-Chao, proximo a Pekim.

Quanto á linha de Pekim a Hankow, trata-se presentemente da formação de um syndicato financeiro que possa, sob determinadas condições, tomar conta da construcção.

A protestar contra a projectada construcção d'estas linhas ferreas, levantaram-se, é claro, varias classes que no futuro serão certamente prejudicadas, e a França que se julga com o direito exclusivo de construir linhas ferreas no imperio da China, em vista das clausulas do tratado Fournier.

Esta pretensão da França encontra oposição por parte das auctoridades chinezes que só querem reconhecer aquella Republica o direito de preferencia para o fornecimento de material em igualdade de preços e de qualidade.

Não obstante o embaraço que deve causar esta attitude da França, o certo é que se continua a estudar e a planejar caminhos de ferro em todo o imperio.

Ultimamente diversos influentes chinezes estão tratando de obter elementos para a construcção de uma linha de Shanghai a Soochow e de varias outras na província do Kiangsu.

Sobre o projectado caminho de ferro entre Tonkin e a China parece certo, segundo as ultimas informações recebidas, ter ficado a França auctorizada a estudar e construir uma linha que partirá de Lung-Chau para terminar na fronteira de Tonkin.

AVISOS DE SERVIÇO

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Imposto de sêllo em bilhetes de passageiros

Em conformidade com a lei de 4 de maio de 1896, publicada no *Diario do Governo* n.º 102 de 7 do mesmo mez e anno que na respectiva tabella n.º 2 inclue o seguinte:

Verba nova. — Bilhetes de passagem em caminho de ferro cujo preço não seja inferior a 400 réis, cada um..... 10 réis e em virtude de ordem superior, desde 1 de junho próximo será cobrado por esta companhia aos compradores de quaisquer bilhetes de passageiros, de preço não inferior a 400 réis, e por bilhete, a importância de 10 réis do referido imposto.

Lisboa, 16 de maio de 1896.

Abertura do apeadeiro de Fontella

Desde 29 de maio de 1896 é suprimido o apeadeiro de Salamanca na linha de Torres-Figueira-Alfarelos, passando todo o serviço dos comboios tramways entre Coimbra e Figueira, que era feito ali, a ser feito pelo apeadeiro de Fontella.

Lisboa, 20 de maio de 1896.

ARREMATAÇÕES

Caminhos de ferro do Sul e Sueste

Fornecimentos de madeiras

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde de 9 de junho proximo perante o administrador do 2.º bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para o fornecimento de madeiras.

O deposito provisório para poder licitar é da quantia de réis 110.000, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5 % da importância total da arrematação, por aquelle dos licitantes a quem o fornecimento fôr adjudicado, depositos que terão logar na caixa geral de depositos á ordem d'esta direcção.

As condições do concurso estão patentes na secretaria da direcção, largo de S. Roque n.º 22, onde podem ser examinadas todos os dias uteis, desde as 10 horas da manhã até ás 4 da tarde.

Lisboa, 18 de maio de 1896.

Na repartição da divisão de tracção e officinas recebem-se propostas em cartas fechadas até á 1 hora da tarde do dia 3 de junho proximo, para o fornecimento de 240 tábuas de solho e 360 ditas de forro de madeira de casquinha de 1.ª qualidade.

As condições para este fornecimento acham-se patentes na ditta repartição e na da direcção em Lisboa, onde podem ser examinadas, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde e nos dias uteis.

O deposito provisório é de 6.000 réis, ou sejam 2 1/2 por cento da base de licitação. Barreiro, 19 de maio de 1896.

Fornecimento de campanulas

Faz-se publico que pela 1 hora da tarde de 6 de junho proximo, na direcção dos ditos caminhos de ferro, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para o fornecimento de 1.200 campanulas de porcellana de dupla saia, e respectivos suportes.

O deposito provisório para poder licitar é da quantia de 9.600 réis, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5 % da importância total da arrematação, por aquelle dos licitantes a quem o fornecimento fôr adjudicado, depositos que terão logar, aquelle na thesouraria do caminho de ferro, e este na caixa geral de depositos á ordem d'esta direcção.

As condições do concurso estão patentes na secretaria da direcção, largo de S. Roque n.º 22, onde podem ser examinadas todos os dias uteis, desde as 10 horas da manhã até ás 4 da tarde.

Lisboa 25 de maio de 1896.

Fornecimento de fio de ferro galvanizado para telegraphos

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde de 15 de junho proximo, perante o administrador do 2.º bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para o fornecimento de 12.000 kilogrammas de fio de ferro galvanizado para telegraphos.

O deposito provisório para poder licitar é da quantia de réis 22.500, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5 % da importância total da arrematação por aquelle dos licitantes a quem o fornecimento fôr adjudicado, depositos que terão logar, aquelle na thesouraria do caminho de ferro, e este na caixa geral de depositos á ordem d'esta direcção.

As condições do concurso estão patentes na secretaria da direcção, largo de S. Roque n.º 22, onde podem ser examinadas todos os dias uteis, desde as 10 horas da manhã até ás 4 da tarde.

Lisboa, 25 de maio de 1896.

Caminhos de ferro do Minho e Douro

Fornecimento de placas giratorias

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 5 de junho, á 1 hora da tarde, na administração do bairro oriental d'esta cidade, e em presença do ex.º administrador, se hâde proceder ao con-

curso publico para o fornecimento de duas placas giratorias e oito grades para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido como licitante, terá cada concorrente de effectuar no cofre d'esta direcção o deposito provisório de 50.000.

O deposito definitivo, que é obrigado a fazer o concorrente a quem fôr adjudicado o fornecimento, será de 5 % da importância total d'estes.

As condições da arrematação do fornecimento poderão ser examinadas na secção dos armazens geraes dos caminhos de ferro do Minho e Douro, na estação do Porto, em todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ás 3 da tarde.

Porto 13 de maio de 1896.

Construção — Lanço da estrada de serviço de Almendra á estação de Almendra, comprehendido entre a Portella dos Garrochos e a estação de Almendra.

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 15 do proximo mez de junho, ao meio dia, na administração do concelho de Villa Nova de Fozcôa e perante o respectivo administrador, se hâde proceder ao concurso publico para a adjudicação das empreitadas seguintes: Terraplenagens e obras de arte entre perfis 188 e 216, e construção de serventias entre perfis 1 e 216; construção do pavimento entre perfis 1 e 95, do lanço da estrada de serviço de Almendra á estação de Almendra, comprehendido entre a Portella dos Garrochos e a estação de Almendra.

O deposito provisório para ser admittido a licitar é de 25.000 réis para a 2.ª empreitada e de 20.000 réis para a 3.ª e o definitivo será de 5 % da respectiva importância da adjudicação para cada empreitada.

O projecto, condições da arrematação e o caderno de encargos, podem ser examinados em todos os dias uteis, desde as 11 horas da manhã até ás 3 da tarde, na repartição de via e obras, na estação do Porto, na secretaria da 4.ª secção, na estação do Pinhão e na estação de Almendra.

Porto, 20 de maio de 1896.

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 15 de junho á 1 hora da tarde, na administração do bairro oriental d'esta cidade e em presença do ex.º administrador, se hâde proceder ao concurso publico para o fornecimento de 200 pranchões de madeira de Riga e 200 de madeira da Suecia, para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido como licitante, terá cada concorrente de effectuar no cofre d'esta direcção o deposito provisório de 28.000 réis.

