

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAÑA

Contendo uma Parte Official por despacho de 5 de Março de 1888 do Ministerio das Obras Publicas

PROPRIETARIO DIRECTOR — L. de Mendonça e Costa

ENGENHEIRO CONSULTOR — C. Xavier Cordeiro

REDACÇÃO — Conde Barão, 18 — Lisboa

AVISO IMPORTANTE

Por contractos com TODAS AS DIRECÇÕES das linhas ferreas portuguezas, esta Gazeta distribue como annexos todas as tarifas especiaes, edições officiaes das mesmas linhas.

Com este numero distribuimos como annexos as seguintes:

Tarifa P n.º 1. — Bilhetes para os comboios d'operarios.

Tarifa M L n.º 6. — Bilhetes por preços reduzidos para a linha de Cáceres e Madrid.

Tarifas das estações Centraes. — de Lisboa e Porto.

SUMMARIO

Linha de Santa Combação a Vizeu — Lourenço Marques ao Transvaal — Parte oficial — Ministerio das Obras Publicas Commercio e Industria — Portarias de 18 e 26 d'abril — Ministerio da Fazenda — Decreto de 24 de abril — Tarifas de transporte — Notas de Viagem XIX — De Interlaken a Meiringen — Os gerares Belleville — Descanso ao domingo — Santarem a Vendas Novas — Entre collegas — O Tempo — Distinção merecida — Norte de Hespanha e Asturias — Publicações recebidas — O Conde de Monte Christo — Carteira dos accionistas — Boletins financeiros — de Paris por G. Pessard — e de Lisboa por B. dos Santos — Cotações dos titulos de Caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro — Patentes de invenção — Colônias do Cabo e Natal — Ponte de Villa do Conde — Linhas portuguezas — Estação do Rocio — Caminho de ferro de Chaves — Linhas hespanholas — Caminho de ferro de Canfranc — Linhas estrangeiras — Linhas ferreas na Dinamarca — Tramways funiculares — Linhas brasileiras — Na Alsacia Lorena — O tunnel de Simplon — Commercio Portuguez — Companhia dos Caminhos de ferro portuguezes da Beira Alta — Relatorio do Conselho d'Administração — Concursos — Caminhos de ferro do Sul e Sueste — Direcção das obras publicas do distrito de Faro — Avisos de serviço — Anuncios.

LINHA FERREA DE SANTA COMBAÇÃO A VIZEU

AINDA não mereceu demorada attenção por parte dos nossos legisladores a rede dos caminhos de ferro de via reduzida, que tão fundos serviços está destinada a prestar n'um paiz, como Portugal, que pela sua constituição geologica e orographica torna dispendiosissima a construcção dos caminhos de ferro de via larga. Quatro pequenas linhas de via reduzida têm sido apenas construidas até o presente: duas por iniciativa particular, as do Porto à Povoa e Famalicão e a de Bougado a Guimarães, e duas com subsidio do Estado, as de Foz-Tua a Mirandella e de Santa Comba a Vizeu, concedidas á companhia nacional de caminhos de ferro.

A ultima d'estas linhas foi adjudicada em julho de 1885 e de então para cá os caminhos de ferro de via

reduzida têm feito objecto de varios projectos de lei, obedecendo mais ou menos a influencias locaes, mas sem que fosse convertido em lei nenhum d'elles. De modo que as 4 linhas ferreas actuaes, traçadas na carta chorographicá uma em Traz-os-Montes, outra no Minho, outra no Douro e finalmente a ultima na Beira Alta, trez d'ellas por prolongar (Guimarães, Mirandella e Vizeu), sem connexão de especie alguma, fazem lembrar um corpo a que falta a cabeça e o tronco...

Pelos diversos projectos mandados estudar pelo ministro Navarro, aos quaes podiam notar-se defeitos mas não se podia negar que obedecessem a um plano mais ou menos methodico e systematico, eram completadas as actuaes linhas de via ferrea reduzida, se bem que não ficassem todas ligadas entre si, como seria para desejar. Assim a de Mirandella seguia para Bragança, a de Guimarães ia a Chaves onde tambem concorría a de Villa Franca das Naves por Trancoso, Lamego, Regua e Villa Real, e finalmente a de Vizeu seguia até Recarei, proximo do Porto, tendo um ramal para Villa da Ponte, entroncando na de Villa Franca das Naves a Chaves. Outras linhas constituiam o projecto, que ficou conhecido humoristicamente pelo «Novello», de uma necessidade mais ou menos contestada; aquellas, porém, bastavam por enquanto para formar as primeiras malhas da nossa rede de caminhos de ferro secundarios ou de interesse local. O ministro que logre fazer vingar o respectivo projecto de lei — e estas linhas hão de fatalmente ser construidas — terá feito cessar o actual estado de coisas, que pouco abona em favor do criterio que presidiu ás concessões das 4 vias ferreas a que nos temos reportado, e mórmente ás das duas ultimas.

Entretanto vae-se concluindo a construcção da linha de Vizeu, que ainda este anno será aberta á exploração. É talvez de todas quatro a que terá vida mais independente, não só pela importancia que tem Vizeu como centro e capital de um distrito dos mais ricos do paiz, como tambem pela fertilidade da zona atravessada, onde numerosas povoações estão estabelecidas, ficando todas bem servidas pelas estações e apeadeiros da nova linha.

Defronte da estação actual de Santa Combação, no caminho de ferro da Beira Alta, está sendo construido um caes para passageiros, medindo 50 metros de extensão por 4 de largo e coberto por um alpendre metallico. Este caes será commun aos passageiros da linha da Beira Alta e aos da de Vizeu, que começa junto d'elle, seguindo parallelamente á da Beira, cerca de 600 metros, e atravessando-a depois sob um viaducto metallico de 10 metros de abertura. Ao kil. 4.700 é transposto o vale do rio Dão por meio de uma ponte metallica e obliqua de dois vãos, tendo cada um 59,20 de comprido; o taboleiro é superior e tem 6^m de altura. O pilar d'esta ponte foi fundado por meio de ar comprimido, e é inteiramente de alvenaria, tendo talha-mares.

Com um perfil longitudinal bastante accidentado, dando lugar a importantes terraplenagens, a linha continua a desenvolver-se pela encosta do Dão, que por pouco tempo espôsa, seguindo depois a do Dinha, ribeira affluente d'aquelle curso. No kil. 9 passa sobre a ponte do Nágosella, metalica, de um só vão de 34^m e no kil. 20 sobre a do *Dinha*, de 3 vãos, sendo o central de 30^m e os marginaes de 27; o taboleiro é inferior e tem 3^m de altura e os pilares são de alvenaria com talha-mares em ambos. Esta ponte fica a 600 metros da estação de Tondella e foi construída com pedra de um bello aspecto, o que dá a esta obra grande realce. No kil. 23 fica a ponte metalica de Cannas, com 10^m de abertura, passando o perfil longitudinal a ser menos dobrado e conservando-se assim até o kil. 30. No kil. 31 o traçado atravessa em tunnel de 182 metros a portella de Santa Catharina; no kil. 33 fica a passagem inferior, metalica, de 8 metros de vão, para serventia de Farminhão. A linha segue agora com um perfil mais movimentado, atravessa em grande trincheira a portella de Novaes e transpõe o valle da Ortigueira ao kil. 38.600, por meio de um grande viaducto de 184^m de extensão e em 4 vãos, sendo os dois centraes de 52^m e os marginaes de 40. O taboleiro é inferior e os pilares são de alvenaria.

No kil. 40.500 a linha passa por baixo da estrada de Tondella a Vizeu em tunnel de 30^m, à saída do qual fica a estação de Figueiró. O perfil torna de novo a aproximar-se mais da rasante; no kil. 44 é atravessado o pontão de S. Martinho de 10^m, metalico; mas nenhuma obra de importancia se encontra até o kil. 50, em que fica a estação de Vizeu, terminus provisorio da actual linha.

As estações são as seguintes:

Kil. 0.210 —	Santa Combadão	
» 6.180 —	Freixedo	4. ^a classe
» 14.600 —	Tonda	" "
» 20.700 —	Tondella	" "
» 26.900 —	Sabugosa	" "
» 30.000 —	Parada	" "
» 32.600 —	Farminhão	apeadeiro
» 35.900 —	Torredeita	4. ^a classe
» 40.800 —	Figueiró	" "
» 46.100 —	Tondella de Figueiró	apeadeiro
» 50.000 —	Vizeu	1. ^a "

As estações de Vizeu e de Tondella são as unicas de construcção mais ampla; as outras são do typo economico adoptado pela companhia nacional na linha de Mirandella e perfeitamente suficiente para as povoações que servem; todas estas estações têm caes para mercadorias, cobertos e descobertos. A estação de Tondella é do typo das estações de 3.^a classe da Beira Alta e a de Vizeu foi expressamente projectada para esta linha. Compõe-se de um vasto edificio para passageiros, com 50^m de extensão, cercado por um alpendre metalico e tendo um andar nobre rematado por um frontão do lado que deita para a Avenida Navarro. Além d'este edificio ha um grande caes para mercadorias, uma cocheira para machinas, outra para locomotivas, officinas de reparação e W. C.

A largura da via ferrea é de 1^m, entre as faces interiores dos carris e toda ella assenta sobre travessas de carvalho, fixadas ao carril por meio de tarrazas (tire-fonds). O numero de travessas empregadas é de 8 por carril de 6^m. Estes são de aço Bessemez, typo Vignole, e pesam 20 kilogr. por metro linear; foram fabricados nas fabricas Hoesch e Bochum, da Westphalia. As locomotivas empregadas no serviço d'esta linha são machinas-tenders pesando 25 toneladas em ordem de marcha. Nas experiencias a que se procedeu por parte da com-

panhia nacional de caminhos de ferro quando se fez a recepção provisoria d'estas locomotivas na fabrica de Es-slingen, Wurtemberg, deram elles os resultados mais satisfatorios. As que a mesma fabrica forneceu para a linha de Mirandella e já têm 3 annos de serviço, são poderosos engenhos, embora pesados de mais para o trafego da linha, o que aconselhou a adopção para Vizeu de um typo mais economico.

A linha de Vizeu tem a construcção bastante adiantada e deve abrir, como acima dissemos, ainda este anno. Os 26 primeiros kilometros estão completamente concluidos, á excepção da passagem da Beira Alta, cuja conclusão não atraza o assentamento da via, por isso que foi montada uma locomotiva do outro lado da passagem e o material de via está depositado perto d'ella. Os restantes 24 kilometros estão presos pelos dois tunneis e pelo viaducto da Ortigueira; é porém de crer que dentro de 4 meses estes obstaculos tenham cessado e o assentamento da linha possa seguir até Vizeu, onde a locomotiva é esperada com justa anciedade.

Todo o material circulante se acha já na estação de Santa Combadão e em grande parte montado.

M. Emygdio da Silva.

LOURENÇO MARQUES AO TRANSVAAL

(Do nosso correspondente)

Vou dar-lhe algumas noticias para a sua *Gazeta*, a respeito do caminho de ferro portuguez de Lourenço Marques ao Transvaal.

A machine de serviço de balasto já chegou á Fronteira.

As receitas teem baixado por causa das chuvas e portanto de dificuldade que teem os do Transvaal em atravessar os rios com as carretas.

Em melhorando o tempo esperam-se bastantes transportes.

Do kilometro 60 ao 80 ha muitas pedreiras que se vão explorar por iniciativa particular o que dará um grande desenvolvimento a esta cidade nas construções de casas.

Está auctorizada a construcção d'uma ponte no caminho de ferro para atracação das embarcações de grande tonelagem.

A companhia neerlandesa tambem foi auctorizada a construir uma extensa ponte para as descargas dos materiaes para a construcção (que já inauguraram) do seu caminho de ferro.

Esperam grande porção de material e que o caminho de ferro até Pretoria esteja concluido em 5 annos.

Lourenço Marques, 27 de março.

C.

Por telegramma recebido pelo governo sabe-se que no dia 27 d'abril foi inaugurada a linha até a fronteira, o que é uma auspiciosa noticia, que nos mostra estarem vencidas as difficuldades que se opunham á realisação de tão importante obra.

A inauguração assistiram não só o nosso governador, como representantes da companhia neerlandesa provando-se assim o interesse que o Transvaal toma pela nossa linha.

Diz o *Journal des Mines*:

«Num discurso recentemente proferido em Klerksdorp, pelo presidente do Transvaal, M. Krüger, afirmou este que a secção portugueza do caminho de fer-

ro de Delagoa-Bey estará completa e será aberta á exploração até Komati Poort, ainda este mez.

Todo o material necessário para a sua extensão além da fronteira está prompto. Accrescentou mais que desejaria sobretudo ver terminada a linha principal, do Cabo a Delagoa-Bey; razão porque havia aconselhado o presidente do Estado livre d'Orange a que incitasse elle o acabamento rapido da secção de Bloemfontein. O governo concederá 300:000 libras para a construção das pontes no Transvaal.

A questão do caminho de ferro de Delagoa-Bey confiscado como se sabe pelo governo portuguez, não está ainda resolvida. Madame Mac-Murdo, viúva do celebre concessionário da linha está actualmente em Washington. Os governos americano e inglez, que appoiam as justas reivindicações de Madame Mac-Murdo e da Companhia, estão dispostos a submeter a questão á arbitragem d'uma potencia europea.

O gabinete de Lisboa manteve a sua attitud firmando-se em que a questão, diz respeito sómente a Portugal, e em que não está disposto a tratar de qualquer negociação senão com a Companhia Portugueza.

Não sejamos mal agradecidos e reconheçamos a longanimidade com que aquellas potencias fallam já em arbitragem, quando veem a sua causa perdida perante as leis de justiça que regulam a consciencia universal, e tomemos nota de quanto por lá se reconhece a falta de rasão que assiste á companhia anglo-americana a ponto de a levar a estes extremos acomodaticios para com o nosso pobre paiz.

