

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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 Caceres e Madrid.

Tarifas das estações Centraes — de Lisboa e Porto.

SUMMARIO

Linha de Santa Combadão a Vizeu—Lourenço Marques ao Transvaal—Parte official—Ministerio das Obras Publicas Comercio 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 geradores Belleville—Descanço ao domingo—Santarem a Vendas Novas—Entre collegas—O Tempo—Distincção 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—Colonias 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 brazileiras—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 districto de Faro—Avisos de serço—Annuncios.

LINHA FERREA DE SANTA COMBADÃO 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 á Pova 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 chorographica, 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 conexão 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 concorria 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 constituíam 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 districto 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 Combadão, 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 commum 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 comprimento; 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 espósa, seguindo depois a do Dinha, ribeira affluente d'aquelle curso. No kil. 9 passa sobre a ponte do Nágosella, metallica, 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 construida com pedra de um bello aspecto, o que dá a esta obra grande realce. No kil. 23 fica a ponte metallica 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, metallica, 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. 40.600 a linha passa por baixo da estrada de Tondella a Vizeu em tunnel de 30^m, á sahida 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, metallico; mais nenhuma obra de importancia se encontra até o kil. 50, em que fica a estação de Vizeu, terminus provisório 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 sufficiente 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 metallico 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 tarraxas (tire-fonds). O numero de travessas empregadas é de 8 por carril de 6^m. Estes são de aço Bessemer, 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 Esslingen, Wurtemberg, deram ellas 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 mezes 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 machina de serviço de balasto já chegou á Fronteira.

As receitas teem baixado por causa das chuvas e portanto de difficuldade 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 construcções de casas.

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

A companhia neerlandeza 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 oppunham á realisacão de tão importante obra.

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

Diz o *Journal des Mines*:

«N'um discurso recentemente proferido em Klerksdorp, pelo presidente do Transvaal, M. Krüger, affirmou 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 necessario 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 construcção 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 concessionario 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 mantém a sua attitudo 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 razão que assiste á companhia anglo-americana a ponto de a levar a estes extremos acomodatícios 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 findo, da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem approvar os projectos datados de 18 de janeiro ultimo, e apresentados pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, de vinte e tres taboleiros metallicos 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 124,000 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 accordo com a direcção fiscal, adoptar os meios convenientes para garantir a segurança do pessoal de serviço na passagem sobre as pontes metallicas em que a viga é inferior á via.

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

Para o director da fiscalisação 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 approvar 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, augmentar-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 construcção 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 fiscalisação 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 approvar, sem prejuizo do praso 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, comprehendendo a planta geral da estação terminus de Arganil.

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

Para o director da fiscalisação da construcção 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 approvar o projecto, datado de 5 de fevereiro ultimo, e apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, de um suporte metallico 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, contudo, esta approvação ser allegada relativamente a quaesquer reclamações, que sejam feitas, pelo proprietario, quanto ao systema de conducção 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 fiscalisação dos caminhos de ferro de leste norte e Beira Alta.

Tendo a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes apresentado a conta da liquidación de garantia de juro relativa á exploração das duas primeiras secções da linha de Torres, Figueira e Alfaiellos, durante o semestre decorrido de 1 de julho a 31 de dezembro de 1889, na importancia de 28:967^{rs}655 réis, e com referencia á parte da 3.^a secção da mesma linha, durante o semestre referido, na importancia de 21:314^{rs}889 réis, e mostrando se da mesma conta, que o producto bruto kilometrico no referido semestre foi inferior ao minimo necessario 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, approvar a referida liquidação, como provisoria, visto não estar ainda feita a medição rigorosa da linha, e ordenar:

1.º Que a mencionada companhia seja paga a quantia de réis 15:870\$020, differença entre a importancia da garantia de juro, liquidada relativamente ás duas primeiras secções da linha referida, durante 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\$889 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 effeitos se communica ao respectivo director fiscal.

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

Para o director da fiscalisação dos caminhos de ferro de oes te.

Tendo o director da fiscalisação 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\$306,5 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 aquelle periodo, superior em 1:100\$930,5 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 responsavel pelo pagamento da differença entre esta quantia e a de 29:600\$237 réis, que representa a importancia total do juro garantido em 54\$65955, durante seis mezes:

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, approvar a referida liquidação, e ordenar que a 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 economico de 1889-1890 aquella differença na importancia de 28:409\$306,5 réis.

O que, para os devidos effeitos, se communica ao director da fiscalisação dos caminhos de ferro de Foz-Tua a Mirandella.

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

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

Ministerio dos Negocios da Fazenda

GABINETE DO MINISTRO

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

Artigo 1.º A partir do 1.º de maio proximo futuro, a fiscalisação do serviço de mercadorias em transito pelos caminhos de ferro, deixa de ser exercida por agentes fiscaes 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 approvou o manual para o serviço das praças de pré 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\$090 réis, custará por estes comboios semanaes, 2\$100; isto é, a redução, n'estes casos, é de 58,75 %, e entre Porto e Lisboa 60 %, reduções 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 annuciado, e por isso a parte que lhe respeita na tarifa não terá vigor emquanto 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 Caceres e Madrid. — E' 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 ali tomam a via ferrea. E' 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 rédes 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, economisando 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 definhar e desaparecer.