O deposito definitivo, que é obrigado a fazer o concorrente a quem fôr adjudicado o fornecimento, será de 5 % da importância total d'estes.

As condições da arrematação do fornecimento poderão ser examinadas na secção dos armazens geraes dos caminhos de ferro do Minho e Douro, na estação do Porto, em todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ás 3 da tarde.

Porto, 22 de maio de 1896.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Concurso para o fornecimento de carnes de vacca, vitella e carneiro aos armazens de viveres de Lisboa, Entroncamento, Gaia e Castello Branco.

No dia 6 do proximo mez de junho, pela 1 hora da tarde, na repartição da caixa de socorros, na estação de Lisboa (Santa Apolonia), perante a delegação da comissão administrativa das caixas de socorros e de reformas e pensões, serão abertas as propostas que tiverem sido recebidas para o fornecimento de carnes de vacca, vitella, carneiro e miudezas aos armazens de viveres acima indicados.

As propostas devidamente fechadas e lacradas deverão extorpidamente indicar: Proposta para o fornecimento de carne de vacca, vitella e carneiro ao armazem de... e serão redigidas pelo teor seguinte: Eu abaixo assignado, residente em... obrigo-me a fornecer ao armazem de... as carnes que forem requisitadas, pelos preços seguintes... e na conformidade das condições patentes na caixa de socorros, das quais tomei pleno conhecimento. Data e assignatura (por extenso e bem intelligivel).

As condições acham-se patentes, todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ás 4 horas da tarde, na repartição da caixa de socorros e nas seguintes estações:

Lisboa (Rocio) — Alcantara (Terra) — Villa Franca — Santarem — Torres Novas — Payalvo — Coimbra — Aveiro — Porto — Barquinha — Abrantes — Elvas — Castello Branco — Covilhã — Malveira — Torres Vedras — Caldas da Rainha e Figueira da Foz. — Lisboa, 22 de maio de 1896.

AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMISSÕES
RECOMMENDADASMAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS
RECOMMANDÉES

Antwerpia.—A. Manceau.
Antwerpia.—A. Hartrodt.—36, rue Zirk.
Berlim.—S. O.—A. Hartrodt.—54, Wienerstrasse.
Bremen.—A. Hartrodt.—90 e 91, Langenstrasse.
Hendaye e Irun.—(Fronteira franco-hespanhola) J. Gouelle et Mitjaville.—Agentes de alfandegas e de transportes internacionaes—Casas em Paris e Barcelona.

Hamburgo.—Augusto Blumenthal.
Hamburgo.—A. Hartrodt.—4, Kattrepelsbruecke.
Leiria.—Antonio C. d'Azevedo Batalha.
Lisboa.—Rodolfo Reck — Rua dos Douradores, 21.
Lisboa.—Carlos C. Dias—(vinhos, fructas e outras commissões)—Rua do Jardim do Regedor, 35.
Lisboa.—C. Mahony & Amaral.—Rua Augusta, 70, 2.^o
Lisboa.—José F. Canha.—R. d'El-Rei, 43-45.
Lisboa.—João Maria Bravo.—R. do Arsenal 84. (Correspondance en français, anglais, allemand, espagnol et italien).
Londres.—F. Demolder — 4, Holmdale Road Amburst Park.
Londres.—E. C. A. Hartrodt.—49, Fenchurch Street.
Madrid.—Cesar Fereal.—Agente commercial da C.ª Real.
Porto.—Grijó & C.ª—Rua de Traz, 28.
Valencia d'Alcantara.—D. Alejandro Campero.

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

LISBOA **Avenida-Palace.**—Rua do Príncipe, junto á Estação Central.—Etablissement de premier ordre—tout le luxe et confort—200 chambres et salons.

LISBOA **Bragança Hotel**—Salons, vue splendide sur la mer, service de 1.^o ordre—Prop. Victor Sasseti

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

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

LISBOA **Hotel Francfort**—T. de St. Justa. No centro do commercio, a 5 min. da estação do Rocio—Grande conforto, bons quartos de 1\$000 a 2\$000 rs. por pessoa.

LISBOA **Francfort Hotel**—No centro da cidade—Aposentos para familias. Preços modicos. Mesa redonda ás 4 e 6 horas da tarde, 600 rs.—Tres frentes. Praça de D. Pedro, 413.

LISBOA **Hotel Americano**—P. de S. Paulo, n.º 3.—Proximo dos caes e banhos do arsenal.—Bons quartos e aposentos.—Preços: 1\$000 rs. para cima.

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

CASCAES **Hotel Bragance**—Appartements pour famille.—Vue splendide sur la mer. Service de 1.^o ordre.—Service au jardin et pour la ville.—Prix modérés.—Prop. Victor Lestage.

CINTRA **Hotel Nunes**—Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria 1\$600 a 2\$000 rs.—Prop. João Nunes.

CINTRA **Hotel Netto**—Serviço de primeira ordem, aposentos confortaveis e aceiados, almoços e jantares, mesa redonda ou separada, magnificas vistas de terra e mar, casa de jantar para 100 pessoas. Preços razoaveis.—Prop. Romão Garcia Vinhas.

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

EVORA **Hotel Eborense**—Um dos principaes do Alemtejo. Sala de visitas, casa de banho, bella casa de jantar com linda vista. Aceio, commodidade e preços economicos.—Prop. José Augusto Annes.

CALDAS DA RAINHA **Grande Hotel Lis-bonense**—Estabelecimento de primeira ordem em edificio proprio. Accomodações para familias.—Cozinha esmerada e farta. Prop. Vicente C. de Paramos.

LEIRIA **Hotel Central**—Bons aposentos.—Tratamento esmerado e aceio inexcedivel.—Carros para a Batalha, Marinha e outros pontos.—Restaurante—Preços modicos.

FIGUEIRA DA FOZ **Hotel Universal**—Rua 14 de setembro. No centro da cidade, proximo da praia dos Casinos, theatros, colyseu, mercado e jardim. Americano pela porta. Preços commodos.—Prop. João Vieira.

FIGUEIRA DA FOZ **Hotel Saudade.**—Rua da Saudade, Bairro novo. Magnificas vistas para o mar, mu to perto da praia, Colyseu Figueirense, e proximo do Casino Mondego e theatro-circo.—Preços variam entre 900 e 1\$400 réis.

PRAIA DA NAZARETH **Grand Hotel Club**—Magnificas accommodações, aceio inexcedivel, bom serviço, preços modicos, trens d'aluguer e carreira, para as estações de Cella e Vallado—Prop. A. de S. Romão.

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

PORTO **Hotel Continental**—R. Entreparedes (Frente á Batalha). Serviço de 1.^o ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros, muito central.—Prop. Lopez Munhós.

PORTO **Grande Hotel America Central**—Um dos melhores da cidade, magnificas sallas e quartos banhos Aceio e bom serviço. 1\$000 a 1\$400 rs. diarios.

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

GUIMARÃES **Hotel do Toural.**—Bello tratamento, por 1\$000 a 1\$500 réis diarios. Serviço avulso, almoço 400, jantar 600 réis.

SEVILHA **Grand Hotel d'Europe**—Proprietarios Ricca Hermanos. Plaza de S. Fernando, 10. Omnibus nas estações. Salão de leitura e musica. Accomodações para familias, preços modicos. Fala-se portuguez, francez, inglez, italiano e alemão.