Se o nosso governo «não está disposto» a tratar senão com a companhia portugueza honra lhe seja que procede correctamente.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria DIRECCÃO GERAL DAS OBRAS PUBLICAS E MINAS 2.^a Repartição—Caminhos de Ferro

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 14 de março tendo, da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem aprovar os projectos datados de 18 de janeiro ultimo, e apresentados pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, de vinte e tres taboleiros metalicos em substituição d'outros actualmente existentes nas pontes dos caminhos de ferro de leste e norte:

Ponte de Cascalheira, de um vão de 10 metros ao kilometro 101,600 da linha de leste;

Ponte da Coitada, de um vão de 10 de metros ao kilometro 125,480 da linha de leste;

Ponte de Salvadorinha, de um vão de 10 metros ao kilometro 139,640 da linha de leste;

Ponte do Caldeiro, de um vão de 10 metros ao kilometro 145,896 da linha de leste;

Ponte do Baralho, de um vão de 22^m,05 ao kilometro 147,170 da linha de leste;

Ponte de Valle Fernando, de um vão de 10 metros ao kilometro 174,395 da linha de leste;

Ponte de Fungalvares, de um vão de 10 metros ao kilometro 124,900 da linha de norte;

Ponte de Valle Bom, de um vão de 15 metros ao kilometro 127,800 da linha de norte;

Ponte de Carvoeiro, de um vão de 10 metros ao kilometro 128,040 da linha de norte;

Ponte de Caxarias, de um vão de 10 metros ao kilometro 138,440 da linha de norte;

Ponte de Relva, de um vão de 10 metros ao kilometro 141,256 da linha de norte;

Ponte de Talhadouro, de um vão de 10 metros ao kilometro 193,620 da linha de norte;

Ponte de Ribeiro dos Tonos, de dois vãos de 10 metros ao kilometro 222,501 da linha de norte;

Ponte de Pedrinha, de um vão de 10 metros ao kilometro 224,127 da linha de norte;

Ponte da Murta, de um vão de 10 metros ao kilometro 224,127 da linha de norte;

Ponte do Canedo, de um vão de 10 metros ao kilometro 232,289 da linha de norte;

Ponte de Sertina, de tres vãos de 10 metros ao kilometro 243,068 da linha de norte;

Ponte dos Peixinhos, de um vão de 10 metros ao kilometro 280,848 da linha de norte;

Ponte do Seradão, de um vão de 10 metros ao kilometro 281,146 da linha de norte;

Ponte do ribeiro das Corôas, de um vão de 10 metros ao kilometro 281,311 da linha de norte;

Ponte de Formella, de um vão de 10 metros ao kilometro 281,790 da linha de norte;

Ponte do rio de Madria, de um vão de 10 metros ao kilometro 300,160 da linha de norte;

E ponte de Cortegaça, de um vão de 10 metros ao kilometro 310,228 da linha de norte;

Devendo, porém, a mesma companhia, de acordo com a direcção fiscal, adoptar os meios convenientes para garantir a segurança do pessoal de serviço na passagem sobre as pontes metálicas em que a viga é inferior á via.

Paço, em 18 de abril de 1890.—Frederico de Gusmão Correia Arouca.

Para o director da fiscalização dos caminhos de ferro de leste, norte e Beira Alta.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas de 7 do corrente mez: ha por bem aprovar o projecto, datado de 4 de fevereiro ultimo e apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, do apeadeiro de Castello Novo ao kilometro 30,600, no primeiro lanço (de Castello Branco a Alpedrinha), da 2.^a secção, comprehendida entre Castello Branco e a Covilhã, do caminho de ferro da Beira Baixa; devendo, porém, aumentar-se a distancia entre o eixo da via geral e a face interior do caes das mercadorias, de 5,195 a 7,00, e adoptar-se na construção o typo das estações de 4.^a classe da mesma linha, devendo este denominar-se estação de Castello Novo em vez de apeadeiro da mesma denominação.

Paço, aos 18 de abril de 1890.—Frederico de Gusmão Correia Arouca.

Para o director da fiscalização do caminho de ferro da Beira Baixa.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 7 do corrente mez, da junta consultiva das obras publicas e minas: ha por bem aprovar, sem prejuizo do prazo fixado para a conclusão das obras, o projecto datado de 16 de dezembro do anno findo, apresentado pela companhia do caminho de ferro do Mondego, de uma variante na extensão de 10:167^m,55, entre os kilometros 52,73:245 e 62:900 no 4.^o lanço da 2.^a secção do ramal de caminhos de ferro de Coimbra a Arganil, comprendendo a planta geral da estação terminus de Arganil.

Paço, em 18 de abril de 1890.—Frederico de Gusmão Correia Arouca.

Para o director da fiscalização da construção do ramal do caminho de ferro de Coimbra a Arganil.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 10 do corrente mez, da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem aprovar o projecto, datado de 5 de fevereiro ultimo, e apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, de um suporte metalico para a passagem de um encanamento de aguas, na quinta das Fontes, ao kilometro 0, 876, da ligação do ramal de Santa Apolonia a Bemfica, com a linha de leste em Braço de Prata, não podendo, comodo, esta aprovação ser allegada relativamente a quaisquer reclamações, que sejam feitas, pelo proprietario, quanto ao sistema de condução de agua por ser apenas relativo ao serviço do caminho de ferro.

Paço, em 18 de abril de 1890.—Frederico de Gusmão Correia Arouca.

Para o director da fiscalização dos caminhos de ferro de leste norte e Beira Alta.

Tendo a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes apresentado a conta da liquidação de garantia de juro relativa á exploração das duas primeiras secções da linha de Torres, Figueira e Alfarelos, durante o semestre decorrido de 1 de julho a 31 de dezembro de 1889, na importancia de 28:967^m655 réis, e com referencia á parte da 3.^a secção da mesma linha, durante o semestre referido, na importancia de 21:314^m889 réis, e mostrando se da mesma conta, que o producto bruto kilometrico no referido semestre foi inferior ao minimo necessário para o estado deixar de pagar o maximo fixado no artigo 28.^o do contracto de 23 de

novembro de 1883: ha por bem Sua Magestade El-Rei conformando-se com o parecer de 24 de março findo da junta consultiva de obras publicas e minas, aprovar a referida liquidação, como provisoria, visto não estar ainda feita a medição rigorosa da linha, e ordenar:

1.º Que á mencionada companhia seja paga a quantia de réis 15:870.0620, diferença entre a importancia da garantia de juro, liquidação relativamente ás duas primeiras secções da linha referida, duranto o periodo decorrido desde 1 de janeiro de 1888 até 31 de dezembro de 1889, e a quantia de 100:000.000 réis, que a mesma companhia tem de pagar ao estado nos termos do artigo 29.º do contrato citado;

2.º Que a verba de 21:314.0889 réis, relativa a parte da 3.ª secção, fique para ser paga quando estejam concluidos todos os trabalhos da linha de ligação directa do ramal de Alfarellos com a linha da Figueira da Foz em conformidade com o disposto na portaria de 3 de junho de 1889.

O que para os devidos efeitos se communica ao respectivo director fiscal.

Paço, em 18 de abril de 1890.—*Frederico de Gusmão Correia Arouca.*

Para o director da fiscalisaçāo dos caminhos de ferro de oeste.

Tendo o director da fiscalisaçāo do caminho de ferro de Foz-Tua a Mirandella, apresentado a conta de liquidação de garantia de juro relativa á exploração d'esta linha durante o periodo decorrido de 1 de julho a 31 de dezembro de 1889, na importancia de 28:409.030,5 réis; mostrando-se da mesma conta, feita em harmonia com os principios estabelecidos na portaria de 13 de julho de 1887, que a receita, deduzidos os impostos de sello e transito, foi, durante aquele periodo, superior em 1:100.030,5 réis ao minimo fixado no artigo 28.º do contrato de 30 de junho de 1884 para despesas da exploração; e

Considerando que, n'estes termos, o estado só é responsável pelo pagamento da diferença entre esta quantia e a de 29:600.0237 réis, que representa a importancia total do juro garantido em 54.659,55, durante seis meses:

Ha Sua Magestade El-Rei por bem, conformando-se com o parecer de 27 de março findo da junta consultiva de obras publicas e minas, aprovar a referida liquidação, e ordenar que á companhia nacional de caminhos de ferro, concessionaria do caminho de ferro de Foz-Tua a Mirandella seja paga, como liquidação provisoria da garantia de juro do 1.º semestre do anno económico de 1889-1890 aquella diferença na importancia de 28:409.030,5 réis.

O que, para os devidos efeitos, se communica ao director da fiscalisaçāo do caminho de ferro de Foz-Tua a Mirandella.

Paço, em 26 de abril de 1890.—*Frederico de Gusmão Correia Arouca.*

Para o director da fiscalisaçāo do caminho de ferro de Foz-Tua a Mirandella.

Ministerio dos Negocios da Fazenda

GABINETE DO MINISTRO

Convindo restabelecer a antiga prática de sujeitar o transito das mercadorias em caminho de ferro, á fiscalisaçāo da guarda fiscal: hei por bem determinar o seguinte:

Artigo 1.º A partir do 1.º de maio proximo futuro, a fiscalisaçāo do serviço de mercadorias em transito pelos caminhos de ferro, deixa de ser exercida por agentes fiscais do governo e será incumbida á guarda fiscal.

§ unico. Na execução do serviço a que se refere este artigo, seguir-se-ha o que está prescripto nos artigos 80.º a 92.º do decreto de 20 de agosto de 1888, que aprovou o manual para o serviço das praças de prét da mesma guarda.

Art. 2.º As praças que desempenharem o serviço a que se refere o artigo antecedente será abonada a gratificação que anteriormente estava estabelecida.

Art. 3.º Fica revogado por este modo o disposto no decreto de 21 de fevereiro de 1889.

Os ministros e secretarios d'estado dos negocios da fazenda e das obras publicas, commercio e industria, assim o tenham entendido e façam executar. Paço, em 24 de abril de 1890.—REI—*João Ferreira Franco Pinto Castello Branco.*—*Frederico de Gusmão Correia Arouca.*

TARIFAS DE TRANSPORTE

Annexos d'este numero

Bilhetes para operarios.—A nova tarifa P. n.º 1 que hoje distribuimos e n'esta data mesmo começa a vi-

gorar, é aquella a que já nos referimos em o n.º 55 d'este jornal.

Estabelece ella os preços de bilhetes de 3.ª classe dos chamados comboios de operarios, dando-lhes muito maior amplitude, do que elles teem actualmente, não só por abranger muito maior numero de estações nas linhas do norte, como por incluir tambem a do Minho, em toda a sua extensão.

Como exemplo citaremos que um bilhete de Valença a Lisboa, ou vice-versa que, hoje, pelos comboios ordinarios, custa 5.000 réis, custará por estes comboios semanais, 2.000; isto é, a reducção, n'estes casos, é de 58,75 %, e entre Porto e Lisboa 60 %, reducções muito maiores do que a da tarifa de zonas da Hungria, que tem feito o objecto de tratados especiaes e longas discussões no jornalismo estrangeiro.

As bagagens serão taxadas por um preço reduzido, segundo a tabella que faz parte da mesma tarifa e que applicada aos percursos principaes dá os seguintes preços por 10 kilogrammas:

Coimbra a Lisboa.....	121 réis
Pampilhosa.....	132 "
Aveiro.....	154 "
Ovar	166 "
Porto.....	170 "

O serviço pelas linhas de Alfarellos-Figueira-Torres ainda não está anunciado, e por isso a parte que lhe respeita na tarifa não terá vigor em quanto não forem estabelecidos os comboios de operarios por aquellas linhas.

A combinação com a linha do Minho faz-se, em sentido descendente, pelos comboios dos sabbados n.º 6, que parte de Valença ás 9 h. e 50 m. da manhã e n.º 16 que parte de Braga ás 11 h. e 50 m. da manhã, chegando ao Porto ás 2 h. e 10 m. da t., e em sentido ascendente, pelos n.º 1 e 13 que sahem do Porto ás segundas feiras ás 8 h. e 20 m. da manhã.

M. L. n.º 6.—Passageiros de Elvas a Portalegre, inclusivè, para toda a linha de Cáceres e Madrid.—É a tarifa que hoje distribuimos, e começará a vigorar desde 15 de maio, uma das mais economicas que as companhias portugueza e hespanhola teem posto á disposição do publico.

Como é sabido as nossas populações raianas raras vezes sahem para Hespanha pelos caminhos de ferro.

Os habitos, de ha muito inveterados, levam-n'as a tomar os carros ou a atravessar a pé para além da fronteira, e ahi tomam a via ferrea. É assim que muitos habitantes de Elvas, Campo Maior, Arronches, Cabeço de Vide, Santa Eulalia, Assumar e mesmo de Portalegre se dirigiam a Valencia de Alcantara e San Vicente, a buscar o caminho de ferro, desprezando todo o percurso desde as suas localidades, e realisando uma economia importante que lhes compensava o incommodo da viagem.

Entre Badajoz e San Vicente havia mesmo uma diligencia que fazia bons lucros no transporte continuo de passageiros.

Foi por isso que as companhias resolveram publicar esta nova tarifa, cujos preços são enormemente reduzidos, representando muitas vezes a economia de 60 por cento e mais, os simples, e mais de 70 por cento os de ida e volta.

O augmento de trafego de passageiros compensará ás duas rēdes estes sacrificios.

Estações Centraes de Lisboa e Porto.—Aproveitamos uma nova edição que a Companhia Real fez

d'estas duas tarifas, para as darmos aos nossos leitores, como annexo d'este numero.

São já antigos os serviços d'aquellas duas estações centraes mas nem por isso deixam de ser ignorados por muitos expedidores que d'elles não se aproveitam, não sabendo que, por uma pequena sobre-taxa, podem enviar as suas remessas ao centro das duas cidades, economizando em carretos e lucrando em segurança e regularidade, que é o maior serviço que estas estações prestam.

Substitue-se assim, em parte, o serviço a domicilio que em todas as cidades estrangeiras é tão procurado pelo publico, e que em Portugal foi planta que não floriu.

Porque, é bom que se saiba, o serviço a domicilio em Lisboa foi ha poucos annos estabelecido, muito bem organizado, muito economico, muito commodo para o publico, mas este abandonou-o, deixou-o desfilar e desapparecer.

Coisas nossas, singularidades dos nossos habitos, e condições de vida.

NOTAS DE VIAGEM

XIX

De Interlaken a Meiringen

Visto que chegamos a Interlaken a horas de tomar o comboio para o lago de Brienz, não percamos tempo, que á hora do jantar sempre encontraremos onde comer rasoavelmente, como, já o dissémos, por toda a parte se encontra ne Suissa, e partamos em direcção a Böenigen no pequeno caminho de ferro, construido pelo notavel engenheiro Pünplim, o constructor do funicular de Beatenberg que já descrevemos.

Ali passaremos para um dos 4 vapores que a *Société de Navigation sur les deux lacs* tem em serviço no do Brienz muito elegantes, pequenos, commodos e proprios para os deliciosos passeios, que n'elles dá quem se demora alguns dias em Interlaken.

Estes vaporsinhos estão sempre em movimento; ora para o transporte dos passageiros, que seguem directamente de um extremo ao outro dos lagos, para prosseguirem a sua viagem ascendente, para Lucerne; ou descendente, para Thun, ora para simples excursões ás margens do lago, que são encantadoras.

Vamos, pois, para Giessbach, onde poderemos jantar e ficar, para, á noite, ver a brilhante illuminação das cascatas.

Dez minutos, apenas, de comboio, e eis-nos a deixal' o já, para passar para o vapor.

Que o viajante se previna bem n'estes continuos trasbordos, porque por mais que de tudo se cuide, como as distracções são muitas, é facilimo esquecer o oculo, o chapeu de chuva, uma mala, etc. Ainda nos punge a saudade de tão bellas paragens... e de uma inseparável companheira de viagem... a nossa bengala.