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 Brienzen no pequeno caminho de ferro, construido pelo notavel engenheiro Pünpm, 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 proseguirem 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 chapéu de chuva, uma mala, etc. Ainda nos punge a saudade de tão bellas paragens... e de uma inseparavel 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 attinge 2:180 metros; o vapor vae 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.

É 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 platafórma 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 ensurdecador.

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 commodidades, mas tambem com todas as exigencias... especialmente nos preços.

Tambem, em taes 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 apparencia de uma chuva de brilhantes, perolas, rubis e esmeraldas, dando, na sua queda, umas tonificações magicas, umas claridades de relampagos multicores a todo o horisonte 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 transportar-se 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 belleza 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 esplendidos 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 uma nesga 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 revolteia 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, áquellas entranhas 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, porem, 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 esculptura de madeira.

E' ali e em Brienz, que se produz a maior parte d'esses objectos que raro deixam de apparecer em todos os escriptorios; os pequeninos *chalets*, os tinteiros, as facas para papel, os confresinhos amarellos, os *vide-poches* as estantes, toda essa infinidade 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 grau de aperfeiçoamento a que chegaram. Desde 1850, epoca 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 reservatorios 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 atmospheres, 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 lugar a dilatação de todas as partes da caldeira sujeitas á acção do calor é livre em todos os sentidos, a fim de se evitar que as differenças de temperatura produzam deformações ou mesmo rupturas, como pôde succeder na parte das superficies de aquecimento mais exposta ao fogo, quando uma crusta calcaorea 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 fórma 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 aparelho.

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

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

As incrustações produzem com effeito uma diminuição progressiva da utilização do calor, pelo isolamento das superficies de aquecimento. E' pois indispensavel poder lavar com facilidade as differentes partes do aparelho 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 differentes peças os intervallos sufficientes.

A precipitação em um orgão especial dos saes calcaeos 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 utilização 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 dejectos dos depositos calcaeos.

Por esta fórma a circulação forçada resulta da grande differença 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 sufficiente 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 indifferente.

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, apparecessem ao tempo em que outras influencias locais 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 dificultada, por outro, de se servir d'esta para a passagem dos trens, pelas representações cerebrinas a que já nos referimos.

Para resolver estas difficuldades teve que estudar-se uma variante que fará incidir a linha nova na de leste a alguns kilometros 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 conosco.

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 HESPANHA 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 regularisar 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 diante, 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'um *bon* por 25 acções, para os indemnizar da retenção de 7 milhões, feita até agora nos seus beneficios 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 auctores, prevê-se que esta combinação, dará em resultado, que os desfalques de 1889, não excedendo a um milhão e meio, devendo reduzir-se em 1890 a pouco menos d'um 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 attingirão 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 auctores da mencionada peça.

Pelos argumentos do sr. Moniz parece-nos com effeito 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 emittidas para a construcção do caminho de ferro da Beira Baixa que sahi-ram sorteadas em sessão publica para amortisação correspon-dente 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 provisionarios de obrigações numeradas de 1 a 5:000 a virem trocar 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 4 1/2 % 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 informado, 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 baixar um pouco com as manifestações de Vienna é, pelo contrario, muito procurado a 88,10. Os Portuguezes repuseram-se da momentanea baixa que experimentaram, mantendo-se, sem operações a 62,80. O mesmo succede aos hespanhoes.

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 trafego 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 subscrição publica do emprestimo de 4 % 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 thema das conversações no mundo da bolsa e da finança e ainda da polemica jornalística.

Como era natural que succedesse, 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 tem-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 *reportes* existentes, isto até o fim do anno. O prazo fixado, sufficientemente 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 tendencia firme da quinzena anterior manteve-se, sustentando-se os preços sem grandes oscillações, ainda assim, no sentido da alta.

As acções de bancos estiveram menos procuradas, mas tambem pouco offerecidas. As do Credito Predial subiram porém, notavelmente—a 50.000 réis—pedindo os possuidores já maior preço.

Nas acções de Companhias é que a animação foi maior. As dos ascensores subiram a 77.000 réis 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 acções 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 acções da Nacional d'Estamparia e Tinturaria a 100.000 réis mas não appareceu papel á venda. Esta Companhia distribuiu 8 % pelo exercicio de 1889, o primeiro da existencia social.

As acções 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'aquella empresa com a Gaz de Lisboa, além de 9.000 réis em vales ou em dinheiro.