SEVILHA **Gran Fonda de Madrid**—Principal estabelecimento de Sevilha—illuminação electrica—luxuecos pateos—sala de jantar para 200 pessoas—banhos.

GRANADA **Hotel Victoria**—Prop. Federico Iniesta. Sítio o mais central, proximo do commercio e dos theatros. Preços moderados. Central do caminho de ferro.

NICE **Riviera-Palace-Hotel**—Merveilleux panorama sur la mer et les Alpes—Ascenseur, salons, orchester—Voitures pour Monte-Carlo. Vins et cuisine de 1.^o ordre.

ROMA **Grande Hotel Continental**—Proximo da Estação Central e de todas as antiguidades e attractivos, na parte mais hygienica da cidade—250 quartos—todo o conforto moderno.—Diaria, desde 10 francos, sem vinho—Prop. P. Lugani.

CONSTANTINOPLA **Pera-Palace-Hotel**—Grands salons—luxueux appartements—Vue du Bosphore—Cuisine et cave de 1.^o ordre.

CAIRO **Ghesireh-Palace-Hotel**—Etablissement de premier ordre.—Grand parc sur le Nile. Luxe et confort—grands salons.

CALDAS DA FELGUEIRA



Grande Hotel Club

Magnificas accommodações desde 1.200 réis, comprehendendo serviço, club, etc. Bonus para os medicos.

Para esclarecimentos: rua de S. Julião, 80, 1.º, Lisboa. Correspondencia para **Caldas da Felgueira**, ao gerente do Grande Hotel.

As aguas engarrafadas vendem-se nas pharmacias e drogarias, e no deposito geral **Pharmacia Andrade**, rua do Alecrim, 125.

VIAGEM — Faz-se toda em caminho de Ferro de Hespanha e Portugal até Cannas de Senhorim (**Beira Alta**), e d'ahi 5 kilometros de estrada de macadam, em bons carros, a todos os comboios. — A estação de Cannas, na linha da Beira Alta, liga directamente com as linhas ferreas portuguezas e com as hespanholas pelas fronteiras de Badajoz, Caceres, Villar Formoso, Barca d'Alva e Tuy.

CANNAS DE SENHORIM

Beira Alta

Estabelecimento Thermal

DOS MAIS PERFEITOS DO PAIZ

Abriu em 1 de maio

Fecha a 30 de novembro

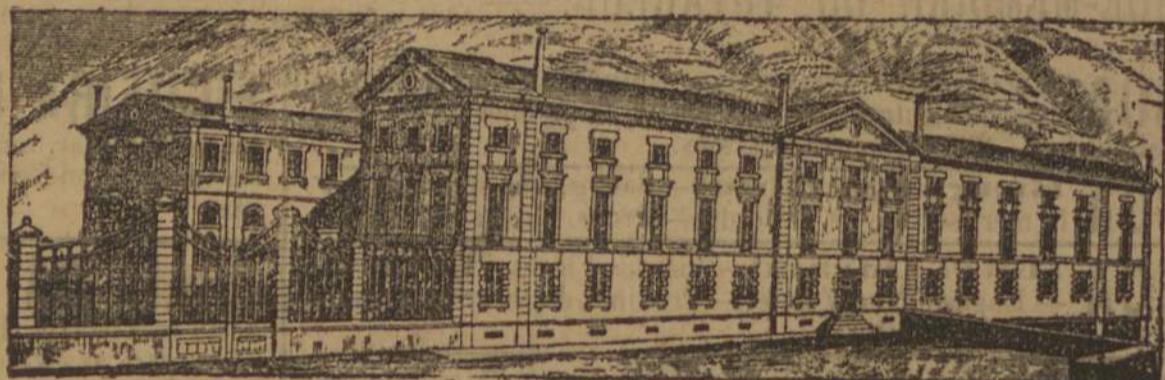
Excellentas aguas mineraes para doenças de pelle, estomago, garganta, etc.

Foi completamente reformado e comprehende 60 banheiras de 1.ª a 5.ª classe, duas salas para duches, uma para senhoras e outra para homens, e a mais completa sala de inhalação, pulverização, e aspiração, com gabinetes annexos e independentes para toilette.

É sem duvida o melhor do reino, mais barato, e gratis para os medicos

Para esclarecimentos, em **Lisboa**, rua do Alecrim 125.

Abriu em 15 de maio. — Estação de correio e telegrapho, medico, pharmacia e barbeiro.



Estabelecimento hydrologico de Pedras Salgadas

ESTAÇÃO THERMAL DESDE 10 DE MAIO ATÉ 10 DE OUTUBRO

Aguas alcalinas, ferruginosas, lithicas, arsenicas e gazosas

Uteis no tratamento de muitos padecimentos, do apparelho digestivo, figado, rins, bexiga, gota, albuminuria, diabette, etc., etc.

Casa de banhos com todos os apparelhos e aperfeiçoamentos da moderna hydrotherapia, sob todas as formas. Sala d'aerotherapia, pulverisações e irrigações, inhalações d'acido carbonico nativo.

Gymnasio e sala d'armas. Assistencia medica permanente e pharmacia.

Uma magnifica vaccaria.

Dois excellentes hoteis de 1.ª classe. — Grande hotel e hotel do Avelames. Um hotel de 2.ª classe — hotel da Boa Vista. Preços diversos conforme a ordem do hotel e a qualidade dos aposentos.

Extenso parque, passatempos variados ao ar livre, jogos, lago, carreira de tiro, etc., etc. Salão para concertos e dança, gabinete de leitura. Serviço telegraphico, carruagens para passeios e digressões.

Jornada: caminho de ferro até a Regoa: desde este ponto a Pedras Salgadas, carruagens e malaposta.

Depositó geral das aguas e administração da companhia: **Rua de D. Pedro, 172 — PORTO**

AGUAS CHLORETADAS DA AMIEIRA

Abertura do Hotel e Estabelecimento balnear em 15 de maio

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

Depositó no escriptorio da Companhia, rua de S. Julião, 142; pharmacia Azevedo Filhos, Rocio; José Feleiciano Alves d'Azevedo, Drogaria, rua do Carmo, 45 e 47.

Officina de fundição **J. Thonar-Dejaiffe**, Namur (Belgica)

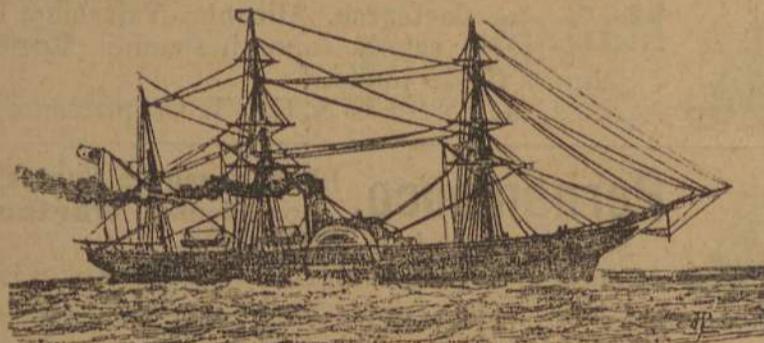
Especialidade: Serração de pedra e marmores — ferramentas diversas para pedreiras — Cabrestantes, Pontes gyratorias, Gruas, Perfuradores, Bombas, etc.

Apparelhos de serração de pedras duras e molles de todas as classes

Aplicações diversas da serra de folha helicoidal e dos perfuradores, para extracção e serração directa na rocha, corte das grandes massas nas pedreiras, etc. Sistema privilegiado. — Transmissões teledynamicas dirigíveis em todos os sentidos.