O lago de Brienz é poetico como o de Thun. De um lado a verdejante colina do Goldswyl, do outro a alta montanha do Schwarzhven, que atinge 2:180 metros; o vapor vai como que entre duas paredes enormes, no alto das quaes alvejam as casinhas brancas, os *chalets* de madeira, ou d'onde se precipitam as aguas das diferentes ramificações do Aar.

Em pouco tempo estamos em Giessbach, onde nos espera o pequeno funicular que em 5 minutos, por 1 franco nos conduz ao alto do monte.

E um ascensor como o de que fallámos, mas de menor percurso, que é apenas de uns 400 metros, tendo

só de mais notavel um elegante viaducto de dois vãos em pilares de alvenaria, formando o segundo um grande arco abatido, que não terá menos de uns 60 metros de diametro.

O carro é em forma de platéa para 40 pessoas. Sobre uma rampa não inferior a 50 %: O motor é a vapor no alto da montanha.

Lá em cima espera-nos uma vista magica sobre o lago, e o effeito suprehendente da cascata que tem muito que admirar.

Da plataforma do hotel que defronta com a enorme queda d'agua, pode-se subir ao alto da cascata por um caminho facil, tomando sempre á direita, atravessando varias pontes sobre os rochedos, por entre os quaes sae a agua em montões, precipitando-se, da altura de 300 metros, no lago.

Uma das passagens é aberta na rocha sob a segunda queda d'agua—um effeito interessante que o visitante não deve perder.

Subindo até o extremo, a vista domina um enorme panorama; a nossos pés saem dos rochedos as catadupas brancas, que produzem ali um ruido ensurdecedor.

E' verdadeiramente encantador este ponto. Como, porém o jantar se annuncia, e depois de um tão largo passeio, não o podemos fazer esperar, vamos descendo ao hotel, um edificio muito moderno, com todas as comodidades, mas tambem com todas as exigencias... especialmente nos preços.

Tambem, em tais alturas não podemos exigir preços baixos.

As 9 da noite não percamos, por 1 franco, gosar a illuminação das cascatas, feita por fogos de bengalla, que dão ás aguas a apparence de uma chuva de brilhantes, perolas, rubis e esmeraldas, dando, na sua queda, umas tonificações magicas, umas claridades de relampagos multicores a todo o horizonte que a nossa vista abraça.

Acabada a illuminação que dura apenas uma meia hora, ha um de tres partidos a tomar:—descer no funicular, alugar um barco por uns 3 francos e transportarse a Brienz; seguir da estação inferior a este ultimo ponto pela estrada, o que se pode fazer agradavelmente em 1 hora n'uma noite de luar; ou ficar no hotel de Giessbach. O mais commodo é este ultimo alvitre porque, para mais, temos que erguer cedo, como sempre, se quizermos ver uma outra bellesa natural—a garganta do Aar.

Tomado, pois, em Giessbach o primeiro vapor a Brienz, ali passamos no mesmo caes, para o comboio que nos leva a Meiringen, onde, logo, ao desembarque, podemos tomar o café da manhã, no pequeno restaurante da estação.

Depois aluga-se um trem que, por 5 francos, nos leva á garganta e á cascata do Reichenbach, dois explendidos pontos que é mistér não deixar de ver.

A garganta do Aar foi ha pouco descoberta, e concedida a sua exploração a uma sociedade que ali fez construir uma solida e difficil galeria de madeira, sobre supportes de ferro, que penetra na extensão, talvez, de 300 metros, pelo interior da pedreira, que ora se abre, deixando ver umas nesgas de ceu azul, ora se une no alto, mergulhando quasi em trevas o caminho por onde vamos, apertado entre as duas paredes, á distancia de um metro, o maximo. A entrada custa um franco.

Em baixo revoluteia o rio, por entre as volumosas pedras, bramindo impetuoso, ameaçando com as suas ondas enfurecidas embargar o passo e destruir o caminho aos arrojados que vão ali, aquellas entradas da terra, violar-lhes os segredos, assistir ás ferozes caricias com

que elle afaga a montanha que o aperta no seu seio até ha pouco virgem.

Ia-se-nos encaminhando a penna para a poesia, e não nos admiramos.

Ali, entre aquella magestosa obra da natureza quem não sente um assomo de sentimentalismo, de enlevo, de poetica inspiração?

Em pouco tempo achamo-nos n'um troço em que o aspecto muda; a montanha abre-se, o leito do rio é menos pedregoso, as aguas deslizam sobre elle, apenas rumurejando.

Do alto, a talvez 100 metros, precipita-se, como de uma enorme torneira aberta, o Schraibach, vindo cair com estrondo no Aar.

No final da galeria quem tiver animo para fazer a ascensão da montanha por um caminho difficilimo, encontrará lá em cima uns elegantes bazares de venda de recordações de viagens, vistas, bijouterias, etc.

E' o caminho que vae a Grindelvald, e que só pode ser percorrido em burro e parte a pé.

Como não queremos, porém, voltar a esta localidade desçamos de novo e admirando mais uma vez a magestosa garganta, tomemos o trem que nos conduz ao Reichenbach, notabilissima cascata e depois á villa.

Esta é composta na sua quasi totalidade, de pequenas officinas e estabelecimentos de escultura de madeira.

E' ali e em Brienz, que se produz a maior parte d'esses objectos que raro deixam de aparecer em todos os escriptorios; os pequeninos *chalets*, os tinteiros, as facas para papel, os confresinhos amarellos, os *ride-poches* as estantes, toda essa infinitade de quinquilherias que constitue uma enorme industria n'aquelle paiz.

Vamos ao caminho de ferro, e não nos assustemos, se estamos bem orientados, de ver que partimos para o mesmo lado.

Em todo o caso bom é ver que a nossa carruagem tem o letreiro de plnnach ou Luzern.

Começa agora a admiravel linha de Brunig cuja descripção já nos não cabe n'este artigo. Fica para outro.

OS GERADORES BELLEVILLE

De entre os muitos systemas de caldeiras tubulares, de alguns dos quaes já aqui temos dado noticia, no intuito de vulgarisar em Portugal o conhecimento dos progressos e melhoramentos introduzidos n'estes grandes utensilios da industria, o mais notavel seguramente pelas grandes vantagens que apresenta e cujas applicações já hoje são numerosas em toda a Europa, é o gerador Belleville.

A historia d'estas caldeiras reune uma consideravel somma d'estudos, de calculos, de tentativas persistentes, para attingir o gráu de aperfeiçoamento a que chegaram. Desde 1850, época em que foi apresentada pela primeira vez por M. Belleville a caldeira inexplosivel denominada de vaporisação instantanea, até os ultimos annos, isto é, em um periodo de 40 annos, não cessaram os esforços para melhorar successivamente os typos creados, e os resultados obtidos são importantissimos.

O objectivo principal que M. Belleville teve sempre em vista, foi a segurança completa e absoluta contra os effeitos dynamicos das explosões. Este desideratum realisou-se pela divisão da agua em um grande numero de elementos vaporisadores. Os reservatoriois ou capacidades contendo um grande volume de agua foram inteiramente proscriptos por M. Belleville. As vantagens d'esta disposição são evidentes. Um reservatorio de um metro

cubico cheio d'agua, a uma pressão de 8 atmospheras, produz, em caso de ruptura, 130 kilogrammas de vapor, ao passo qua se contiver sómente vapor, com a mesma pressão, o peso é apenas de 4 kilogrammas, e a força explosiva é 32 vezes menor.

Foi este o principio em que se baseou M. Belleville, e pôde dizer-se que affastou completamente o perigo das explosões.

Satisfazem, porém, as caldeiras Belleville a muitas outras condições essenciaes a um perfeito funcionamento.

Apontaremos as seguintes:

Em primeiro logar a dilatação de todas as partes da caldeira sujeitas à accão do calor é livre em todos os sentidos, a fim de se evitar que as diferenças de temperatura produzam deformações ou mesmo rupturas, como pôde succeder na parte das superficies de aquecimento mais exposta ao fogo, quando uma crusta calcarea a insolar de modo a interceptar a transmissão do calor ao liquido e a produzir o resfriamento do ferro.

Por este motivo dividiu-se cada gerador em elementos independentes uns dos outros, com a forma de serpentina achatada, constituindo um todo eminentemente proprio para as dilatações.

Cada grupo de elementos, formando um gerador, está encerrado em paredes de tijolos ligados por cantoneiros e chapas de ferro, em proporção variavel, segundo o typo ou o destino do apparelo.

Foi excluido o emprego do ferro fundido em todas as peças constitutivas dos geradores ou dos seus envolucros.

E' essencial dar um accesso facil e directo ás diferentes partes da caldeira; e é esta a segunda condição que M. Belleville teve em vista.

As incrustações produzem com efecto uma diminuição progressiva da utilisação do calor, pelo isolamento das superficies de aquecimento. E' pois indispensavel poder lavar com facilidade as diferentes partes do apparelo e especialmente os tubos. M. Belleville estabeleceu as aberturas necessarias, deu aos tubos um comprimento pequeno, para melhor poderem ser visitados, e deixou entre as diferentes peças os intervallos sufficientes.

A precipitação em um orgão especial dos saes calcareos no estado de pó em suspensão na agua, é um melhoramento importantissimo introduzido por M. Belleville nas suas caldeiras. Esta disposição é baseada nos trabalhos de M. Comté, sob o desenvolvimento da solubilidade do sulfato e do carbonato de cal com a temperatura.

Finalmente, a circulação forçada da agua nos tubos, é uma condição essencial a que M. Belleville attendeu. Effectivamente não pôde haver boa utilisação das superficies de aquecimento, se cada um dos elementos vaporisadores do gerador, não fôr constantemente percorrido por uma corrente de agua e vapor em circulação forçada e activa.

Esta circulação foi obtida por meio de um reservatorio collector que recebe a mistura de agua e vapor proveniente dos elementos vaporisadores e ao mesmo tempo a agua de alimentação da caldeira.

Este reservatorio está ligado á base dos elementos por meio de tubos exteriores, com ou sem interposição de um recipiente, formando dejector dos depositos calcareos.

Por esta forma a circulação forçada resulta da grande diferença de densidade média entre a agua do reservatorio e a contida nos elementos que se carrega de vapor á medida que se eleva para a parte alta dos mesmos elementos.

Muitas outras disposições importantes se encontram nos geradores de M. Belleville, mas o que deixamos dito parece-nos suficiente para dar uma ideia d'este afamado apparelho de producção do vapor, de que já temos numerosos exemplares no nosso paiz sendo o ultimo o que vae funcionar para a illuminação electrica do theatro de S. Carlos.

DESCANÇO AO DOMINGO

Recebemos uma carta com interessantes esclarecimentos sobre esta questão, á qual não podemos dar publicidade por falta de espaço. Resumil-a-hemos n'um dos proximos numeros.

SANTAREM A VENDAS NOVAS

Ampliemos o que dissémos ao nosso estimavel collega *Jornal de Santarem*, sobre o nosso modo de vêr, com respeito a esta linha:

Não estranhemos que as corporações de Santarem reclamem contra um traçado que suspeitam, possa prejudicar a cidade; temos simplesmente que essa suspeita se não baseia em factos, porque evidentemente, pelo traçado ultimamente estudado, Santarem é até mais beneficiada do que pelo antigo.

O percurso por Almeirim obrigava a uma extensão maior de uns 3 kilometros; ora, se o novo trajecto é menor, já se vê que representará uma economia de tempo e de dinheiro para todos os transportes, o que não deve ser indiferente.

E a mais do que isto o que fizemos em a nossa noticia do n.º 55, foi unicamente notar que, se o caso,—que se não dá—do novo traçado prejudicar a cidade de Santarem, fosse uma realidade, teria sido evitado, se as reclamações, que se produzem agora, aparecessem ao tempo em que outras influencias locaes se poseram em campo, contra o traçado d'Almeirim.

A companhia viu-se em sérios embaraços, impossibilitada, de um lado, de construir uma nova ponte a montante ou a jusante da actual, e difficultada, por outro, de se servir d'esta para a passagem dos trens, pelas representações cerebrinas a que já nos referimos.

Para resolver estas dificuldades teve que estudar-se uma variante que fará incidir a linha nova na de leste a alguns kilómetros de Santarem, o que não impede que esta cidade fique directamente ligada com o Alemtejo, porque sendo ambas as linhas da mesma bitola nada prejudica que, para chegar á cidade, se passe sobre os rails da Companhia Real.

ENTRE COLLEGAS

O Tempo — Começámos a receber a estimavel visita d'este nosso collega diario, ao qual gostosamente correspondemos, mandando-lhe a nossa folha, e agradecendo-lhe a, para nós muito honrosa iniciativa que teve.

E a proposito vem dizer aos demais, nas mesmas condições, que não lhes mandamos a nossa folha porque sendo ella quinzenal, não devemos propor-lhes a troca com as suas folhas diarias, a que poderiam acceder constrangidos, por méra delicadeza para comosco.

Enviar-lhes-hemos, pois, este numero, sem que este facto os colloque no dever de nos remetter os seus, caso entendam não nos querer dar essa honra.

Actualmente trocamos com os seguintes diarios portuguezes:

Diario do Governo — *Commercio de Portugal* — *Jornal do Commercio* — *Economista* — *Diario de Noticias* — *Seculo* — *Correio da Manhã* — *Novidades* — *O Dia* — *O Globo* — *Epocha* — *A Tarde* — *O Tempo* — *Commercio do Porto* — *Diario do Commercio*.

DISTINÇÃO MERECIDA

Foi agraciado com a commenda da Conceição o nosso amigo e collega, secretario da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, o sr. Manuel Emygdio da Silva.

NORTE DE HESPAÑA E ASTURIAS

Diz o nosso collega a *Semaine Financière*, que a fusão da Companhia dos caminhos de ferro das Asturias com a do Norte de Hespanha, trouxe em resultado um projecto de combinação, do qual—não obstante não ser ainda definitivo—podemos já dar as bases principaes: Abandonou-se a primitiva ideia de crear obrigações, visto que seriam precisas 140:000 (60:000 para regularizar as muitas faltas e dividas, e 80:000 para a compra das 40:000 acções das Asturias), o que occasionaria aos accionistas do Norte de Hespanha, uma diminuição no dividendo de cerca de 7 francos por titulo. As acções Asturias serão trocadas por 40:000 novas acções do Norte de Hespanha, que não começarão recebendo juro senão a partir do anno de 1893.

Além d'isto serão creados 44:000 bons de liquidação, sem juro, mas pagaveis a 500 francos, de 1895 em deante, com a ajuda do excedente das Asturias garantia do Norte de Hespanha. D'estes 44:000 bons, serão distribuidos pelos accionistas do Norte de Hespanha, á razão d'un bon por 25 acções, para os indemnizar da retenção de 7 milhões, feita até agora nos seus benefícios para cobrir as insufficiencias das Asturias. Os restantes 30:000 bons, ficarão na Companhia do Norte para fazerem face aos desfalques previstos até 1892 no capital e juro, e para o pagamento dos adeantamentos já feitos ou a fazer, por substituição do Banco-Hispano-Colonial.