No mercado cambial accentuaram-se os embarços 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 soffrido alta sensivel, tende a subir, não só sob a pressão das difficuldades do mercado cambial, mas ainda da que exerce o thesouro levantando capitales 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.ª ordem, só encontra tomador a 5 1/2 e 6 %.

No banco d'Inglaterra o juro desceu a 3 % e não mostra tendencia 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 proposito 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	TITULOS	DIAS													
		16	17	18	19	21	22	23	24	25	26	28	29	30	—
Lisboa . .	Ações C. ^{oa} 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	71.000	—	—	78.000	—	77.000	—	75.000	—
	Obrig. C. ^{oa} de Ferro Portuguezes.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Nacional	—	75.300	—	—	—	75.500	75.500	—	—	—	75.500	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 . . .	Ações C. ^{oa} de Ferro Portuguezes	570	570	570	570	570	570	—	570	570	570	—	—	570	—
	» Madrid-Caceres-Portugal	—	240	240	240	210	207,50	207,50	207,50	210	210	240	207,50	—	—
	» Norte de Hespanha.	—	356	—	—	353	353	—	363	—	357	357	—	358	—
	» Madrid-Zaragoza-Alicante	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	345	—	—	—
	» Andaluzes.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Obrig. C. de Ferro Portuguezes.	362	362	360	353,50	357	358	359	339	359	360	364	—	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal	335	336,25	335	334	335	335	335	335	335	334,50	334	333	—	—
	» Norte Hespanha, 1. ^a hypotheca	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» C. de F. Atravez Africa.	485	485	485	485	485	485	485	485	485	485	485	485	—	—
	» C. ^a de Beira Alta	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Londres . .	Obrig. C. de F. Atravez Africa	94	94	94	94	94	94	94	94	94	94	94	94	—	—
Amsterd. .	Obrig. C. F. Atravez Africa	93	93	93	92	92	92	92	93	93	93	92,96	92,56	—	—
Bruxellas. .	Obrig. C. de F. Atravez 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	—	—

RECEITAS DOS CAMINHOS DE FERRO

LINHAS	PERIODO DE EXPLORAÇÃO	RECEITAS NO PERIODO						DESDE 1 DE JANEIRO			
		1890			1889			TOTAES		DIFFERENÇA A FAVOR DE	
		KIL.	TOTAES	KILO-METRICAS	KIL.	TOTAES	KILO-METRICAS	1890	1889	1890	1889
Companhia Real	de a		Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
	2 8 Abril	580	37.480:000	64:620	580	47.070:000	84:455	616.475:000	698.880:000	—	82.405:000
	9 15 »	»	40.840:000	70:443	»	52.720:000	90:896	657.345:000	751.600:000	—	94.285:000
	16 22 »	»	46.740:000	80:534	»	54.420:000	88:437	704.025:000	802.720:000	—	98.695:000
	2 8 Abril	82	3.314:000	40:444	82	4.563:000	55:670	42.459:000	62.835:000	—	20.376:000
	9 15 »	»	3.374:000	44:409	»	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	50.455:000	74.563:000	—	24.110:000
	2 8 Abril	168	2.845:000	46:934	152	2.656:000	47:473	36.594:000	39.114:000	—	2.520:000
	9 15 »	»	4.354:000	25:946	»	3.070:000	20:497	40.948:000	42.484:000	—	1.236:000
	16 22 »	»	2.245:000	43:425	»	3.342:000	20:961	43.463:000	45.496:000	—	2.333:000
	2 8 Abril	49	1.537:480	80:938	»	—	—	8.481:960	—	—	—
	9 15 »	»	754:540	39:554	»	—	—	9.233.500	—	—	—
Sul e Suesie	16 22 »	»	782:270	44:472	»	—	—	40.045.770	—	—	—
	5 11 Março	475	44.700:910	24:633	361	8.440:540	23:380	444.844:240	408.742:070	6.429:470	—
	12 18 »	»	40.937:330	23:025	»	8.939:660	24:763	425.778:570	447.651:730	8.426:840	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	2 8 Abril	253	5.673:499	22:424	253	7.257:934	28:687	97.483:333	405.549:449	—	8.336:416
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	19 25 Março	34	734:940	24:526	34	812:485	23:887	8.452:310	8.900:390	—	448:050
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Beira Alta	2 8 Abril	2803 Ps.	4.457:459	442	2803 Ps.	4.254:926	Ps. 447	Ps. 46.060:658	Ps. 46.565:485	Ps. —	504:527
	9 15 »	»	4.200:680	428	»	4.238:746	444	47.264:338	47.803:934	—	542:593
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	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	44.827:534	43.964:825	862:706	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	19 25 Março	894	222:244	248	894	234:330	258	2.730:589	2.767:673	—	37:084
	26 4 Abril	»	307:940	344	»	295:573	330	3.038:530	3.063:247	—	24:747
	2 8 »	»	249:900	279	»	264:843	206	3.288:430	3.328:090	—	39:660
	24 31 Março	353	409:847	4:042	393	364:250	949	2.840:775	2.549:453	294:322	—
	1 10 Abril	»	290:443	738	»	340:664	790	3.404:489	2.830:447	274:072	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Almansa-Valencia-Tarragona.	2 8 Abril	429	64:344	449	429	60:828	444	794:355	785:004	6:354	—
	9 15 »	»	59:743	439	»	65:258	452	851:098	850:262	836	—
Madrid-Caceres Portugal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

(1) Compreheende as linhas de Leste e Norte e ramaes de Caceres e Coimbra. — (2) Idem idem de Lisboa a Cintra e Torres e ramal de Cintura — (3) Idem idem de Torres á Figueira e Alfarellos.