Agente em Portugal — AD. SEGHERS — Rua Victor Cordon, 1-A

BERNHARD LEUSCHNER
AGENTE GERAL EM PORTUGAL DA COMPANHIA
NORDDEUTSCHER LLOYD



Carreiras de paquetes para o Brazil, Rio da Prata, Nova-York, Baltimore, Asia Oriental e Australia

Sahidas quinzenaes de LEIXÕES para o RIO DE JANEIRO e SANTOS tocando mensalmente em LISBOA, PERNAMBUCO e BAHIA

Estes magnificos e luxuosos paquetes, illuminados a luz electrica, offerecem todas as commodidades possiveis aos srs. passageiros, visto estarem providos de todos os melhoramentos mais modernos.

Os srs. passageiros de 1.ª classe podem escolher os beliches que desejarem á vista das plantas dos paquetes, que se acham patentes nos escriptorios das agencias no Porto e em Lisboa, mas n'este caso recommenda-se **muita antecedencia**, em vista da grande acceitação que estes luxuosos paquetes teem tido por parte do publico.

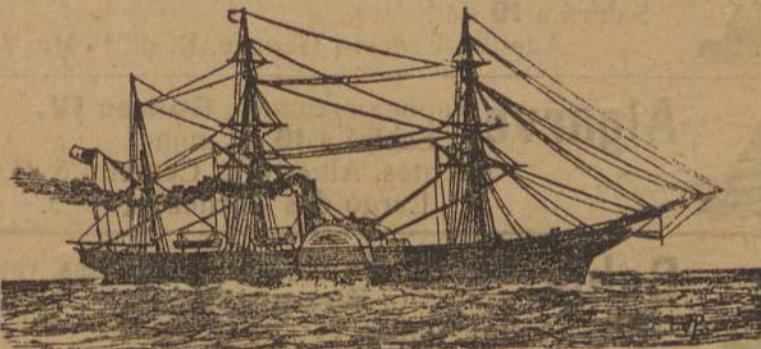
Por estes paquetes tambem se acceptam passageiros para **Paranaguá, S. Francisco, Desterro e Rio Grande do Sul**, com transferencia no Rio de Janeiro para o paquete **Mœwe**, da mesma companhia.

Para mais informaçoes, dirigir ao escriptorio da Agencia geral no Porto, Rua de S. Francisco, 25, 1.º, e em Lisboa ao agente João Patrício Alvares Ferreira, rua dos Balhoeiros, 135, 1.º

Royal Mail



STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres

O paquete **CLYDE**, sahirá a 15 de junho

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

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

AGENTES

Em Lisboa: — **JAMES RAWES & C.º** — R. dos Capelistas, 31, 1.º

No Porto: — **W. G. TAIT & C.º** — Rua dos Ingleses, 23, 1.º

EMPRESA DE ANNUNCIOS NOS CAMINHOS DE FERRO

PARA

Affixação de annuncios nas estações
Rua Nova da Trindade, 48, 1.º — Lisboa

HORARIO OFICIALMENTE CONFERIDO da partida e chegada de todos os comboios, em 1 de junho de 1896.

COMPANHIA REAL

Lisboa R.-Porto	Porto-Lisboa R.	Caldas-Figueira	Figueira-Caldas
Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.
8-30 t. 7-18 m.	2-30 t. 4-0 m.	6-0 m 10-55 m	8-0 t. 10-55 m
10-0 t. 10-55 m	8-0 t. 6-44 m.		
Figueira-Alfar.	Alfar.-Figueira.		
4-30 m 5-85 m	6-0 m 7-3 m.		
12-5 t 12-47 t.	1-0 t. 2-0 t.		
2-20 t. 3-18 t.	3-30 t. 4-13 t.		
6-25 t. 7-30 t.	7-40 t. 8-43 t.		
Lisboa R.-Pamp.	Pamp.-Lisboa R.		
3.ºs e sextas	2.ºs e 6.ºs		
6-00 t. 11-7 t.	5-51 m. 11-29 m		
Lisb. C. S.-Porto	Porto-Lisb. C. S.		
7-30 m. 9-20 t.	7-0 m. 8-30 t.		
Aveiro-Porto	Porto-Aveiro		
4-0 m. 6-30 m.	4-15 t. 6-38 t.		
11-30 m. 2-50 t.	4-30 m. 8-29 m.		
Lisboa R.-V. Alc.	V. Alc.-Lisboa R.		
7-30 t. 5-25 m.	8-35 t. 6-0 m.		
Lisb. C. S.-V. Alc.	V. Alc.-Lisb. C. S.		
7-30 m 8-0 t.	9-30 m 10-0 t.		
Lisboa R.-Badaj.	Badaj.-Lisboa R.		
7-30 t. 6-45 m.	6-45 t. 6-0 m.		
Lisboa C. S.-Bad.	Bad.-Lisboa C. S.		
7-30 m. 9-15 t.	8-45 m. 10-0 t.		
Lisb. C. S.-Sant.	Sant.-Lisb. C. S.		
2-0 t. 4-35 t.	6-45 m. 9-20 m.		
4-30 t. 7-05 t.	12-30 t. 3-05 t.		
Lisb. C. S.-Entr.	Entr.-Lisb. C. S.		
4-0 m. 11-11 m.	6-0 m. 1-30 t.		
11-0 m. 3-0 t.	6-5 t. 10-0 t.		
Colimb.-Figueira	Figueira-Colimb.		
7-15 m 9-2 m.	11-0 m 12-48 t.		
4-30 t. 6-6 t.	9-0 t. 10-40 t.		
Lisboa R.-Fig.º	Fig.-Lisboa R.		
7-0 m. 8-20 t.	1-5 t. 10-20 t.		
7-0 t. 5-23 m.	7-45 t. 6-30 m.		
Lisboa R.-Alfar.	Alfar.-Lisboa R.		
7-0 m 3-18 t.	1-0 t. 10-20 t.		
7-0 t. 5-35 m.	7-40 t. 6-30 m.		

C. Sodré-Caso.

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
7-0 m.	8-15 m.	5-30 m.	6-50 m.
9-0 m.	10-14 m.	8-30 m.	9-40 m.
11-0 m.	12-15 t.	10-30 m.	11-40 m.
12-0 t.	1-10 t.	1-30 t.	2-40 t.
4-45 t.	5-55 t.	4-30 t.	5-45 t.
7-30 t.	8-40 t.	7-30 t.	8-42 t.
Excepto aos sab.		9-30 t.	10-42 t.
9-30 t. 10-40 t.		—	—
Só aos sabbados		—	—
12-0 m 1-4 m.		—	—

Domingos e dias santificados

1-0 t. | 2-13 t. | 2-30 t. | 3-40 t.

Lisboa R.-Sacav.

6-15 m.	7-0 m.	6-30 m.	7-15 m.
7-45 m.	8-29 m.	7-45 m.	8-29 m.
10-0 m.	10-44 m.	8-45 m.	9-29 m.
12-0 t.	12-44 t.	11-0 m.	11-45 m.
2-0 t.	2-44 t.	1-0 t.	1-45 t.
4-45 t.	5-29 t.	3-0 t.	3-45 t.
5-30 t.	6-14 t.	6-0 t.	6-44 t.
7-15 t.	7-59 t.	7-0 t.	7-45 t.
8-45 t.	9-29 t.	8-15 t.	8-59 t.
Excepto aos sab.		10-0 t.	10-44 t.
11-0 t.	11-45 t.	—	—
Só aos sabbados		—	—
12-0 m 12-44 m.		—	—

Domingos e dias santificados

1-0 t. | 1-44 t. | 2-0 t. | 2-44 t.