Segundo a opinião dos seus autores, prevê-se que esta combinação, dará em resultado, que os desfalques de 1889, não excedendo a um milhão e meio, devendo reduzirem-se em 1890 a pouco menos d'un milhão, e em 1891 a 600:000 francos, transformar-se-hão, em seguida á inauguração da linha de Seto del Rey, e dos seus ramaes (1893) em lucros que ao começo atingirão a 6 ou 700:000 francos.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

O Conde de Monte-Christo. — Fomos brindados pelo sr. José Antonio Moniz, com um exemplar do seu drama o *Conde de Monte-Christo*, extrahido do celebre romance de Dumas, pae, drama que o sr. Moniz fez publicar para o expôr á arbitragem do publico, visto que ha entre esse sr. e o sr. Firmino Pereira, uma questão em que os dois escriptores disputam um ao outro a primazia de terem sido os autores da mencionada peça.

Pelos argumentos do sr. Moniz parece-nos com efecto que a razão está do seu lado, n'esta questão que os nossos leitores talvez conheçam, pelo que d'ella tem tratado a imprensa diaria.

Agradecemos o envio do drama, que vamos ler.

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

COMPANHIA REAL
DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

7.º sorteio

Lista numerica das obrigações d'esta Companhia emitidas para a construcção do caminho de ferro da Beira Baixa que sahiram sorteadas em sessão publica para amortiseração correspondente ao 1.º de julho de 1890.

Obrigações de 2.000 marcos ou réis 450\$000—numeros 2:736—4:584—5:029—5:128—5:818—6:383.

Obrigações de 400 marcos ou réis 45\$000—numeros 12:803—14:201—14:571—17:044—18:268—22:130—22:751—26:926—25:948—28:433—31:687—33:515—33:532—33:828—34:231—35:301—39:246—39:388—42:502—45:972—49:471—49:472—51:732—52:164—55:713—57:210.

Obrigações dos sorteios anteriores que estão por pagar.

De 2.000 marcos ou réis 450\$000—numeros 367—6:078.

De 400 marcos ou réis 90\$000—numeros 9:668—31:741—33:031—42:412—42:498—42:500.

COMPANHIA NACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO

São convidados os possuidores de titulos provisórios de obrigações numeradas de 1 a 5:000 a virem trocal os pelos definitivos, das 10 horas da manhã á 1 hora da tarde, ao escriptorio d'esta Companhia, Avenida da Liberdade, 91, rez-do-chão.

Os possuidores de titulos comprehendidos dentro d'aquelles numeros, residentes no Porto, podem entregar os seus titulos em casa dos srs. Pinto da Costa & Filho, Picaria, 49, para lhes serem para ali remetidos os titulos definitivos.

BOLETINS FINANCEIROS

Bolsa de Paris, 27 d'abril.

A quinzena que vae finda foi absolutamente lisongeira para os fundos publicos. O 3%, que tinha perdido por momentos o curso de 89,25, baixando a 88,50, retomou de novo o de mais de 89, ficando a 89,15, com boa tendencia. O 4½ conserva-se igualmente muito firme a 106,90 (é em 1 de maio que corta o coupon de 1,12 fr.); o amortisavel tambem se sustenta em proximamente 92,90.

Os fundos estrangeiros, em geral, aproveitaram igualmente em grandes proporções da alta dos nossos. E' assim que deixamos o Italiano a 94,15. Assegura-se nos circulos diplomaticos melhor informados, que o general Menabrea, embaixador de Italia, deve, logo que volte a Paris, reatar as negociações com o nosso governo para um estreitamento de relações.

O Turco subiu a 18,60 á approximação da conversão em 4% das obrigações de prioridade de 5%. O Hungaro, que devia bairar um pouco com as manifestações de Vienna é, pelo contrario, muito procurado a 88,10. Os Portuguezes reposeram-se da momentanea baixa que experimentaram, mantendo-se, sem operações a 62,80. O mesmo sucede aos hespanhóes.

Os valores Argentinos estão mais firmes, por ter baixado o premio do ouro em notaveis proporções, com a noticia da venda que o governo vae fazer do seu caminho de ferro do Oeste a um syndicato inglez, por 8 milhões de libras. Deixamos o emprestimo de Cordoba a 367,50; o de Corrientes a 377,50; o de Mendoza a 370 e o de Catamarca a 368,75.

O banco de França fica estacionario a 4.200; cota-se a 1.330 o Credit Foncier, 787 o banco de Paris, e 612 o Comptoir National d'Escompte.

Bôa tendencia nos caminhos de ferro; o Lyon 1.430; o Norte 1.815; o Orleans 1.410; o Midi 1.247.

Os estrangeiros estão menos animados, a 465 os Austriacos; 275 os Lombardos; 360 o Norte de Hespanha e 560 os Portuguezes.

O Canal do Suez, que de 2.310 tinha descido a 2.275 diante de umas ameaças de más receitas, acaba de retomar 2.305 porque o tráfego está um pouco mais activo.

Offerece-se Panamá a 55, Rio Tinto a 410 e De Boers (Diamantes) a 407.

G. Pessard.

Lisboa, 30 de abril de 1890.

O resultado da subscricção publica do emprestimo de 4% de 1890—sem premios, em Paris, foi o que não podia deixar de ser—um desastre.

Promovida por accinte a baixa do nosso externo ás cotações indicadas no boletim anterior, era natural que as economias que procurassem empregar-se em valores portuguezes preferissem o nosso consolidado aos novos titulos.

O resultado da emissão tem sido o tema das conversações no mundo da bolsa e da finança e ainda da polemica jornalística.

Como era natural que sucedesse, tem-se procurado apurar e liquidar as responsabilidades do *fiasco* da emissão.

Concorda-se geralmente em que os portadores dos titulos do emprestimo de D. Miguel foram efficazmente auxiliados nos seus manejos, por quem dispunha de recursos avultados para a guerra movida ao nosso credito.

O unico nome porem, que foi citado, o de Stern, era o de um dos interessados no syndicato tomador do emprestimo, como elle proprio se apressou a declarar pela imprensa.

Os auxiliares dos portadores dos titulos de D. Miguel continuam, portanto, na sombra.

Que a baixa do externo foi resultado d'um conluio provou se com a rapida reposição de preços que se manifestou nas proximidades da liquidação em Londres. Fizeram-se de 26 a 28 do corrente a 63 1/8.

Passada a liquidação e sob a pressão do mal estar dos mercados financeiros mal impressionados com a perspectiva de graves desordens e conflictos por occasião da manifestação socialista projectada para amanhã, 1 de maio, affrouxaram em Londres para 62 3/4, mas a outros valores internacionaes succede outro tanto, porventura em maior escala. A baixa, pois, do nosso externo obedece a uma causa geral e não a uma causa particular, como antes da emissão de 4% amortisavel de 1890—sem premios.

Com a reposição de preços em Londres, as nossas inscrições tém-se mantido firmes acerca de 63%, cotação que alguns dias tem sido excedida.

O papel offerecido continua raro, muito embora o monte-pio geral, tenha resolvido a liquidação dos *reports* existentes, isto até o fim do anno. O prazo fixado, suficientemente largo e a pequena importancia de papel fluctuante d'esta natureza, não affronta o mercado. Hoje fizeram-se a 62,90.

Os demais valores do estado, amortisaveis de 4% com premios e de 4 1/2%, 1888 e 1889, continuam firmes, especialmente os de 4%, muito embora os de 4 1/2% não hajam mantido os preços mais altos da quinzena.

Nos valores amortisaveis de credito particulares a tendência firme da quinzena anterior manteve-se, sustentando-se os preços sem grandes oscilações, ainda assim, no sentido da alta.

As accões de bancos estiveram menos procuradas, mas também pouco offerecidas. As do Credito Predial subiram porém, notavelmente—a 50\$000 réis—pedindo os possuidores já maior preço.

Nas accões de Companhias é que a animação foi maior. As dos ascensores subiram a 77\$000 reis por effeito da proximidade da abertura da linha funicular da Estrella.

As da Companhia de Thomar venderam-se a 187\$000 réis, não obstante a emissão de mais de 500 accões ao preço de 180\$000 réis, emissão que teve de ser elevada ao dobro para não deixar descontentes muitos subscriptores.

As das Aguas fizeram-se a 43%, havendo dinheiro a 44% mas pedindo os possuidores 44,50 e 45%, em vista da boa impressão produzida pelo ultimo relatorio, em que se propõe um dividendo de 2%, o primeiro que a Companhia distribue.

Pediram-se accões da Nacional d'Estamparia e Tinturaria a 100\$000 réis mas não apareceu papel á venda. Esta Companhia distribuiu 8% pelo exercicio de 1889, o primeiro da existencia social.

As accões da Companhia Lisbonense de Illuminação a Gaz subiram a mais de 130\$000 réis pedindo os possuidores 135\$000 réis, preço que offerece em titulos d'uma nova companhia que promove a fusão d'aquelle empreza com a Gaz de Lisboa, além de 9\$000 réis em vales ou em dinheiro.

No mercado cambial accentuaram-se os embaraços resultantes da baixa do cambio do Brazil e da consequente falta de remessas em letras sobre Londres com que se suppria as necessidades da liquidação internacional no nosso mercado. O banco de Portugal cessou de fornecer papel á praça sobre Londres e a exportação de numerario começou a accentuar-se.

O juro, posto que não tivesse sofrido alta sensivel, tende a subir, não só sob a pressão das dificuldades do mercado cambial, mas ainda da que exerce o tesouro levantando capitais no mercado para acudir ás suas urgencias. O preço actual do credito para letras de primeira ordem é de 4 1/2 a 5%. Bom papel, mas não de 1.º ordem, só encontra tomador a 5 1/2 e 6%.

No banco d'Inglaterra o juro desceu a 3% e não mostra tendência para baixar. No mercado livre, onde já esteve a 1 1/4% voltou a valer 1 3/4%.

O banco de França continua a concentrar recursos em ouro, como preparativo para o emprestimo francez, cuja emissão se conta será levada a effeito em maio.

Conforme os receios d'alteração da ordem são maiores ou menores, a propósito da manifestação de 1 de maio, assim os valores internacionaes baixam ou sobem nos mercados externos.

No mercado da quinzena affrouxaram para se formarem na epoca das liquidações de Londres e Berlim.

Hoje estão outra vez mais frouxos.

B. dos Santos.

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

BOLSAS	TÍTULOS	DIAS													
		16	17	18	19	21	22	23	24	25	26	28	29	30	—
Lisboa . .	Acções C.º de Ferro Portuguezes	104.000	104.000	—	—	102.000	103.000	107.000	105.000	105.000	105.000	102.500	102.500	—	—
	» Ascensores " "	—	—	—	—	69.000	74.000	—	—	78.000	—	77.000	—	75.000	—
Obrig. C.º de Ferro Portuguezes	—	—	—	—	—	—	73.500	75.500	—	—	—	—	—	—	—
	» Nacional	—	75.300	—	—	—	—	—	—	—	—	75.300	75.300	75.300	—
	» C. de F. Atravez d'Africa	—	84.000	—	84.000	84.000	84.000	84.000	84.000	84.000	84.000	84.000	84.000	84.000	—
Paris . . .	Acções C.º de Ferro Portuguezes	370	370	370	370	370	370	—	370	370	370	—	—	370	—
	» Madrid-Caceres-Portugal	—	240	240	240	240	210	207,50	207,50	207,50	210	210	210	207,50	—
	» Norte de Espanha	—	356	—	—	353	333	—	363	—	337	337	—	338	—
	» Madrid-Zaragoza-Alicante	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	345	—	—	—
	» Andaluzes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. C. de Ferro Portuguezes	362	362	360	353,50	337	358	359	339	339	360	361	—	—	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal	335	336,25	335	331	335	333	335	335	335	334,50	334	333	333	—
	» Norte de Espanha, 1.ª hypotheca	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» C. de F. Atravez d'Africa	485	485	485	485	483	485	483	483	483	485	485	485	485	—
	» C.º da Beira Alta	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Londres . .	Obrig. C. de F. Atravez d'Africa	94	94	94	94	94	94	94	94	94	94	94	94	94	—
Amsterd.	Obrig. C. de F. Atravez d'Africa	93	93	93	92	92	92	92	93	93	93	92,96	92,96	—	—
Bruxellas.	Obrig. C. de F. Atravez d'Africa	95,30	95,30	95,30	95,30	95,30	95,30	95,30	95,30	95,30	95,30	95,30	95,30	95,30	—

RECEITAS DOS CAMINHOS DE FERRO

LINHAS	PERÍODO DE EX- PLORAÇÃO	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO						
		1890		1889		TOTAES		TOTAES		1890		1889		
		KIL.	TOTAES	KILO- METRI- CAS	KIL.	TOTAES	KILO- METRI- CAS	1890	1889	1890	1889	1890	1889	
Companhia Real	de a Abril	580	37.480:000	Réis	580	47.070:000	Réis	580	47.070:000	Réis	616.475:000	698.880:000	—	82.405:000
	9 15 " "	—	40.840:000	70.443	—	52.720:000	90.896	—	52.720:000	90.896	657.345:000	751.600:000	—	94.285:000
	16 22 " "	—	46.740:000	80.534	—	54.120:000	88.437	—	54.120:000	88.437	704.025:000	802.720:000	—	98.695:000
	2 8 Abril	82	3.314:000	40.444	82	4.563:000	35.670	—	4.563:000	35.670	42.459:000	62.835:000	—	20.376:000
	9 15 " "	—	3.374:000	44.409	—	4.984:000	60.780	—	4.984:000	60.780	45.830:000	67.849:000	—	21.989:000
	16 22 " "	—	4.625:000	56.344	—	6.746:000	82.268	—	6.746:000	82.268	50.455:000	74.565:000	—	24.110:000
	2 8 Abril	468	2.845:000	16:934	432	2.656:000	17:473	—	2.656:000	17:473	36.594:000	39.114:000	—	2.520:000
	9 15 " "	—	4.354:000	25:946	—	3.070:000	20:197	—	3.070:000	20:197	40.948:000	42.184:000	—	4.236:000
	16 22 " "	—	2.245:000	13:425	—	3.342:000	20:961	—	3.342:000	20:961	43.163:000	45.496:000	—	2.333:000
	2 8 Abril	49	1.537:480	80:938	—	—	—	—	—	—	8.481:960	—	—	—
Ramal de Cascaes	9 15 " "	—	751:340	39:554	—	—	—	—	—	—	9.233:500	—	—	—
	16 22 " "	—	782:270	44:472	—	—	—	—	—	—	40.015:770	—	—	—
Sul e Sueste	5 11 Março	475	44.700:940	24:633	364	8.440:540	23:380	44.844:240	23:380	408.712:070	6.429:470	—	—	—
	42 48 " "	—	10.937:330	23:025	—	8.939:660	24:763	425.778:370	24:763	447.654:730	8.426:840	—	—	—
Minho e Douro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Beira Alta	2 8 Abril	253	5.673:499	22:424	253	7.257:934	28:687	97.483:333	44.519:449	—	—	—	—	8.336:416
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Gimaraes	49 25 Março	34	731:940	24:526	34	812:183	23:887	8.452:310	8.900:390	—	—	—	—	448:030
Norte de Espanha	2 8 Abril	2803 Ps.	4.457:439	Ps.	442	2803 Ps.	4.234:926	Ps.	447	Ps.	46.060:658	Ps.	46.563:485	Ps.
	9 15 " "	—	4.200:680	428	—	4.238:716	444	—	4.238:716	444	47.261:338	47.803:934	—	504:527
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	542:593
Madrid-Zaragoza-Alicante	2 8 Abril	2672	945:400	342	2672	4.024:048	383	43.674:383	42.936:440	—	737:943	—	—	—
	9 15 " "	—	4.453:448	484	—	4.028:386	384	44.827:531	43.964:825	—	862:706	—	—	—
Andaluzes	49 25 Março	894	222:214	248	894	234:330	258	2.730:589	2.767:673	—	—	—	—	37:084

PATENTES DE INVENÇÃO

Concedidas em Março

Otto Habner e Arthur Habner, de Breslau (Allemanha), para uma disposição que tem por fim evitar a transpiração e impedir que a gordura traspasse os chapeus de qualquer gênero.