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 chapéus de qualquer género.

Ludovico Van Vestrand e Richard Wakeham Baxter, residentes em Inglaterra, para aperfeiçoamentos de um aparelho para carregar as retortas inclinadas, de gaz.

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

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 divida publica de 22.522:276 libras lançou agora no mercado inglez, por intermédio do *London and Westminster Bank*, um novo emprestimo 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 augmentar o numero de kilometros de taes vias de comunicação.

Os rendimentos publicos têm ali tido notavel augmento devido ao commercio interior e principalmente á 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 6.2412:000.

A receita proveniente das mercadorias foi 1.946812:000 e a devida aos passageiros 398.016:000 réis.

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

As despezas 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 egual 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' Empresa 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 differentes 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 réis 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 differentes condições de concessão pelo que tendo os preços que ser regulados por duas tarifas differentes, se a companhia se cingisse restrictamente á redução 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 acrescentar que além da estação do Rocio vae tambem ser provisoriamente aberta a de Campolide que pertence tambem á linha Urbana.

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

Os delegados de Guimarães, Fafe, Cabeceiras e Celorico de Basto foram ao governo civil sollicitar do chefe superior d'este districto 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 districto, 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 Guimarães 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 approvados 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 afincio 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 hespanhoes estarão collocados em menos de de tres annos até uma distancia apenas de 28 kilometros da fronteira franceza, emquanto que pela mesma epocha os rails francezes 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 francezes alcancem o mesmo estado das obras hespanholas, são ainda precisos, pelo menos, uns seis annos, cifra que não nos deve parecer exagerada, porque nos devemos lembrar que a França ainda tem que construir a difficil e perigosa rampa de Bedous, e a sua parte do tunnel que é de 8 a 9 kilometros.

LINHAS ESTRANGEIRAS

Linhas 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 Copenhague e Helsingor.

Para a construcção d'esta linha ferrea foi o ministro das finanças auctorizado a realisar 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, devendo ser postas em movimento por meio d'uma machina 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 aosapparelhos de ligação e um cabo interminavel que circulará no tubo, effectuando a tracção.

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

As despesas da primeira installação estão calculadas em quatro milhões.

Linhas brasileiras. — 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 strategica e commercial, por constituir uma segunda via de concentração em Belfort.

Partirá da estação de Belweiller, na linha de Strasbourg a Bâle, e tomando a direcção do sud-sueste, atravessará a planicie de Ochsenfeld, passando por Cernay. D'aqui, servindo-se da actual linha de Cernay a Massevaux, 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 suiso informára 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 possivel, os planos definitivos da construcção do tunnel, e o orçamento das despesas.

O governo suiso remetterá esses planos, ao governo italiano, para chegarem a um accôrdo 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

Valores em mil réis	1888	1889
Animaes e seus productos.....	2.322:563	2.832:120
Lã e pellos.....	1.003:491	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	2.352:197
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 nacionalisada

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
	Somma ..	7.570:765	9.511:445
Oiro e prata em barra e em moeda.....	Reexportação.....	5:710	180
	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 balanço e contas de 1889, o nosso primeiro dever é saudarmos com respeitosa homenagem a memoria d'el-rei D. Luiz, e a aclamação 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 unanimes 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 transportes de materiaes destinados á construcção de novas linhas, e tambem a frequencia cada vez mais activa da nossa linha pelos transportes internacionaes, influenciaram d'algun modo nos resultados do exercicio findo, mas o augmento 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 sufficiente, para que os productos do sólo, 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 provincia.

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 região interessada ficou estacionaria; o annuncio projecto está ainda em estudos. Não queremos contudo duvidar de que—inspirando-se n'um principio de justa equidade—o governo venha a admitir 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'Alfarellos 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 conjuncto de causas adversas, contra as quaes nos consideramos impotentes, o exercicio de 1889, apresenta notavel augmento de receitas, não é certo que este resultado justifica d'uma maneira irrefutavel a propria vitalidade da nossa empresa 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 deducção:

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 Fr. 2.055.119,19
ou seja 8.123 francos por kilometro explorado e por anno.

As receitas correspondentes ao anno precedente, apenas attingiram a 1.796.952,74
O augmento é pois, de 258.166,45
isto é 14 %.