Abrantes-Guard

1-0 t.	3-44 t.	4-0 t.	4-45 t.
3-0 t.	3-44 t.	4-0 t.	4-45 t.
1-3 m.	9-10m.	6-15 m.	3-58 t.
1-45 t.	12-10 m	5-15 t.	12-33 m.

BEIRA ALTA

Fig.-V. Form.	V. Form.-Fig.
Part. Cheg.	Part. Cheg.
5-30 m. 4-20 t.	9-35 m. 8-00 t.

Figueira-Pamp.

Pamp.-F. Óñoro	V. Form.-Pamp.
3.ºs e sextas	2.ºs e 6.ºs
11-13 t. 5-34 m.	12-27 m 5-45 m.

Pampilh.-Mang.

Mang.-Guarda	Guarda-Mang.
4.ºs feiras e sab.	5.ºs feiras e dom.
10-0 t. 12-50 m.	4-30 m. 7-19 m.

Mang.-Guarda

Guarda-Mang.	Guarda-Mang.
5.ºs feiras e sab.	5.ºs feiras e dom.
10-0 t. 12-50 m.	4-30 m. 7-19 m.

Horario dos comboios. — Em vista do aumento na secção dos vapores, passámos-o á pagina anterior.

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Africa Oriental, (via Suez), vap. allem., **Kanzler.**

Sahirá a 19 de junho.

Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



Algarve, vapor portuguez, **Gomes IV.**

Sahirá a 16 de junho.

Agentes, Alberto R. Centeno & C.º
Largo dos Torneiros, n.º 5.



Bahia, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vapor
allemão, **Buenos Aires.**

Sahirá a 9 de junho.

Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



Barcelona, Cette e Marselha, vapor francez,
Saint-Jean.

Sahirá a 4 de junho.

Agentes, Henry Burnay & C.º, R. Fanqueiros, 10.



Bordeaux, vapor francez, **Brésil.**

Sahirá de 8 a 10 de junho. —
Messageries Maritimes.

Agentes, Torlades & C.º, R. Aurea, 32, 1.º



Bremen, vapor allemão, **Triton.**

Sahirá a 4 de junho.

Agente, Ernesto George,
R. da Prata, 8.



Corunha, La Pallice, Plymouth e Liverpool,
vapor inglez, **Oropesa.**

Sahirá a 11 de junho.

Agent., E. Pinto Basto & C.º, C. do Sodré, 64, 1.º



Dakar, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos
Ayres, vapor francez, **Chili.**

Sahirá a 8 de junho. — Messageries Maritimes.

Agentes, Torlades & C.º, Rua Aurea, 32, 1.º



Glasgow e Liverpool, vap. hespanhol, **Goya.**

Sahirá a 6 de junho.

Mascarenhas & C.º
T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Hamburgo, vapor allemão, **Olinda.**

Sahirá a 3 de junho.

Agente, Ernesto George,
R. da Prata, 8.



Havre, e Anvers, vapor francez, **Saint-**

André.

Sahirá a 7 de junho.

Agentes, Henry Burnay & C.º, R. Fanqueiros, 10



Liverpool, vapor inglez, **Oporto.**

Sahirá a 6 de junho.

Mascarenhas & C.º
T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Liverpool, vapor inglez, **Minho.**

Sahirá a 13 de junho.

Mascarenhas & C.º
T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Londres e Anvers, vapor hespanhol, **Lista.**

Sahirá a 6 de junho.

Mascarenhas & C.º
T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Londres, vapor hespanhol, **Zurbaran.**

Sahirá a 13 de junho.

Mascarenhas & C.º
T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Príncipe,

S. Thomé, Cabinda, Ambrizette,
Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela e Mossamedes, vapor port., **Zaire.** Sahirá a 6 de junho.
Empresa Nacional de Navegação, R. d'El-Rei, 75, 1.º



Malaga, Cartagena, Alicante, Valencia e Barcelona, vapor hespanhol, **Cortés.**

Sahirá a 10 de junho.

Agentes, Mascarenhas & C.º, T. Corpo Santo, 10.



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vapor
por allemão, **Wartburg.**

Sahirá a 4 de junho.

Agente, J. P. A. Ferreira, R. Bacalhoeiros, 135, 1.º



Pernambuco, Maceió, Bahia, Rio e Santos,
vap. francez, **Campinas.**

Sahirá a 2 de junho.

Agentes, F. Garay & C.º, P. do Municipio, 19, 1.º



Pernambuco, Bahia, Rio e Santos, vapor
francez, **Santa-Fé.**

Sahirá a 19 de junho.

Agentes, F. Garay & C.º, P. do Municipio, 19, 1.º



Pernambuco, Bahia, Rio, Santos, Montevideo e Buenos Ayres, vapor
francez, **Cordouan.** Sahirá de 6 a 7 de junho.

Agentes, Torlades & C.º, R. Aurea, 32, 1.º



Pernambuco, Rio e Santos, vap. allemão,
Paraguassú.

Sahirá a 2 de junho.

Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



Rio de Janeiro, e portos do Pacifico, vap.
inglez, **Liguria.**

Sahirá a 10 de junho.

Agent., E. Pinto Basto & C.º, C. do Sodré, 64, 1.º



Rio de Janeiro e Santos, vapor francez,
Campana.

Sahirá a 14 de maio.

Agentes, F. Garay & C.º, P. do Municipio, 19, 1.º



Rio de Janeiro e Santos, vapor francez,
Cordoba.

Sahirá a 26 de junho.

Agentes, F. Garay & C.º, P. do Municipio, 19, 1.º



Rio de Janeiro e portos do sul do Brazil,
vap. allemão, **Pelotas.**

Sahirá a 5 de junho.

Agente, Ernesto George, Rua da Prata, 8.



S. Miguel, patacho portuguez, **Rolando.**

Sahirá a 3 de junho.

Agente, João P. A. Ferreira,
R. Bacalhoeiros, 135, 1.º



S. Miguel, Terceira, Graciosa (S.ª Cruz), S. Jorge (Calheta), Lages do Pico,
Fayal e Flôres, vapor portuguez, **Açor.**

Sahirá a 5 de junho.

Agente, Germano S. Arnaud, Caes Sodré, 84, 2.º



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio, Montevideo e Buenos Ayres, vap. inglez,
Clyde. Sahirá a 15 de junho.

Agentes, James Rawes & C.º, R. d'El-Rei, 31, 1.º



Southampton, vapor inglez, **Elbe.**

Sahirá a 3 de junho.

Agentes, James Rawes & C.º
R. d'El-Rei, 31, 1.º



Valencia, Barcelona, Cette e Marselha, vapor
francez, **Saint-Pierre.**

Sahirá a 10 de junho.

Agentes, Henry Burnay & C.º, R. Fanqueiros, 10.