Ludovico Van Vestrard e Richard Wakham Baxter, residentes em Inglaterra, para aperfeiçoamentos de um apparelo para carregar as retortas inclinadas, de gaz.

Thomaz Alva Edison, residente nos Estados Unidos da América do norte, para novos aperfeiçoamentos introduzidos nos photographos.

Leon Somzé, residente em Bruxellas, para uma junta com encaixe forçado e obturador elliptico.

Henry Hutchinson, para melhoramentos no tratamento nos mineraes de ouro e prata.

Joha Soudamore Sellon, para melhoramentos nas bases ou sustentaculos das placas, nas pilhas ou baterias secundarias.

COLONIAS DO CABO E DO NATAL

Dizem as Colonias Portuguezas:

A colonia do Cabo da Boa Esperança, que tem já uma dívida publica de 22.522.276 libras lançou agora no mercado inglez, por intermédio do *London and Westminster Bank*, um novo empréstimo na importancia de 1.150.000 libras destinado ao desenvolvimento da sua rede ferro-viaria. Estando ali perfeitamente evidenciado o modo como os caminhos de ferro têm contribuido para o desenvolvimento do paiz, o governo não hesita em aumentar o numero de kilometros de tais vias de comunicação.

Os rendimentos publicos têm ali tido notável aumento devido ao commercio interior e principalmente à exploração das minas do Transvaal.

Em 1889 foram esses rendimentos 4095.954 libras accusando sobre as receitas de 1888 um excesso de 533.449 libras.

No mez de janeiro do anno corrente produziram as receitas 422.045 libras ou mais 57.200 libras. do que em janeiro de 1889.

A exploração dos caminhos de ferro do Natal, na extensão de 375 kilometros, produziu durante o anno de 1889 o rendimento bruto de 2.408.670.000 réis ou por kilometro 6.241.200.

A receita proveniente das mercadorias foi 1.946.812 e a devida aos passageiros 398.016.000 réis.

O aumento de tal receita em relação à produzida no anno anterior foi de 53 e $\frac{3}{4}$ %.

As despesas da exploração que em 1888 tinham absorvido 75 e $\frac{1}{2}$ por cento do rendimento total desceram no ultimo anno a 53 $\frac{3}{4}$ por cento.

As receitas geraes d'esta importante colonia continuam em rapido crescimento. Tendo sido em janeiro de 1889 de 485.824.500 réis, subiram em igual mez do anno corrente a 678.658.500 réis.

PONTE DE VILLA DO CONDE

Foram adjudicados os trabalhos de terraplenagem da avenida esquerda da ponte sobre o Ave em Villa do Conde, sendo o preço preferido muito vantajoso para o Estado.

A Empreza Industrial Portugueza foi adjudicada a construcção da ponte de ferro e pedra pelo preço de réis 57.800.000, devendo os trabalhos principiar brevemente.

LINHAS PORTUGUEZAS

Estação do Rocio. — A's pessoas que nos teem perguntado porque é que os preços d'esta estação para Cintra são diferentes dos de Alcantara temos a explicar:

Em primeiro logar o nosso revisor fez-nos dizer que a ida e volta em 2.^a classe será 900 reis quando são 800.

Em segundo deve notar-se que a distancia do Rocio é superior á de Alcantara; e finalmente é dividida em duas linhas de diferentes condições de concessão pelo que tendo os preços que ser regulados por duas tarifas diferentes, se a companhia se cingisse restrictamente á reducção de 20 % fixada na tarifa geral de Cintra-Torres, ainda os preços de ida e volta seriam um tanto superiores aos que vão ser adoptados para Cintra.

Devemos accrescentar que além da estação do Rocio vai tambem ser provisoriamente aberta a de Campolide de que pertence tambem á linha Urbana.

Caminho de ferro de Chaves. — Diz o correspondente de Braga para o *Commercio do Porto*.

Os delegados de Guimaraes, Fafe, Cabeceiras e Celorico de Basto foram ao governo civil solicitar do chefe superior d'este distrito a sua valiosa protecção, para que o governo decrete o prolongamento do caminho de ferro d'aqui para a villa de Chaves. A frente dos mesmos delegados estavam tambem, os srs. deputados Guilherme de Abreu, Bernardino Passos e José de Oliveira Peixoto.

Ao pedido que se fez respondeu o sr. conselheiro Jeronymo Pimentel, dizendo: Que no seu animo estava o desejo de ser util a todos os concelhos d'este distrito, especialmente áquelles que queriam tão notavel e tão importante melhoramento publico; que as precarias circumstancias do thesouro não permittiam actualmente o fazerem-se obras dispendiosas; mas que, ainda assim, podia asseverar que o ministerio ia, na proxima legislatura, apresentar o projecto para a construcção do caminho de ferro de Braga a Guimaraes e d'ahi á villa de Fafe, ficando para o anno seguinte a apresentação do projecto desde Fafe até Chaves.

Declarou s. exc.^a que já n'este mesmo assumpto tratára, com verdadeiro interesse, perante o governo e que, esperava em breve ver realizados os desejos de todos aquelles que pediam a construcção do caminho de ferro para Traz os-Montes, porque o governo está nas melhores disposições a este respeito.

LINHAS HESPAÑOLAS

Caminho de ferro de Canfranc. — Na ultima reunião da sociedade anonyma aragoneza do caminho de ferro de Huelva a França por Canfranc, deu-se conhecimento de interessantes indicações com respeito ao estado em que se encontram os trabalhos e estudos d'esta linha. Na secção de Huelva a Jaca (111, km 07671) já estão picotados 104, km 55471, sendo os projectos aprovados pela administração superior, de modo que apenas 6, km 513 carecem d'essa approvação.

Os engenheiros do Estado, e os da companhia dos caminhos de ferro do Norte, estão estudando com afincô o trajecto comprehendido entre Jaca e a parte sul do tunnel internacional.

As adjudicações para os trabalhos de construcção teem sido feitas na extensão de 104, km 55471, e elevam-se a cerca de 7.186.792 francos.

As expropriações já feitas comprehendem 72, km 74909, projectando-se outras na extensão de 31, km 80562.

A via está completamente construida n'uma extensão de 40, km 050.

Calcula-se que a linha completa de Huelva a Canfranc, será aberta á exploração d'aqui a quatro annos. Os rails hespanhóes estarão collocados em menos de tres annos até uma distancia apenas de 28 kilometros da fronteira franceza, enquanto que pela mesma epocha os rails franceses apenas chegarão a Oleron, povoação situada a 52 kilometros da fronteira hespanhola.

Como se vê os trabalhos, por parte da Hespanha, estão muito mais adeantados, e tudo leva a crer que para que os franceses alcancem o mesmo estado das obras hespanholas, são ainda precisos, pelo menos, uns seis anos, cifra que não nos deve parecer exagerada, porque nos devemos lembrar que a França ainda tem que construir a difícil e perigosa rampa de Bedous, e a sua parte do tunnel que é de 8 a 9 kilómetros.

LINHAS ESTRANGEIRAS

Linhos ferreas na Dinamarca. — Acaba de ser presente ao *Folketing* (Parlamento) pelo governo dinamarquez um projecto de construcção d'um caminho de ferro, contornando o littoral do estreito do Sund entre Copenague e Helsingor.

Para a construcção d'esta linha ferrea foi o ministro das finanças auctorizado a realizar uma emissão de obrigações com o juro de 3 1/2 %, reembolsaveis a partir de 11 de dezembro de 1910.

As despesas calculadas no orçamento a que procedeu elevam-se a 5.740.000 francos para a construcção, não contando com o custo dos terrenos a adquirir, e 1.288.000 francos para a compra de material circulante.

Vae progredindo na industria ferro-viaria a Dinamarca, progressos que mais se accentuarão quando concluida a projectada linha que ligará a sua capital com uma das suas principaes cidades.

Tramways funiculares. — Foi apresentado ao Conselho Municipal de Paris, por M. Passedoit, um projecto para a construcção de duas linhas de tramways funiculares no *faubourg Montmartre*.

Uma d'ellas irá da praça da Trindade ao bairro de Ornano; e a outra da praça Cadet á rua Championnet.

Cada trem funicular compôr-se-ha de duas carruagens, uma para passageiros, outra para mercadorias, deveando ser postas em movimento por meio d'uma máquina fixa, collocada no centro ou eixo das extremidades.

Os rails serão dois e entre elles collocar-se-ha um tubo chanfrado na parte superior para deixar livre passagem aos apparelhos de ligação e um cabo interminável que circulará no tubo, effectuando a tracção.

A velocidade será de 20 kilómetros por hora, podendo os tramways parar em qualquer ponto á vontade dos passageiros.

As despesas da primeira installação estão calculadas em quatro milhões.

Linhos brazileiros. — O governo provisorio da Republica do Brazil, concedeu á companhia do caminho de ferro de Sapucahy, auctorisação para construir uma linha ferrea de Botafogo a Angra, passando por Santa-Cruz.

Esta mesma companhia tambem requereu licença para prolongar o caminho de ferro de Santa Isabel, que tambem é propriedade sua, até o littoral do oceano Atlantico, em Santa Cruz.

Na Alsacia-Lorena. — Diz o *Journal des Transports*, que em breve se começarão os trabalhos de construcção d'uma linha directa de Strasbourg a Montreux-Vieux, passando por Cernay, linha que terá uma grande importancia estrategica e commercial, por constituir uma segunda via de concentração em Belfort.

Partirá da estação de Belweiller, na linha de Strasbourg a Bâle, e tomado a direcção do sud-sueste, atravessará a planicie de Ochsenfeld, passando por Cernay. D'aqui, servindo-se da actual linha de Cernay a Massenavaux, irá até a estação de Burnhaupt, d'onde se dirigirá

para Dannemarie ou antes para Montreux-Vieux, ligando-se então com a linha de Bâle-Mulhouse-Belfort.

O tunnel do Simplon. — Um despacho de Berne, recebido em Paris, declara que o conselho federal suíso informará a companhia do caminho de ferro do Jura-Simplon de que está disposto a proseguir com o governo italiano nas negociações relativas ao estabelecimento do tunnel, segundo o projecto de 1882.

A companhia foi convidada a apresentar o mais brevemente possível, os planos definitivos da construcção do tunnel, e o orçamento das despesas.

O governo suíso remetterá esses planos, ao governo italiano, para chegarem a um accordo definitivo sobre a construcção d'esta obra tão importante.

COMMERCIO PORTUGUEZ

RESUMO COMPARATIVO DO MOVIMENTO DE MERCADORIAS,
INCLUINDO O DO OIRO E PRATA EM BARRA E EM MOEDA
DURANTE O ANNO DE 1889

Importação para consumo

	1888	1889
Animaes e seus productos.....	2.322:563	2.832:120
Lã e pellos.....	1.903:491	2.044:133
Seda	1.222:359	1.427:956
Algodão	3.491:431	3.682:095
Linho e seus congeneres.....	880:357	1.014:651
Madeira	1.325:176	1.694:183
Substancias mineraes, vidro, crystal, etc	2.953:071	3.476:316
Metaes	2.477:074	3.245:053
Substancias alimenticias.....	10.851:206	10.529:179
Instrumentos, machinas, e utensilios, etc.....	2.543:539	3.072:246
Diversas substancias e productos.....	1.043:742	1.215:640
Manufacturas diversas.....	2.090:070	2.352:107
Mercadorias livres de direitos	4.895:813	5.205:575
Taras	82:286	68:887
Somma	38.082:178	41.860:231
Oiro e prata em barra e em moeda	6.684:909	10.492:758
Total	44.767:087	52.352:855

A mais em 1889

Exportação nacional e nacionalizada

Animaes e seus productos.....	255:960	281:138
Lã e pellos.....	266:961	280:062
Seda	25:755	24:000
Algodão	116:493	123:156
Linho e seus congeneres	25:699	19:062
Madeira	122:300	148:008
Substancias mineraes, vidro, crystal etc	514:477	525:861
Metaes	175:167	231:457
Substancias alimenticias	16.090:217	15.553:063
Instrumentos, machinas, e utensilios, etc.....	153:229	127:619
Diversas substancias e productos.....	2.151:402	2.418:751
Manufacturas diversas.....	235:115	246:940
Mercadorias livres de direitos	3.310:186	3.464:393
Somma	23.442:961	23.443:510
Oiro e prata em barra e em moeda	621:228	1.987:655
Total	24.064:189	25.431:165

Exportação estrangeira e ultramarina

Diversas mercadorias	Reexportação	5.524:116	6.989:401
	Transito	2.046:649	2.522:044
Oiro e prata em barra e em moeda	Somma	7.570:765	9.511:445
	Reexportação	5:710	180
Oiro e prata em barra e em moeda	Transito	1.942:050	-
	Somma	1.947:760	180
Total		9.518:525	9.511:625

**COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES
DA BEIRA ALTA**

Relatorio do Conselho d'Administração, á Assembléa Geral

Senhores:

Abrindo, conforme ordenam os artigos 43.^º e 45.^º dos Estatutos a Assembléa Geral ordinaria, reunida para dar o seu parecer sobre o balanco e contas de 1889, o nosso primeiro dever é saudarmos com respeitosa homenagem a memoria d'el-rei D. Luiz, e a acclamação de seu filho el-rei D. Carlos I. Cruelmente ferida, duas vezes no anno findo, a familia real, recebeu os testemunhos de sympathia universal. O nosso vice-presidente, o conde de Ficalho foi encarregado de representar por parte da Companhia Portugueza da Beira Alta, os sentimentos de todos nós.