As receitas de passageiros elevaram-se a 679.977,88
Apresentam portanto em relação a 1888 um augmento de 5.054,94, não obstante as derivações provenientes da abertura da linha d'Alfarellos.

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 fóra do trafego, foram de 79.228,36
o que representa a mais 13.493,66

DESPEZAS

As despesas totaes foram de 959.587,69
isto é, um augmento sobre 1888, de 75.835,79
Este excesso, que justifica o accrescimento comprovado do trafego, é devido, em cerca de metade, ao serviço 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 despesas de conservação sejam mais elevadas hoje do que nos primeiros annos de exploração.

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

Excedente das receitas sobre as despesas

O excedente das receitas sobre as despesas 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 despesas 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 despesas relativas aos pagamentos dos coupons 61.636,15

Para despesas d'instalações novas lançadas á conta na conta do primeiro estabelecimento 23.382,18

Restou por conseguinte 102.401,13

que, em virtude das precedentes disposições, as reservam para installações ou acquisições novas e para as necessidades imprevistas 150,000

Restando 116.846,27

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

Contas do primeiro estabelecimento

Estas contas figuram no balanço, pela importancia de 65.602.258,30

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

que se decompõe da seguinte maneira:

Começo dos trabalhos de renovação da ponte de Salamanca (a terminar em 1890) 31013,84

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 communicações directas com a Companhia Real (a continuar em 1890) 15.562,45

Saldo 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

imediatamente em muito restrictas condições, e d'um caracter especial. No anno passado os projectos d'esta empresa definiram-se mais claramente, e ella appareceu-nos sob 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 á Covilhã, parallelamente 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, acceite 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 synallagmatico 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 intermediario em nome e por conta da Empresa geral dos trabalhos de construcção da Beira Alta. Os acontecimentos politicos do anno e o seu caracter 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, occupava o logar de administrador, e desde 1888 o de Vice-Presidente, no conselho da vossa companhia, e que lhe consagrou com a sua dedicação, o fructo da sua longa e elevada experiencia. 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 reeligiveis.

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

Quando tiverdes 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 districto de Lisboa, para o fornecimento de 50:000 travessas de pinho creosotadas e 10:000 travessas de carvalho.

Os depositos provisorios 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 Publicas do districto de Faro.—Até 8 de maio, ás 12 horas dia está aberto concurso no governo civil de Faro, para a arrematação da construcção de uma ponte metallica sobre o esteiro da Carrasqueira, no troço da estrada districtal n.º 192, Mertola e Villa Real de Santo Antonio, 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 provisorio 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 naturais do paiz*

Desde 1 de maio de 1890, as expedições de Aguas naturais 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 effectue em vasilhas de folha ou barro, não tomando, 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.

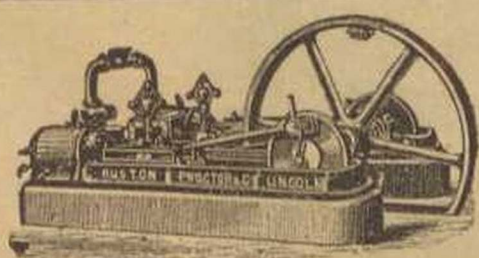
Apeadeiro de Tancos

Desde 28 do corrente, os comboios directos n.ºs 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 exercicios 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



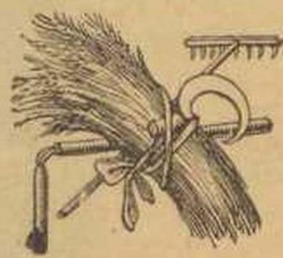
COMPANHIA CENTRO AGRICOLA INDUSTRIAL

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 approvado por todos os engenheiros, nacionaes e estrangeiros, para obras hydraulicas, taes como: aqueductos, cannos 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 quaesquer proporções por maiores que sejam as exigencias dos pedidos, sendo 5 kilogrammas a quantidade maxima para vendas.