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

TARIFA ESPECIAL N.º 7—GRANDE VELOCIDADE

Bilhetes de IDA e VOLTA

Desde 1 de Junho de 1896

Estações de procedencia		destino ou vice-versa	Dias de validade	Preços			Estações de procedencia		destino ou vice-versa	Dias de validade	Preços		
				1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe					1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
Campolide ou Campo Pequeno.	1	200	150	100			Quintans	4	8.700	7.000	4.200		
Braço de Prata	1	350	300	200			Aveiro	4	8.900	7.200	4.300		
Olivaes	1	350	300	200			Estarreja	4	9.500	7.600	4.600		
Sacavem	1	450	350	250			Ovar	5	9.800	7.800	4.700		
Povoa	1	580	450	320			Esmoriz	5	10.200	8.100	4.900		
Alverca	1	710	550	400			Espinho	5	10.400	8.300	5.000		
Alhandra	1	840	660	470			Granja	5	10.500	8.400	5.100		
Villa Franca	1	1.000	770	560			Valladares	5	10.700	8.600	5.200		
Carregado	1	1.490	930	660			Porto ou Gaia	5	11.000	8.800	5.300		
Azambuja	1	1.510	1.170	840			Bemfica	1	400	250	200		
Reguengo	1	1.900	1.600	1.000			Porcalhota	1	500	350	250		
Sant'Anna	1	2.200	1.800	1.150			Queluz-Bellas	1	600	400	300		
Santarem	1	2.600	2.100	1.350			Cacem	1	700	500	400		
V. de Figueira	1	2.900	2.400	1.500			Cintra	1	1.000	700	500		
M. de Miranda	3	3.200	2.600	1.650			Sabugo	1	1.000	700	500		
Torres Novas	3	3.500	2.800	1.800			Mafra	1	1.200	1.000	650		
Entroncamento	3	3.600	2.900	1.900			Malveira	1	1.400	1.200	750		
Abrantes	3	4.500	3.600	2.500			Pero Negro	1	1.700	1.400	900		
Crato	4	6.600	5.300	3.700			Dois Portos	1	1.900	1.600	1.000		
Portalegre	4	7.100	5.700	4.000			Runa	1	2.100	1.700	1.100		
Elvas	4	8.700	7.000	4.800			Torres Vedras	1	2.200	1.800	1.450		
T. das Vargens	3	5.800	4.600	3.300			Bombarral	1	3.000	2.400	1.350		
Pezo	4	6.700	5.400	3.800			S. Mamede	1	3.200	2.600	1.650		
Castello de Vide	4	7.300	5.900	4.100			Obidos	3	3.400	2.700	1.750		
Payalvo	3	4.200	3.400	2.300			Caldas	3	3.900	2.900	1.900		
Chão de Maçãs	3	4.400	3.500	2.500			S. Martinho	3	3.900	3.200	2.100		
Pombal	3	5.800	4.600	3.300			Cella	3	4.200	3.400	2.300		
Alfarelos	4	6.000	5.300	3.400			Vallado	3	4.400	3.500	2.500		
Coimbra ou Coimbra B.	4	7.200	5.800	3.500			Marinha Grande	3	5.000	4.000	2.900		
Pampilhosa	4	7.600	6.100	3.700			Leiria	3	5.300	4.300	3.000		
Mealhada	4	7.800	6.300	3.800			Amieira	4	6.700	5.400	3.800		
Mogofores	4	8.100	6.500	3.900			Figueira da Foz	4	7.400	5.700	4.000		
Oliveira do Bairro	4	8.300	6.700	4.000									
Lisboa — Central do Rocio													
Braço de Prata	1	200	160	120			Aveiro	4	8.700	7.000	4.200		
Olivaes	1	230	180	130			Estarreja	4	9.200	7.400	4.500		
Sacavem	1	320	260	200			Ovar	5	9.600	7.700	4.600		
Povoa	1	580	450	320			Esmoriz	5	10.000	8.000	4.800		
Alverca	1	710	550	400			Espinho	5	10.200	8.100	4.900		
Alhandra	1	840	660	470			Granja	5	10.300	8.200	5.000		
Villa Franca	1	1.000	770	560			Valladares	5	10.500	8.400	5.100		
Carregado	1	1.490	930	660			Porto ou Gaia	5	10.800	8.600	5.200		
Azambuja	1	1.510	1.170	840			Campo Pequeno	4	500	250	200		
Reguengo	1	1.760	1.300	980			Bemfica	4	500	250	200		
Sant'Anna	1	1.900	1.520	1.090			Porcalhota	1	500	350	300		
Santarem	1	2.400	1.900	1.400			Queluz-Bellas	1	600	400	350		
V. de Figueira	1	2.700	2.200	1.400			Cacem	1	700	500	400		
M. de Miranda	1	3.000	2.400	1.550			Cintra	1	1.000	700	500		
Torres Novas	3	3.300	2.600	1.700			Sabugo	1	1.000	700	500		
Entroncamento	3	3.400	2.700	1.750			Mafra	1	1.200	1.000	650		
Abrantes	3	4.300	3.400	2.400			Malveira	1	1.400	1.200	750		
Crato	3	6.400	5.400	3.600			Pero Negro	1	1.700	1.400	900		
Portalegre	4	6.900	5.500	3.900			Dois Portos	1	1.900	1.600	1.000		
Elvas	4	8.500	6.800	4.700			Runa	1	2.100	1.700	1.100		
Torre das Vargens	3	5.600	4.500	3.200			Torres Vedras	1	2.200	1.800	1.450		
Pezo	4	6.500	5.200	3.700			Bombarral	1	3.000	2.400	1.350		
Castello de Vide	4	7.100	5.700	4.000			S. Mamede	3	3.200	2.600	1.650		
Payalvo	3	3.900	3.200	2.100			Obidos	3	3.400	2.700	1.750		
Chão de Maçãs	3	4.200	3.400	2.300			Caldas	3	3.600	2.900	1.900		
Pombal	3	5.500	4.400	3.100			S. Martinho	3	3.900	3.200	2.100		
Alfarelos	3	6.400	5.400	3.300			Cella	3	4.200	3.400	2.300		
Coimbra ou Coimbra B.	4	7.000	5.600	3.400			Vallado	3	4.400	3.500	2.500		
Pampilhosa	4	7.400	6.000	3.600			Marinha Grande	3	5.000	4.000	2.900		
Mealhada	4	7.600	6.100	3.700			Leiria	3	5.300	4.300	3.000		
Mogofores	4	7.800	6.3										