A expressão d'esses sentimentos unaniimes entre nós, vimos hoje juntar os nossos votos pela prosperidade do novo reinado.

Durante o anno que findou, a exploração das nossas linhas, produziu receitas liquidas muito superiores ás de 1888, as quaes todavia já haviam sido sensivelmente maiores do que as de cada um dos annos precedentes. O progresso é pois constante, como tereis occasião de notar satisfatoriamente.

Os transporries de materiaes destinados á construcção de novas linhas, e tambem a frequencia cada vez mais activa da nossa linha pelos transportes internacionaes, influenciaram dalgum modo nos resultados do exercicio findo, mas o aumento provem sobretudo, como nos annos precedentes, do continuo desenvolvimento do nosso trafego local.

A extensão das zonas cultivadas, a melhoria das culturas, o desenvolvimento das relações commerciaes entre a zona servida pelas nossas linhas e os grandes centros de Portugal, garantem-nos a confiança de que a epocha do progresso local está apenas em principio; infelizmente este trafego tem sido prejudicado em muitos pontos, pela falta de estradas, em numero ou em estado suficiente, para que os productos do solo, possam ter um meio facil de serem transportados ás gares. Persistimos, por isso, em exigir dos poderes publicos um melhoramento n'este genero, melhoramento que comnosco, reclamam os interesses de toda a província.

Estes interesses communs exigem não menos imperiosamente a execução dos tão necessarios trabalhos do porto da Figueira.

Todavia, contrariamente ás esperanças que nutrimos o anno passado e que vos foram manifestadas—esta questão d'uma importancia vital para regiões interessadas ficou estacionaria; o anunciado projecto está ainda em estudos. Não queremos comultimo duvidar de que—inspirando-se n'um principio de justa equidade—o governo venha a admittir o porto da Figueira no numero dos que participam dos sacrificios que o Estado generosamente faz, para o serviço geral dos portos.

A abertura do ramal d'Alfarelos á Figueira veio exercer sobre o nosso trafego, a influencia que se devia esperar.

Os transportes de ou para Coimbra e os com destino á fronteira de Valencia d'Alcantara ou de Elvas, fazem-se agora por esta linha de preferencia á nossa.

Se, não obstante este conjunto de causas adversas, contra as quaes nos consideramos impotentes, o exercicio ae 1889, apresenta notavel augmento de receitas, não é certo que este resultado justifica d'uma maneira irrefutavel a propria vitalidade da nossa empreza e a fé que todos temos no seu futuro?

Os elementos detalhados das Receitas e das Despezas do anno de 1889, são os seguintes :

RECEITAS

Fazendo a deducao:

de 52.388,15, somma que representa a garantia de um minimo de transportes, cujo complemento nos deve ser entregue em 1890 e 1891, e que teremos de reembolsar ulteriormente aos interessados;

de 9.749,77, correspondentes aos reembolsos feitos durante o anno;

de 97.809,68, representando o imposto recebido por conta do governo portuguez,

As receitas brutas elevaram se a ou seja 8.123 francos por kilometro explorado e por anno.

As receitas correspondentes ao anno precedente, apenas attingiram a O augmento é pois, de isto é 14 %.

As receitas de passageiros elevaram se a Apresentam portanto em relação a 1888 um augmento de 5.054,94, não obstante as derivações provenientes da abertura da linha d'Alfarelos.

Fr. 2.055.119,19
1.796.952,74
258.166,45
679.977,88

As receitas de bagagens e cães elevaram-se a.....	20.269,30
e as de recovagens a.....	110.839,13
Estes productos não differem sensivelmente dos do anno anterior.	
As receitas de pequena velocidade (comprehendendo os productos diversos) attingiram.....	1.164.804,52
isto é, um augmento de.....	245.227,89
ou seja aproximadamente 27 % sobre as de 1888.	
Finalmente as receitas fora do trafego, foram de.....	79.228,36
o que representa a mais.....	13.493,66

DESPEZAS

As despezas totaes foram de.....	950.587,69
isto é, um augmento sobre 1888, de.....	75.835,79
Este excesso, que justifica o accrescimo comprovado do trafego, é devido, em cerca de metade, ao servico de tracção, em vista do augmento do numero de comboios e á elevação do preço do carvão.	

Uma grande parte é tambem destinada á conservação do material motor e circulante dos edificios e obras d'arte.

Tendo o Conselho deliberado como regra immutavel o manter em perfeito estado a linha e o seu material, é natural que as despezas de conservação sejam mais elevadas hoje do que nos primeiros annos de exploração.

Contudo, a despesa não excede por kilometro explorado e por anno a 3,792,83

Excedente das receitas sobre as despezas

O excedente das receitas sobre as despezas é de...	1.095.531,50
a mais do que no anno anterior.....	182.330,66

ou seja perto de 20 %.

Finalmente, a proporção entre as despezas e as receitas que já no anno precedente não excedera a 46,8 %, baixou ainda este anno a 44,6 %.

Como já tivemos occasião de explicar no nosso precedente relatorio, o saldo disponivel em 31 de dezembro de 1888, era..... 273.715,90

A conta da exploração de 1889, salda-se com um excedente de..... 1.095.591,50

O excedente total é de..... 1.369.247,40

Distribuiu-se aos portadores de obrigações o seguinte:

Em 30 de junho de 1889 — O saldo do coupon n.º 13 (1,20), 3 francos por conta do coupon n.º 14.... 508.691,40

Em 31 de dezembro de 1889 — O saldo do coupon n.º 14 (4,20)..... 508.691,40

Foi além d'isso deduzido:

Para imposto de sellos e despezas relativas aos pagamentos dos coupons..... 61.636,15

Para despezas d'installações novas lançadas á conta na conta do primeiro estabelecimento..... 23.382,18

Resta por conseguinte..... 102.401,13

que, em virtude das precedentes disposições, as reservam para installações ou acquisicoes novas e para as necessidades imprevistas..... 266.846,27

150,000

Restando..... 116.846,27

que se juntará ás quantias que o rendimento do primeiro semestre de 1890 permitir que distribuam no dia 30 de junho proximo aos portadores d'obrigações.

Contas do primeiro estabelecimento

Estas contas figuram no balanco, pela importancia de..... 65.602.258,30

o que dá para o exercicio de 1889, um pequeno augmento de..... 23.382,10

que se decompe da seguinte maneira:

Começo dos trabalhos de renovação da ponte de Salamanca (a terminar em 1890)..... 310.13,84

Construcção de habitações para os empregados, e de water-closets, reclamados pelos viajantes..... 3.013,84

Trabalhos de alargamento das gares de Figueira e Pampilhosa, precisos em vista das suas comunicações directas com a Companhia Real (a continuar em 1890)..... 15.562,45

Saldos de indemnisação de construcção da linha da Figueira e diversos..... 1.115,51

Total..... 23.382,18

Em 1888 deu-se um caso que chamou a nossa attenção. N'uma região proxima das que serve a linha da Beira Alta, formou-se um grupo com o fim de estabelecer uma nova via ferrea, delineada

immediatamente em muito restrictas condições, e d'um carácter especial. No anno passado os projectos d'esta empreza definiram-se mais claramente, e ella apareceu nos soli o titulo e com as pomposas pretensões de *Caminho de Ferro do Mondego*.

A simples inspecção dos planos nos demonstra que, na sua generalidade o traçado d'esta linha, estende-se de Coimbra à Covilhã, paralelamente á nossa, da qual se separa em uma distancia inferior a 40 kilometros.

Dá-se pois uma infracção de caderno d'encargos imposto pelo governo á nossa companhia, aceite por ella, e que representa a lei immutavel das duas partes.

Já foi por nós entregue ás Côrtes, no dia 7 de junho ultimo, um protesto que necessariamente será reproduzido perante as novas camaras, e que bastará — temos essa confiança — para assegurar o respeito dos vossos direitos garantidos pelo contracto synalagmatico de 3 d'agosto de 1878.

Nenhum facto novo ha a notar, desde o nosso ultimo relatorio, relativamente á reclamação entregue ao governo, pelo nosso intermedio em nome e por conta da Empresa geral dos trabalhos de construção da Beira Alta. Os acontecimentos politicos do anno e o seu carácter excepcional explicam este estado de cousas. Têm-se feito activas negociações para o fazer cessar.

No fim do anno ultimo, a morte levou-nos o sr. conde Vandal que desde 1880, ocupara o lugar de administrador, e desde 1888 o de Vice-Presidente, no conselho da vossa companhia, e que lhe consagrhou com a sua dedicação, o fructo da sua longa e elevada experienzia. Aos nossos unanimes sentimentos a Assembléa certamente associará os seus.

Propomos que se não proceda na actualidade, ao preenchimento d'aquella vaga.

Os administradores que teem que sahir este anno são:

M. M. «S. Boitelle.

«O. Boitelle.

«Barão de Russierl.

«Caillat.

São reeligíveis.

Em conformidade do artigo 38.^o dos Estatutos tereis de eleger os membros do conselho fiscal para o exercicio de 1890.

Quando tiverdeis lido o parecer emitido pelo conselho fiscal, no que diz respeito ao relatorio e contas, que vos serão apresentadas, submeteremos ao vosso voto as resoluções inscriptas na ordem do dia.

(Continua)

CONCURSOS

Caminhos de ferro do Sul e Sueste. — Até 11 de junho, ás 11 horas da manhã recebem-se propostas no governo civil do distrito de Lisboa, para o fornecimento de 50:000 travessas de pinho creosotadas e 10:000 travessas de carvalho.

Os depositos provisórios para poder licitar são: para o fornecimento de travessas de pinho creosotadas 975\$000 réis; para o das travessas de carvalho 375\$000 réis, e para todo o fornecimento 1:350\$000 réis.

Direcção de Obras Públicas do distrito de Faro. — Até 8 de maio, ás 12 horas dia está aberto concurso no governo civil de Faro, para a arrematação da construção de uma ponte metálica sobre o esteiro da Carrasqueira, no troço da estrada distrital n.^o 192, Mertola e Villa Real de Santo António, comprehendido entre Castro Marim e Villa Real, constituindo uma empreitada geral sob a denominação de Ponte da Carrasqueira, sob a base de licitação de réis 30:000\$000 e o deposito provisório de 750\$000 réis.

Vejam-se as condições que publicámos em o nosso n.^o 55,

AVISOS DE SERVIÇO

COMPANHIA REAL

DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Ampliação da tarifa especial n.^o 1—Grande velocidade para o transporte de aguas naturaes do paiz

Desde 1 de maio de 1890, as expedições de Aguas naturaes do paiz effectuadas em grande velocidade serão taxadas pela tarifa especial n.^o 1 de grande velocidade, em vigor desde 15 de março do corrente anno, ficando em tudo o mais subordinadas ás condições do mesma tarifa, embora o transporte se efectue em vasilhas de folha ou barro, não tomendo, porem, n'este caso, a Companhia responsabilidade alguma pelos volumes assim acondicionados.

Lisboa, 18 de abril de 1890.

Comboio entre Pedrouços e Cascaes

Desde 27 d'abril de 1890, além dos comboios indicados no horario D. 36 de 19 de novembro de 1889, em vigor no Ramal de Cascaes, haverá aos domingos e dias santificados mais os seguintes comboios:

Ascendente n.^o 165, partida de Pedrouços ás 8 h., chegada a Cascaes 8,50 da tarde.

Descendente n.^o 166, partida de Cascaes ás 7 h., chegada a Pedrouços ás 7,50 da tarde.

Ficam em vigor para estes comboios as condições e preços da Tarifa publicada pelo cartaz D. 35, respectivo a este ramal.

Lisboa, 25 d'abril de 1890.

Apeadeiro de Tancos

Desde 28 do corrente, os comboios directos n.^o 47 e 48, terão paragem de um minuto n'este apeadeiro, ao kilometro 115,678 da linha de Leste, para serviço de passageiros, sem bagagem registada, effectuando-se sómente estas paragens durante o tempo em que houver exercícios no acampamento militar de Tancos.

Lisboa, 26 d'abril de 1890.

O DIRECTOR DA COMPANHIA
Pedro Ignacio Lopes.

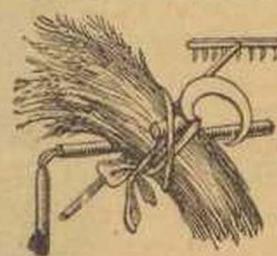
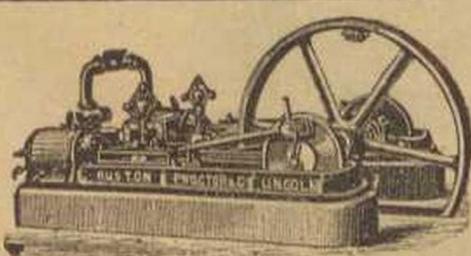
Typ. do Commercio de Portugal—Rua Ivens, 35

COMPANHIA CENTRO AGRICOLA INDUSTRIAL

Fundada em 1876

21, 23, 25, Rua do Arco do Bandeira, 27, 29, 31
LISBOA

DEPOSITO DE MACHINAS PARA A AGRICULTURA E INDUSTRIA



Officinas: 628 a 632, Rua 24 de Julho — Escriptorio: 12 a 14, Rua do Arco do Bandeira

POZZOLANA DOS AÇORES

OU

CIMENTO HYDRAULICO

Germano Serrão Arnaud, — Lisboa, Caes do Sodré 84, 2.^o

Material aprovado por todos os engenheiros, nacionaes e estrangeiros, para obras hidráulicas, taes como: aqueductos, canos tanques, muralhas, poços, dokas, caes, canaes, etc., etc.

Tem sido empregado nas obras do arsenal de marinha, da companhia das aguas, caminhos de ferro portuguezes, alfandega do Porto, barras da Figueira e S. João da Foz, pontes em Abrantes e na Regua, e de muitas outras de vulto como aterro da Boa Vista em Lisboa, doka de Ponta Delgada, na ilha de S. Miguel, e encanamento do rio Alviella.

Os jazigos de pozzolana que exploramos na ilha de S. Miguel (Açores) permitem-nos fornecer este material em quaisquer proporções por maiores que sejam as exigencias dos pedidos, sendo 5 kilogrammas a quantidade maxima para vendas.



EMPREZA INSULANA DE NAVEGAÇÃO

CARREIRA A VAPOR PARA AS ILHAS DOS AÇORES E MADEIRA

No dia 5 de cada mez, ás 10 horas da manhã, para S. Miguel, Terceira, Graciosa, S. Jorge, Pico, Fayal e Flores.

No dia 20 de cada mez, ás 10 horas da manhã, para a Madeira, Santa Maria, S. Miguel, Terceira e Fayal.