EMPRESA 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

Empresa Industrial Portuguesa

SANTO AMARO, LISBOA — N.º telephonico 168

CONSTRUCCÕES NAVAES COMPLETAS

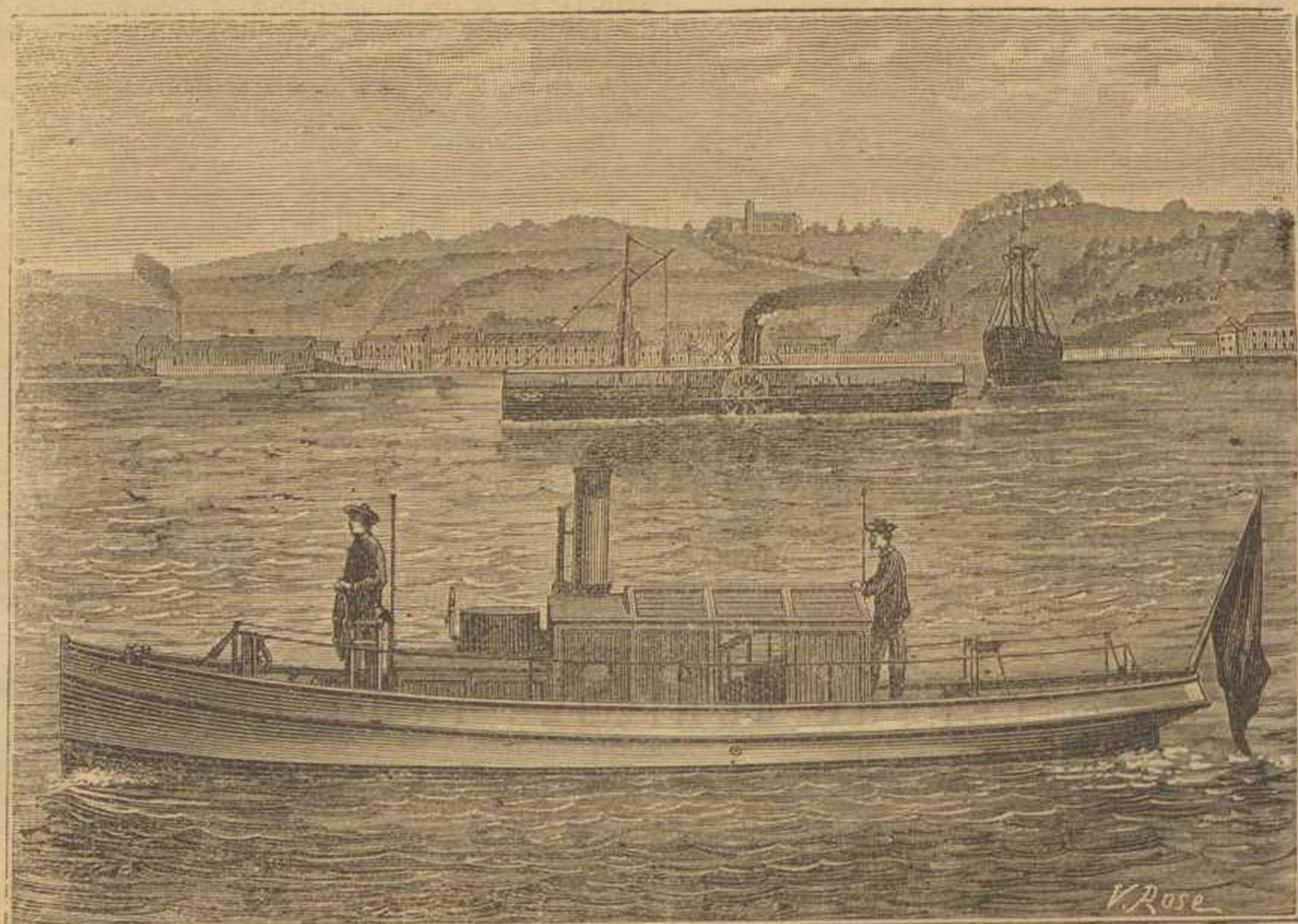
Construção e assentamento de pontes Metallicas para Estradas e Caminhos de Ferro

E DE

COFRES À 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
EMPRESA INDUSTRIAL PORTUGUEZA para serviço de reboque no Pará