Lisboa — Alcantara

Santarem

Elvas

Coimbra ou Coimbra B

procedencia	destino	Estações de ou vice-versa	Dias de validade	Preços			procedencia	destino	Estações de ou vice-versa	Dias de validade	Preços		
				1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe					1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
Campo Pequeno	1	300	250	150			Quintans	4	8.700	7.000	4.200		
Braço de Prata	1	350	300	200			Aveiro	4	8.900	7.200	4.300		
Olivaeas	1	350	300	200			Estarreja	4	9.500	7.600	4.600		
Sacavem	1	450	350	250			Ovar	5	9.800	7.800	4.700		
Povoa	1	580	450	320			Esmoriz	5	10.200	8.100	4.900		
Alverca	1	710	550	400			Espinho	5	10.400	8.300	5.000		
Alhandra	4	840	660	470			Granja	5	10.500	8.400	5.100		
Villa Franca	1	1.000	770	560			Valladares	5	10.700	8.600	5.200		
Carregado	1	1.190	930	660			Porto ou Gaia	5	11.000	8.800	5.300		
Azambuja	1	1.510	1.170	840			Campolide	1	200	150	100		
Reguengo	4	1.900	1.600	1.000			Bemfica	1	200	150	100		
Sant'Anna	1	2.200	1.800	1.150			Porcalhota	1	300	250	200		
Santarem	1	2.600	2.100	1.350			Qu-luz-Belas	1	400	300	250		
V. d- Figueira	1	2.960	2.400	1.500			Cacem	1	500	400	300		
M. de Miranda	3	3.200	2.600	1.650			Cintra	1	800	600	400		
Torres Novas	3	3.500	2.800	1.800			Sacugo	1	800	600	400		
Entroncamento	3	3.600	2.900	1.900			Mafra	1	1.400	900	600		
Abrantes	3	4.500	3.600	2.500			Malveira	1	1.200	1.000	650		
Crato	4	6.600	5.300	3.700			Pero Negro	1	1.500	1.200	800		
Portalegre	4	7.100	5.700	4.000			Dois Portos	1	1.800	1.500	950		
Elvas	4	8.700	7.000	4.800			Runa	1	1.900	1.600	1.000		
Torre das Vargens	3	5.800	4.600	3.300			Torres Vedras	1	2.000	1.600	1.050		
Pezo	4	6.700	5.400	3.800			Bombaral	1	2.800	2.300	1.450		
Castello de Vide	4	7.300	5.900	4.100			S. Mamede	1	3.000	2.400	1.550		
Payslvo	3	4.200	3.400	2.300			Obidos	3	3.200	2.600	1.650		
Chão de Maçãs	3	4.400	3.500	2.500			Caldas	3	3.400	2.700	1.750		
Pombal	3	5.800	4.600	3.300			S. Martinho	3	3.700	3.000	2.000		
Alfarellos	4	6.600	5.300	3.400			Cella	3	4.000	3.200	2.200		
Coimbra ou Coimbra B	4	7.200	5.800	3.500			Vallado	3	4.200	3.400	2.300		
Pampilhosa	4	7.600	6.100	3.700			Marinha Grande	3	4.800	3.900	2.800		
Mealhada	4	7.800	6.300	3.800			Leiria	3	5.100	4.100	2.900		
Mogofores	4	8.100	6.500	3.900			Amieira	4	6.500	5.200	3.700		
Oliveira do Bairro	4	8.300	6.700	4.000			Figueira da Foz	4	6.900	5.500	3.900		

procedencia	destino	Estações de ou vice-versa	Dias de validade	Preços			procedencia	destino	Estações de ou vice-versa	Dias de validade	Preços		
				1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe					1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
Lisboa C. S.	1	2.400	1.900	1.400			Crato	3	4.000	3.200	2.200		
Lisboa R.	1	2.600	2.100	1.350			Portalegre	3	4.600	3.700	2.600		
Lisboa Alcantara	1	2.600	2.400	1.350			Elvas	3	6.100	4.900	3.400		
Braço de Prata	1	2.300	1.900	1.200			T. das Vargens	3	3.300	2.600	1.700		
Olivaeas	1	2.200	1.800	1.150			Pezo	3	4.200	3.400	2.300		
Sacavem	1	2.400	1.700	1.100			Castello de Vide	3	4.700	3.800	2.700		
Povoa	1	1.900	1.600	1.000			Payalvo	1	1.600	1.300	850		
Alverca	1	1.700	1.400	900			Chão de Maçãs	1	1.800	1.500	950		
Alhandra	1	1.600	1.300	850			Pombal	4	3.100	2.500	1.600		
Villa Franca	1	1.500	1.200	800			Coimbra ou Coimbra B	3	4.700	3.800	2.260		
Carregado	1	1.300	1.100	700			Pampilhosa	3	5.000	4.000	2.400		
Azambuja	1	900	800	500			Mealhada	3	5.200	4.200	2.500		
Reguengo	1	700	600	400			Aveiro	3	6.400	5.400	3.000		
Sant'Anna	1	500	400	300			Estarreja	4	6.800	5.400	3.300		
V. de Figueira	1	400	300	200			Ovar	4	7.300	5.900	3.300		
M. de Miranda	4	700	600	400			Espinho	4	7.800	6.300	3.700		
Torres Novas	1	900	800	500			Granja	4	7.900	6.400	3.800		
Entroncamento	1	1.400	900	600			Gaia ou Porto	4	8.400	6.800	4.000		
Abrantes	1	2.000	1.600	1.050									

procedencia	destino	Estações de ou vice-versa	Dias de validade	Preços			procedencia	destino	Estações de ou vice-versa	Dias de validade	Preços		
1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe								

</tbl

Estações de procedencia		Dias de validade	Preços			Estações de procedencia		Dias de validade	Preços		
destino ou vice-versa	destino ou vice-versa		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	destino ou vice-versa	destino ou vice-versa		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
Coimbra ou Coimbra H	Torre das Vargens	3	5.800	4.600	3.300	Coimbra ou Coimbra B	Ovar ou Estarreja	1	2.800	2.200	1.450
	Pezo	4	6.700	5.400	3.800		Esmoriz	1	3.100	2.500	1.600
	Castello de Vide	4	7.400	6.000	4.100		Espinho	3	3.300	2.600	1.700
	Payalvo	4	3.200	2.600	1.650		Granja	3	3.400	2.700	1.750
	Chão de Maçãs	4	2.900	2.400	1.500		Valladares	3	3.700	3.000	2.000
	Caxarias	4	2.600	2.100	1.350		Gaia ou Porto	3	3.900	3.200	2.100
	Albergaria	4	2.300	1.900	1.200		Figueira da Foz	4	4.100	3.900	2.600
	Vermoil	4	1.900	1.600	1.000		Leiria	4	2.700	2.200	1.400
	Pombal	4	1.600	1.300	850						
Aveiro	Lisboa C. S.	4	8.700	7.000	4.900	Aveiro	Soure	1	2.600	2.400	1.350
	Lisboa R.	4	8.900	7.200	4.300		Alfarellos	1	2.400	1.700	1.100
	Lisboa — Alcantara	4	8.900	7.200	4.300		Formoselha	1	2.400	1.700	1.100
	Santarem	3	6.400	5.100	3.000		Taveiro	1	2.000	1.600	1.050
	Torres Novas	3	5.500	4.400	2.800		Coimbra ou Coimbra B.	1	1.900	1.600	1.000
	Entrancamento	3	5.400	4.400	2.700		Souzelas	1	1.900	1.400	4.000
	Abrantes	3	6.300	5.000	3.500		Mealhada	1	1.200	1.000	650
	Crato	4	8.300	6.700	4.600		Mogofores	1	1.000	800	550
	Portalegre	4	8.800	7.100	4.900		Oliveira do Bairro	1	700	600	400
	Elvas	5	10.400	8.300	5.800		Quintans	1	250	200	150
Gaia ou Porto	Torre das Vargens	4	7.500	6.000	4.200		Estarreja	1	500	400	300
	Pezo	4	8.400	6.800	4.700		Ovar	1	1.000	800	550
	Castello de Vide	4	9.100	7.300	5.000		Esmoriz	1	1.300	1.100	700
	Payalvo	3	5.000	4.000	2.600		Espinho	1	1.500	1.200	800
	Chão de Maçãs	3	4.600	3.700	2.600		Granja	1	1.600	1.300	850
	Caxarias	3	4.300	3.400	2.400		Valladares	1	1.800	1.500	950
	Albergaria	3	4.000	3.200	2.200		Gaia ou Porto	1	2.100	1.700	1.400
	Vermoil	3	3.600	2.900	1.900		Figueira da Foz	1	2.400	1.700	1.400
	Pombal	3	3.200	2.600	1.650						
	Soure	3	4.600	3.700	2.600						
Cintra	Lisboa C. S.	5	10.800	8.600	5.200	Cintra	Alfarellos	3	4.400	3.300	2.200
	Lisboa R.	5	11.000	8.800	5.300		Formoselha	3	4.400	3.300	2.200
	Lisboa — Alcantara	5	11.000	8.800	5.300		Taveiro	3	4.000	3.200	2.200
	Carregado	4	9.600	7.700	4.600		Coimbra ou Coimbra B.	3	3.900	3.200	2.400
	Santarem	4	8.400	6.800	4.000		Souzelas	3	3.900	3.200	2.100
	Torres Novas	4	7.500	6.000	3.800		Mealhada	3	3.300	2.600	1.700
	Entrancamento	4	7.400	6.000	3.700		Mogofores	1	3.000	2.400	1.550
Torres Vedras	Abrantes	4	8.300	6.700	4.600		Oliveira do Bairro	1	2.700	2.200	1.400
	Crato	5	10.300	8.200	5.700		Quintans	1	2.300	1.900	1.200
	Portalegre	5	10.900	8.700	6.100		Aveiro	1	2.100	1.700	1.100
	Elvas	5	12.400	10.000	6.900		Estarreja	1	1.600	1.300	850
	Torre das Vargens	4	9.500	7.600	5.300		Ovar	1	1.200	900	650
	Pezo	4	10.500	8.400	5.900		Esmoriz	1	800	650	450
	Castello de Vide	4	11.400	8.900	6.200		Espinho	1	600	400	300
	Payalvo	4	6.900	5.500	3.900		Granja	1	400	300	200
	Chão de Maçãs	4	6.600	5.300	3.700		Valladares	1	200	150	100
	Pombal	3	5.200	4.200	3.000		Figueira da Foz	3	4.400	3.300	2.200
C. da Rainha	Soure	3	4.600	3.700	2.600						
	Lisboa C. S.	1	1.000	700	500	C. da Rainha	Sabugo	1	600	500	350
	Lisboa R.	1	4.000	700	500		Mafra	1	900	800	500
	Lisboa — Alcantara	1	800	600	400		Malveira	1	1.000	800	550
	Cacem	1	350	300	200		Pero Negro	1	1.400	1.200	750
	Queluz-Bellas	1	500	400	300		Dois Portos	1	1.600	1.300	850
	Porcalhota	1	600	500	350		Runa	1	1.700	1.400	900
	Benfica	1	700	600	400		Torres Vedras	1	1.900	1.600	1.000