LISBOA

O AGENTE

84, CAES DO SODRÉ 2.^o

Germano Serrão Arnaud

Empreza Industrial Portugueza

SANTO AMARO, LISBOA — N.º telephonico 168

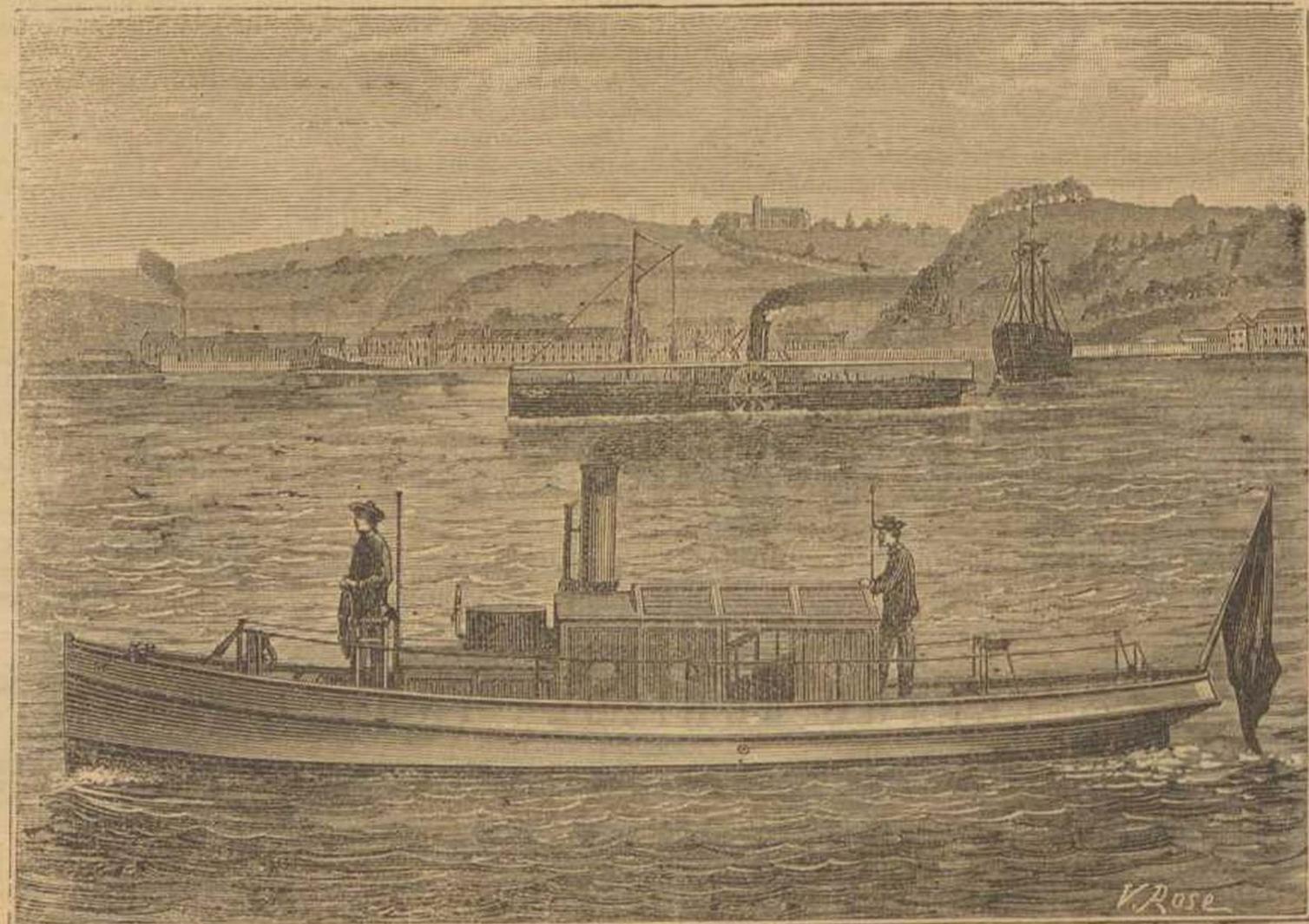
CONSTRUÇÕES NAVAES COMPLETAS

Construcção e assentamento de pontes Metallicas para Estradas e Caminhos de Ferro
E DE

COFRES Á PROVA DE FOGO

CANALISAÇÕES PARA AGUA, GAZ OU ESGOTOS

Tubos de ferro para as mesmas, fundidos em rampa e ao alto



Lancha de ferro a vapor construida em 1883 nas officinas da
EMPREZA INDUSTRIAL PORTUGUEZA para serviço de reboque no Pará

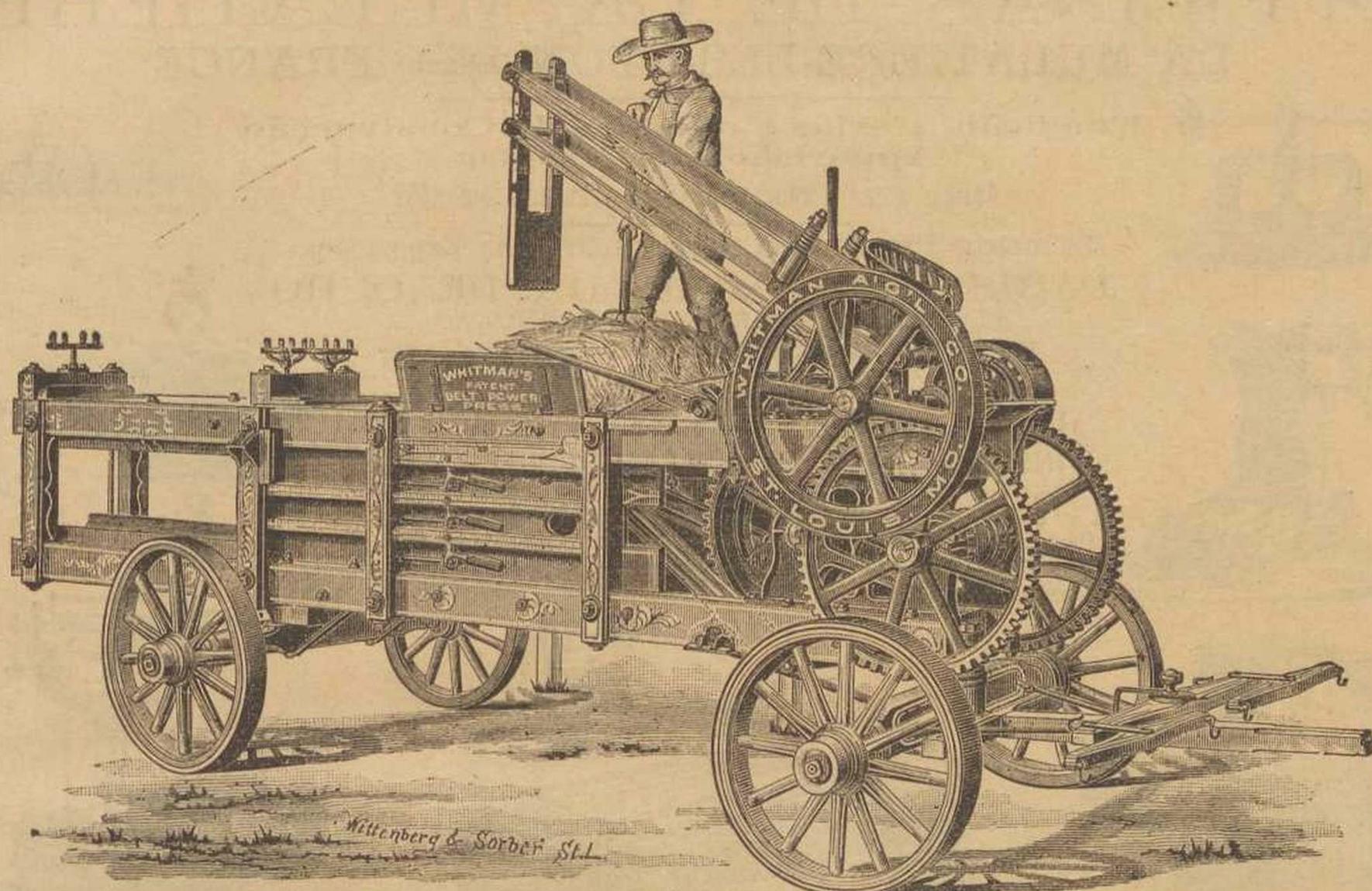
Tem sempre promptos a entregar tubos de boca e cordão e peças de ligação para os mesmos, entregando-os envernizados ou não, á vontade do comprador. Encarrega-se tambem do assentamento de tubagens; tendo já sido confiado ás suas officinas a execução de canalisações importantes, entre outras o esgoto da Penitenciaria de Lisboa na extensão de cerca de 4:000 metros de 0,30 de diâmetro.

É a fundição em Santo Amaro a unica que em Portugal tem a installação necessaria para fundir tubos ao alto; os tubos de 3 metros dão a vantagem de enorme economia de juntas ao serem empregados em canalisações. Todos os tubos são garantidos por uma pressão de 10 atmospheras. Os preços correntes fornecem-se a quem os solicitar, assim como os esclarecimentos de preços.

EMPREZA INDUSTRIAL PORTUGUEZA

Santo Amaro, LISBOA.

Companhia Real Promotora da Agricultura Portugueza



PRENSAS COMPRESSORAS DE PALHA E FENO WHILMAN

PREMIADAS EM TODAS AS EXPOSIÇÕES

Estas machinas são d'um transporte facil, trabalhando com a força de 4 cavallos, produzem 600 fardos por dia.

Movidas por 2 cavallos, com o auxilio de 3 homens, podem comprimir 200 fardos de 55 kilos cada um, em 10 horas de trabalho.

A força da pressão é de 300 kilogrammas por metro cubico e pôde regular-se com toda a facilidade, o tamanho e peso dos fardos.

São muito simples, solidas e de facil manejo, apresentam grande vantagem para o transporte da palha e feno, e tornam-se de immensa utilidade para os exercitos, a que estão adoptadas na Russia e Italia.

Os fardos ficam impermeaveis e incombustiveis.

UNICOS REPRESENTANTES EM PORTUGAL

A Companhia Real Promotora da Agricultura Portugueza
Ala poente do Mercado 24 de Julho-Aterro da Boa Vista—Lisboa

Fabrica na Trafaria

DYNAMITE

Preços Dynamite n.º 1, cada kilogramma 850 réis

” ” ” 3, ” 450 ”

Capsulas, a caixa de 100: S 460 réis — D 700 réis — T 900 réis.

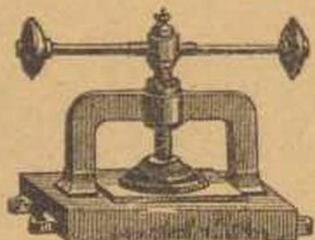
Mecha ou Rastilho, preços conforme a qualidade.

AGENTES EM LISBOA: Lima Mayer & Filhos, R. da Prata, 56, 1.^o — AGENTE NO PORTO: D. Mat' Feuerheer Junior & C.; R. Belmoum

B. TRAYVOU

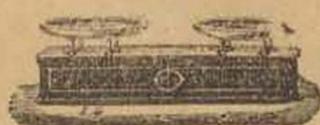
OFFICINAS DE LA MULATIÈRE

LA MULATIÈRE-LES-LYON (Rhône) FRANCE



Fundição, Forjas e officinas de Construcção
Apparelhos de Pesagem

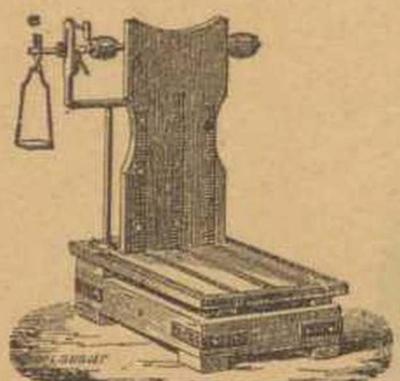
Antiga casa Béranger & C.ia, Fundada em 1827



Primeiros Premios em todas as Grandes Exposições
PARIS 1889 — MEDALHA DE OURO

DEPOSITOS COM OFFICINAS DE REPARAÇÃO

Paris, rue St. Anastase, 10 — Lyon, rue Centrale, 41
Marseille, rue Paradis, 31



AUGUSTO LAVERRÉ — REPRESENTANTE NO PORTO
INSTRUMENTOS DE PESAGEM PRIVILEGIADOS

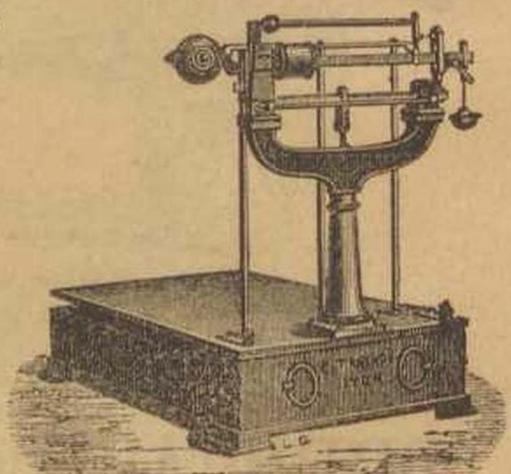
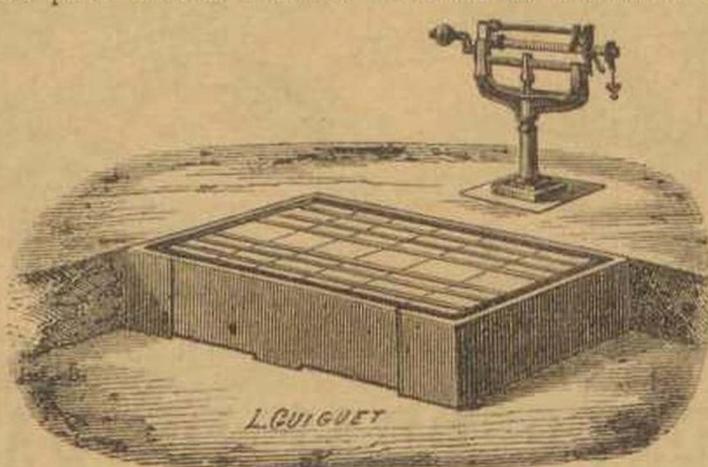
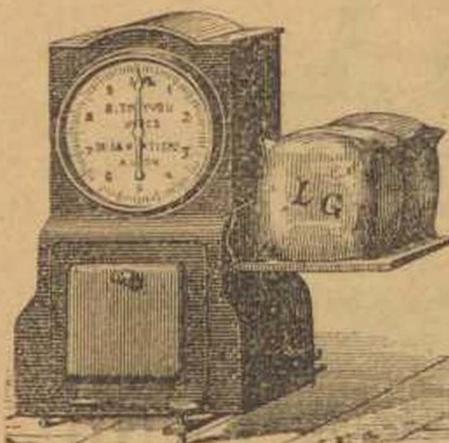
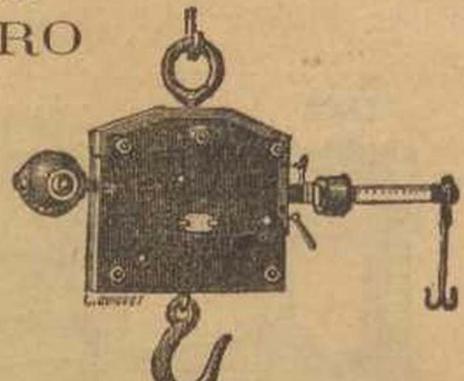
Basculas e balanças automaticas, sistema Dujour, Privilegiadas.