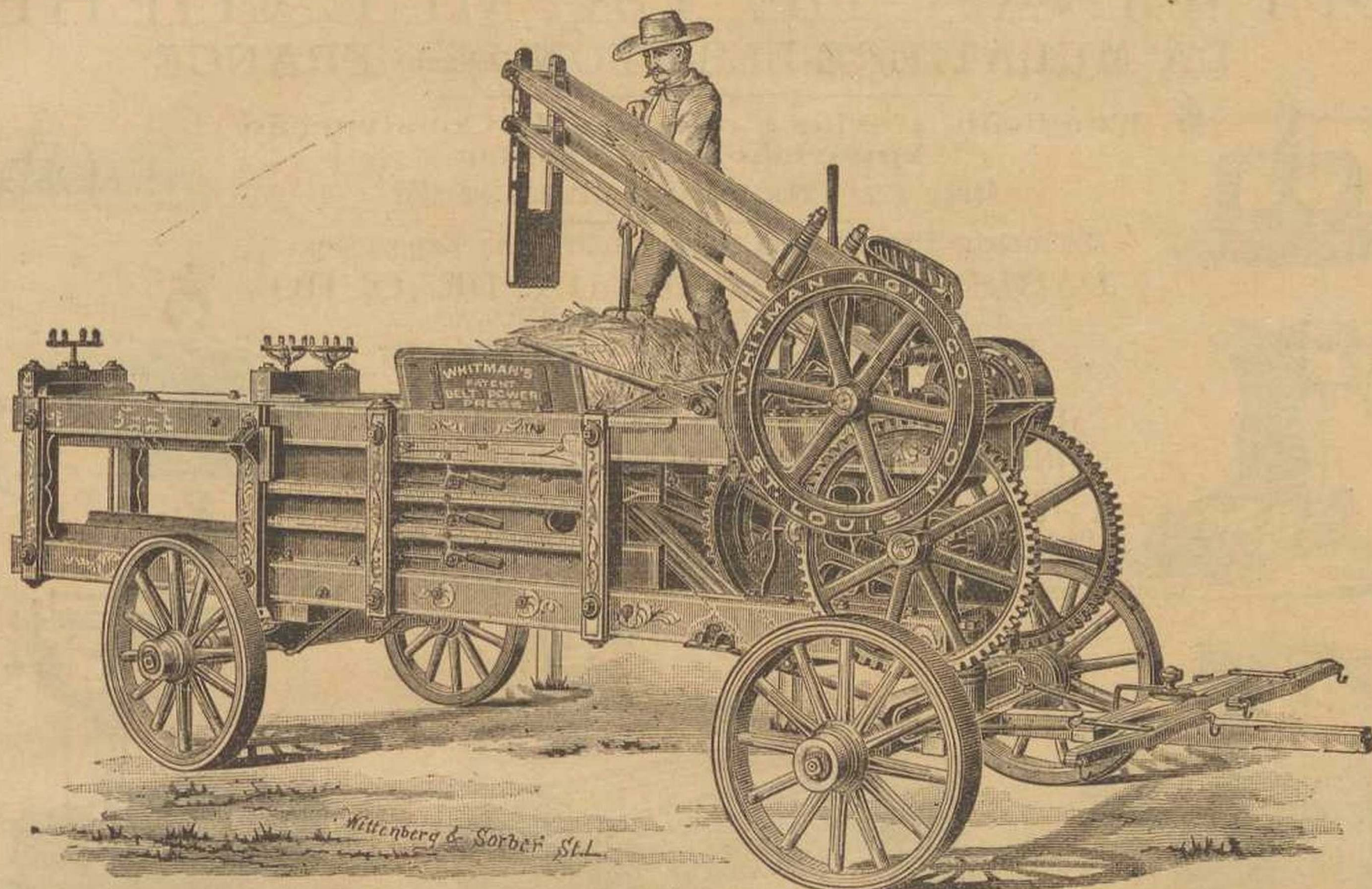
Tem sempre promptos a entregar tubos de bocca e cordão e peças de ligação para os mesmos, entregando-os envernizados ou não, á vontade do comprador. Encarrega-se tambem do assentamento de tubagens; tendo já sido confiado ás suas officinas a execução de canalisações importantes, entre outras o esgoto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

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.

EMPRESA 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

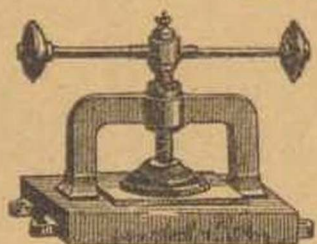
PREÇOS Dynamite n.º 1, cada kilogramma 850 réis
 " " " 3, " " 450 "
 Capsulas, a caixa de 100: S 460 réis — D 700 réis — T 900 réis.
 Mecha ou Rastilho, preços conforme a qualidade.

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 oficinas de Construção
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 LAVERRE — REPRESENTANTE NO PORTO
INSTRUMENTOS DE PESAGEM PRIVILEGIADOS