Estações de procedencia		Dias de validade	Preços			Estações de procedencia		Dias de validade	Preços		
destino	ou vice-versa		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	destino	ou vice-versa		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
Leiria	Lisboa C. S.	3	5.300	4.300	3.000	Leiria	Caldas da Rainha	1	1.800	1.500	950
	Lisboa R.	3	5.300	4.300	3.000		Figueira da Foz	1	1.800	1.500	950
	Lisboa — Alcantara	3	5.100	4.100	2.900		Monte Real	1	400	300	200
	Coimbra ou Coimbra B.	1	2.700	2.200	1.400		Monte Redondo	1	600	500	350
	Marinha Grande	1	400	300	200		Guia	1	800	700	450
	Martingança	1	600	500	350		Lourical	1	1.000	800	550
	Vallado	1	4.000	800	530						
Figueira da Foz	Lisboa C. S.	4	7.100	5.700	4.000	Figueira da Foz	Estarreja	3	2.600	2.400	1.350
	Lisboa R.	4	7.400	5.700	4.000		Ovar	3	3.000	2.400	1.550
	Lisboa — Alcantara	4	6.900	5.500	3.900		Esmoriz	3	3.400	2.700	1.750
	Verride	1	500	400	300		Espinho	3	3.500	2.800	1.800
	Soure	1	1.200	1.000	650		Granja	3	3.700	3.000	2.000
	Pombal	1	2.000	1.600	1.050		Valladares	3	3.900	3.200	2.100
	Formoselha	1	1.000	800	550		Porto ou Gaia	3	4.400	3.300	2.200
	Taveiro	1	1.100	900	600		Amieira	1	400	300	200
	Coimbra ou Coimbra B.	1	1.100	900	600		Tetmada	1	500	400	300
	Souzelas	1	1.200	1.000	650		Lourical	1	700	600	400
	Pampilhosa	1	1.200	1.000	650		Guia	1	1.400	900	600
	Mealhada	1	1.300	1.100	700		Monte Redondo	1	1.300	1.100	700
	Mogosores	1	1.400	1.100	700		Monte Real	1	1.500	1.200	800
	Oliveira do Bairro	1	1.500	1.200	750		Leiria	1	1.800	1.500	950
	Quintans	1	1.800	1.500	1.000		Vallado	1	2.800	2.300	1.450
	Aveiro	1	2.100	1.700	1.100		Caldas	3	3.400	2.700	1.750

Condições

1.ª Estes bilhetes só são validos:

A' ida, pelos comboios para que forem vendidos.

A' volta, distancia até 100 kilómetros, no mesmo dia da venda

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

201 a 300 3 3

301 ou superiores 4 3

Quando vendidos aos sabbados ou domingos e nas vesperas de dias santificados ou n'estes mesmos dias serão estes bilhetes excepcionalmente validos até à segunda feira seguinte inclusivé ou até o dia immedio ao santificado inclusivé.

Havendo dias santificados que se sigam sem interrupção, será esta validade prorrogada até o primeiro dia de trabalho inclusivé.

§ unico Estes prazos pôdem ser prorrogados duas vezes, em metade da sua duração normal, mediante pagamento de uma ou duas sobretaxas, equivalentes, cada uma, a 10 p. c. do custo do bilhete. — Para este efeito as frações de dia serão contadas como dias inteiros.

Estas ampliações serão legalisadas por meio de senhas especiaes, que podem ser adquiridas na estação de destino da viagem de ida.

Todo o pedido de prorrogação deve ser feito, e a sobretaxa paga antes de expirar o prazo sobre o qual a prorrogação é pedida.

2.ª Os bilhetes só tem validade para as estações n'elles indicadas.

§ unico. Os bilhetes tomados em Lisboa (Rocio) dão expecificamente direito ao regresso por Lisboa (Caes dos Soldados) ou Alcantara Terra. Os que forem tomados em Lisboa (Caes dos Soldados) ou Alcantara Terra poderão ser utilizados, para o regresso, para Lisboa (Rocio) pagando-se, contudo, uma sobretaxa correspondente ao custo, pela Tarifa Geral, de um bilhete de Campolide a Lisboa (Rocio), ou adquirindo-se esse bilhete na estação de Campolide. N'estes casos, os prazos de validade serão sempre contados como se o regresso fosse efectuado para a estação de origem da viagem de ida.

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

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

5.ª O passageiro que ocupar lugar de classe superior á indicada no seu bilhete, pagará a diferença entre o preço d'esse bilhete e o que corresponda, por esta tarifa, á classe em que fizer a viagem, quer se dê o caso á ida, quer á volta.

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

7.ª Ficam em vigor as condições da Tarifa Geral em tudo que não seja contrario ao que a presente estipula.

8.ª Por esta tarifa é revogada e substituida a tarifa n.º 7 de grande velocidade de 31 de julho de 1891.

Lisboa, 15 de Maio de 1896.

O Administrador Director da Companhia

E. H. Boyer