Pontes basculas para caminhos de ferro, cidades e industriaes.

Basculas de madeira e metallicas decimais e romanas ou duplo-romanas

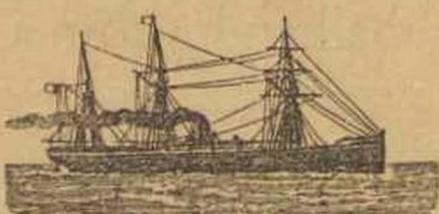
Balanças Béranger — Prensas de copiar em ferro e fundição

Machinas para essaiar metaes. Material de caminhos de ferro



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

(MALA REAL INGLEZA)



A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Em 12 de maio o paquete «TRENT»

Para Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos
Montevideo e Buenos-Ayres

Para Vigo e Southampton o paquete «Elbe» es-
perado de 8 a 9 de maio

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

Ha a bordo de todos estes paquetes cosinheiro e creados por-
tuguezes.

AGENTES

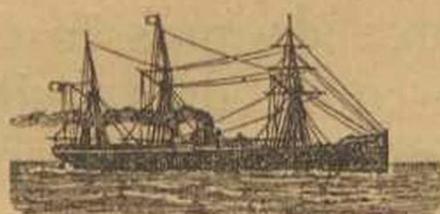
Em Lisboa: — KNOWLES RAWES & C.º — R. dos
Capelistas, 31, 1.º

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



Mala Real Portugueza

Empreza de Navegação a Vapor pa-
ra o Ultramar, por contracto com
o governo de Sua Magestade.



Carreira para os portos do Brazil

O paquete portuguez MALANGE, sairá no dia
7 de maio, ás 3 horas da tarde para:

Pernambuco, Bahia,
Rio de Janeiro e Santos

Roga-se aos srs. passageiros e carregadores o
obsequio de dirigirem os seus pedidos ao escriptorio
da Empreza, rua do Arsenal, 54, 1.º andar.



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Serviço combinado com os caminhos de ferro do Minho e Douro

TARIFA COMBINADA P. N.º 1 — GRANDE VELOCIDADE

para transporte de

PassageirosDe 3.^a Classe**OPERARIOS E TRABALHADORES****Desde 1 de Maio de 1890**

Das estações abaixo as da frente ou vice-versa	Malveira a Torres Vedras	Bombaral a Telhada	Anieira a Figueira	Pombal a Taveiro	Coimbra B a Aveiro	Estarreja a Porto	Famalicão a Braga e Barelos	Tamel a Valença
Lisboa-Caes dos Soldados.....	500	15000	15200	15200	15500	15500	15800	25100
Poco do Bispo a Sant'Anna.....	—	—	—	15200	15500	15500	15800	25100
Santarem a Entroncamento.....	—	—	—	—	15200	15500	15800	25100
Payalvo a Pombal.....	—	—	—	—	—	15200	15500	15800
Lisboa-Alcantara.....	500	15000	15200	—	15500	15500	15800	25100
Bemfica a Runa.....	—	—	15200	—	15500	15500	15800	25100
Torres Vedras a Vallado.....	—	—	—	—	15200	15500	15800	25100
Martingança a Figueira.....	—	—	—	—	—	15200	15500	15800

Condições

1.^a Estes bilhetes só serão validos para os comboios especiaes denominados **Comboios de Operarios** segundo os horarios que forem anunciados. O Serviço para ou de além do Porto será anunciado nos horarios que se publicarem.

2.^a Não se concedem meios bilhetes.

3.^a Não se concede o transporte gratuito de bagagens aos passageiros munidos d'estes bilhetes.

No percurso de Leste e Norte, Cintra e Torres e Torres-Figueira-Alfarelhos, as bagagens serão taxadas pelos seguintes preços:

Cada 10 kilogrammas

Distancias	Réis	Distancias	Réis	Distancias	Réis
101 a 110 kilometros.....	66	204 a 210 kilometros.....	120	304 a 310 kilometros.....	166
111 » 120 »	72	211 » 220 »	121	311 » 320 »	166
121 » 130 »	78	221 » 230 »	127	321 » 330 »	166
131 » 140 »	84	231 » 240 »	132	331 » 340 »	170
141 » 150 »	90	241 » 250 »	138	341 » 350 »	175
151 » 160 »	96	251 » 260 »	143	351 » 360 »	180
161 » 170 »	102	261 » 270 »	149		
171 » 180 »	108	271 » 280 »	154		
181 » 190 »	114	281 » 290 »	160		
191 » 200 »	120	291 » 300 »	166		

No percurso das linhas do Minho e Douro é applicada a Tarifa Geral, taxando-se as bagagens pelo peso total, isto é: sem a concessão dos primeiros 30 kilogrammas gratuitos.

4.^a Todo o bilhete encontrado em outra data, estação ou comboio, será nullo e o seu portador considerado para todos os efeitos como passageiro sem bilhete.

5.^a Ficam em vigor as condições das tarifas gerais de cada uma das linhas em tudo que não seja contrário às disposições da presente.

6.^a Ficam pela presente annullados todos os preços anteriormente anunciados para o serviço de «Comboios Operarios».

Lisboa, 11 de Abril de 1890.

• Director da Companhia

Pedro Ignacio Lopes



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

e Sociedade dos Caminhos de ferro de Madrid-Caceres-Portugal

TARIFA INTERNACIONAL M. L. N.^o 6 — GRANDE VELOCIDADE
 PARA TRANSPORTE DE
PASSAGEIROS

Desde 15 de Maio de 1890

Das estações abaixo indicadas ás da frente ou vice-versa	Classes	Bilhetes simples						Bilhetes de ida e volta					
		1. ^a ZONA		2. ^a ZONA		3. ^a ZONA		1. ^a ZONA		2. ^a ZONA		3. ^a ZONA	
		Madrid a La Calzada	Navalmoral a Casar	Arroyo e Caceres a Valencia de Alcantara	Madrid a La Calzada	Navalmoral a Casar	Arroyo e Caceres a Valencia de Alcantara	Madrid a La Calzada	Navalmoral a Casar	Arroyo e Caceres a Valencia de Alcantara	Madrid a La Calzada	Navalmoral a Casar	Arroyo e Caceres a Valencia de Alcantara
		Réis	Pesetas	Réis	Pesetas	Réis	Pesetas	Réis	Pesetas	Réis	Pesetas	Réis	Pesetas
Portalegre, Assumar, Santa Eulalia e Elvas	1. ^a	6\$300	35,00	3\$600	20,00	1\$620	9,00	9\$450	32,50	5\$400	30,00	2\$430	13,50
	2. ^a	4\$680	26,00	2\$700	15,00	1\$260	7,00	7\$020	39,00	4\$050	22,50	1\$890	10,50
	3. ^a	2\$880	16,00	1\$800	10,00	720	4,00	4\$320	24,00	2\$700	15,00	1\$080	6,00

N. B. Os bilhetes de ida e volta terão os seguintes prazos de validade: 20 dias para a 1.^a zona, 15 dias para a 2.^a e 10 dias para a 3.^a.

Condições

1.^a Estes bilhetes são válidos para todos os comboios ordinários, que tenham ligação em Torre das Vargens, entre as estações portuguezas supra indicadas e o ramal de Caceres, e em Valencia d'Alcantara com os comboios hespanhóes.

Os passageiros de 1.^a classe, portadores de bilhetes d'esta tarifa, teem direito a ocupar, desde ou até Torre das Vargens, os lugares de luxo do comboio Sud-Express, sempre que os haja disponíveis, e pagando os supplementos previstos na Tarifa M. L. N.^o 10 de grande velocidade.

2.^a É concedido a cada passageiro o transporte gratuito de 30 kilogrammas de bagagem; os excedentes serão taxados pelos preços da Tarifa Geral Combinada de grande velocidade, e em conformidade com as condições da mesma.

3.^a Não se concede meios bilhetes.

4.^a As mudanças de classe serão cobradas pelas diferenças do preço da presente.

5.^a Os passageiros portadores d'estes bilhetes não poderão ficar em outra estação da linha portugueza que não seja a indicada no seu bilhete, como destino; caso o façam, terão que pagar a diferença entre o preço do seu bilhete e o que lhes corresponderia pagar pelos preços das Tarifas Geraes das duas Companhias, desde a estação de origem.

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

Operações aduaneiras

1.^a As bagagens que entrarem em Portugal por qualquer das fronteiras de Elvas ou Valencia d'Alcantara para reentrarem em Hespanha pela outra, atravessam o reino em **livre transito**, sem que sejam verificadas pelas alfandegas portuguezas, ou tenham a supportar quaisquer gastos.

2.^a As bagagens procedentes de Hespanha para qualquer das estações indicadas na presente, são verificadas pela alfandega portugueza, nas estações de Marvão ou Castello de Vide.

3.^a As bagagens procedentes de Portugal e destinadas a qualquer das estações do vizinho reino, compreendidas n'esta tarifa, são verificadas pela alfandega hespanhola de Valencia d'Alcantara.

Observação importante

A estação d'Elvas aceitará, para pagamento d'estes bilhetes, moeda hespanhola ao par (180 réis por peseta).

Lisboa, 12 de Abril de 1890.

O DIRECTOR DA COMPANHIA

Pedro Ignacio Lopes



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

ESTAÇÃO CENTRAL do PORTO

Serviço de passageiros e camionagens
entre a estação do Porto (Campanhã) e a Central
do Porto, estabelecida na

R. de Sá da Bandeira, n.º 100

Desde 1 de Novembro de 1879

DESIGNAÇÃO	Preços Réis
GRANDE VELOCIDADE	
PASSAGEIROS	
Cada pessoa.....	80
As crianças até 3 annos nada pagam; as maiores d'esta idade pagarão logar por inteiro.	
BAGAGENS	
Volumes registados.....{ De 1 a 30 kilogrammas.....	80
{ Cada 40 " mais.....	20
Volumes não registados{ Cada bahú, mala, alforge ou volume analogo podendo ser transportado á mão	40
{ Uma chapeleira	20
RECOVAGENS	
De 1 a 40 kilogrammas.....	400
Cada fracção de 40 kilogrammas mais	20
» canastra de creaçao do tamanho ordinario	60
DINHEIRO EM OURO, PRATA OU VALORES	
Até 50\$000 réis valor declarado	50
Cada 10\$000 » mais valor declarado	10
DINHEIRO EM COBRE	
De 1 a 40 kilogrammas.....	40
Cada 40 " mais.....	20
PEQUENA VELOCIDADE	
MERCADORIAS	
De 1 a 40 kilogrammas.....	80
Cada 40 " mais.....	20
Garruagens em suas rodas, cada uma.....	500

Condições

1.^a A Estação Central estará aberta para a venda de bilhetes, despacho de bagagens, recovagens e mercadorias de grande e pequena velocidade, de 1 de abril até 30 de setembro, desde as 7 horas da manhã até às 6 horas da tarde, e de 1 de outubro até 31 de março, desde as 8 horas da manhã até às 5 horas da tarde, devendo alem disso estar tambem aberta para o serviço de todos os comboios de passageiros, ascendentes e descendentes, hora e meia antes da partida ou chegada d'elles à estação do Porto.

2.^a A condução de passageiros entre a Estação Central e a Principal do Porto e vice-versa, effectuar-se-ha em carruagens americanas, commodas e bem servidas de gado.

3.^a As carruagens partirão da Estação Central 40 minutos antes da partida do Porto de cada comboio descendente, e do Porto para a Central depois da chegada de cada comboio ascendente, não devendo empregar no trajecto total entre as duas estações mais de meia hora.

4.^a Nas estações de Lisboa (Caes dos Soldados), e centraes das Rua do Ouro e Conde Barão, Carregado, Santarem, Torres Novas (Leste), Entroncamento, Abrantes, Crato, Portalegre, Elvas, Payalvo, Chão de Maçãs, Pombal, Coimbra, Mealhada, Aveiro, Espinho e Granja vender-se-hão bilhetes para a passagem nas carruagens da Companhia Carris de ferro do Porto desde a estação do Porto (Campanhã) até a Estação Central do Porto e vice-versa pelos preços indicados na presente tarifa.

5.^a Em todas as estações das linhas de Norte, Leste, Lisboa a Cintra e Torres, Torres à Figueira e Alfarrélos e Ramaes de Caceres e Coimbra, se registarão e facturarão bagagens, recovagens, e mercadorias de grande e pequena velocidade, para a Estação Central do Porto ou vice-versa, incluindo-se na taxa de recovagens e mercadorias de pequena velocidade, com designação especial, o preço respectivo ao transporte entre aquella estação e a do Porto (Pinheiro) ou vice-versa, em conformidade com esta tarifa. Com respeito ás bagagens cobrar-se-ha apenas o transporte em Caminho de ferro, devendo a camionagem ser paga separadamente pelos passageiros na Central do Porto.

6.^a Todas as despezas inherentes ás mercadorias transportadas pelo Caminho de ferro destinadas a Estação Central, tacs como despacho d'Alfandega, etc., serão abonadas pela Estação Central e cobradas directamente dos consignatarios, no acto da entrega das remessas.

Os volumes fechados á chave ficarão em deposito até que se apresente pessoa autorizada a abrir os para a respectiva fiscalização aduaneira.

7.^a A Companhia Carris de ferro do Porto limita aos passageiros que couberem em quatro carruagens americanas, per cada comboio, as que se obriga a conduzir, assim como a 4:000 kilogrammas de bagagens o peso dos volume escripturados d'esta natureza que se compromette a transportar de uma vez á chegada ou partida de cada comboio, encarregando-se do transporte dos excedentes d'este numero e peso, em viagens imediatamente successivas, dando em todo o caso preferencia aos passageiros munidos de bilhetes vendidos pela Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes.

8.^a A Companhia Carris de ferro do Porto não se obriga tambem ao transporte de volumes de peso indisivel superior a 500 kilogrammas, nem de dimensões incompativeis com o seu material circulante, prestando-se contudo a efectuar-o tanto n'um como n'outro caso, mediante ajuste previo.

9.^a Na Estação Central estará sempre á disposição do publico um livro em que os passageiros e expedidores ou consignatarios poderão formular quaesquer reclamações que tenham por oportunas, contra o serviço da mesma estação, quando não preferirem enval-as directamente á repartição do Trafego da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes.

Lisboa, 1 de Outubro de 1879.

O Director da Companhia
Pedro Ignacio Lopes

Edição de 1 de Abril de 1890.