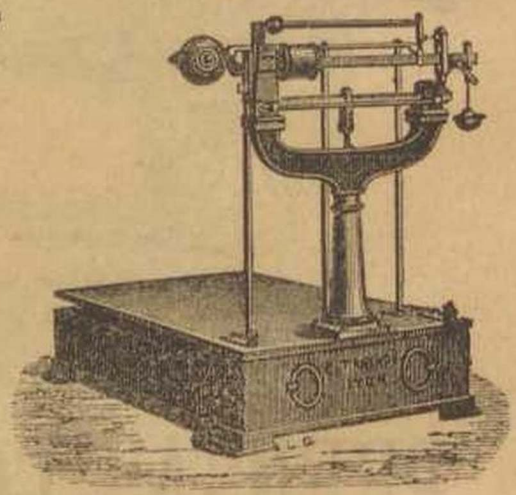
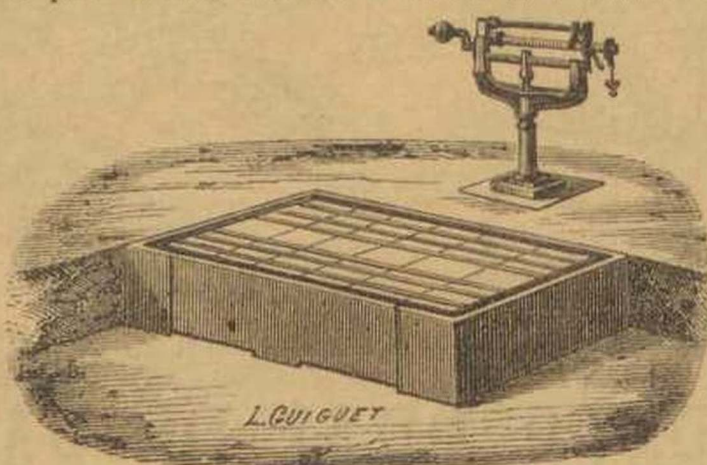
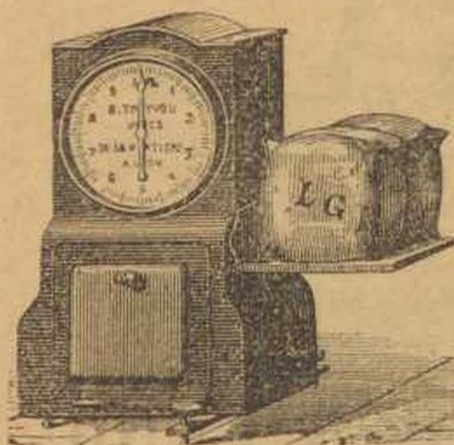
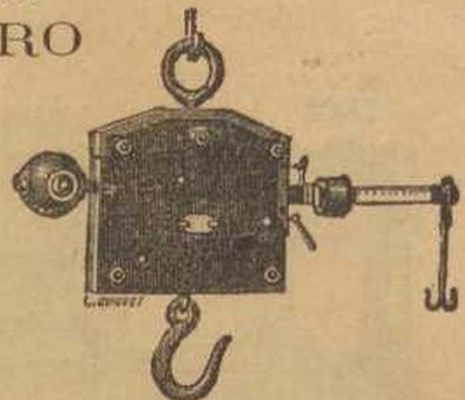
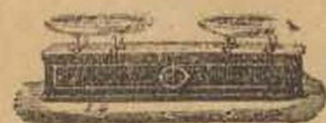
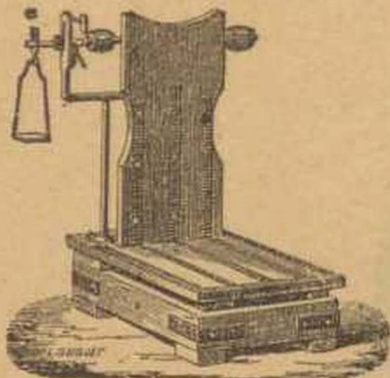
Basculas e balanças automaticas, systema Dujour, Privilegiadas.

Pontes basculas para caminhos de ferro, cidades e industriaes.

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

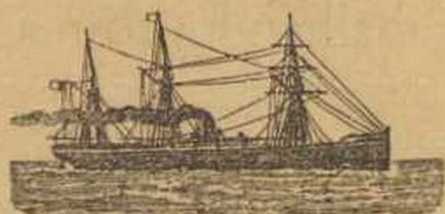
Balanças Béranger—Prensas de copiar em ferro e fundição

Machinas para essayar 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 accomodações para passageiros são inexcitaveis em con-
forto, havendo a bordo d'estes paquetes todos os melhoramentos
que se teem inventado para minorar os incommodos de uma via-
gem por mar.

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

AGENTES

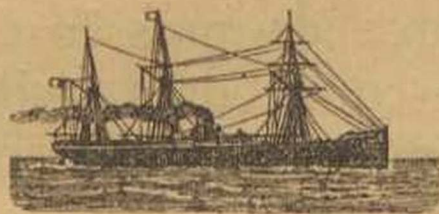
Em Lisboa:—*KNOWLES RAWES & C.^a*—R. dos
Capellistas, 31, 1.^o

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



Mala Real Portuguesa

Empresa 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 Empresa, 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

Passageiros

De 3.^a Classe

OPERARIOS E TRABALHADORES

Desde 1 de Maio de 1890

Das estações abaixo ás da frente ou vice-versa	Malveira a Torres Vedras	Bombarral a Telhada	Amieira a Figueira	Pombal a Taveiro	Coimbra B a Aveiro	Estarreja a Porto	Famalicão a Braga e Barcellos	Taísel a Valença
Lisboa-Caes dos Soldados.....	500	1\$000	1\$200	1\$200	1\$500	1\$500	1\$800	2\$100
Poço do Bispo a Sant'Anna.....	—	—	—	1\$200	1\$500	1\$500	1\$800	2\$100
Santarem a Entroncamento.....	—	—	—	—	1\$200	1\$500	1\$800	2\$100
Payalvo a Pombal.....	—	—	—	—	—	1\$200	1\$500	1\$800
Lisboa-Alcantara	500	1\$000	1\$200	—	1\$500	1\$500	1\$800	2\$100
Bemfica a Runa.....	—	—	1\$200	—	1\$500	1\$500	1\$800	2\$100
Torres Vedras a Vallado.....	—	—	—	—	1\$200	1\$500	1\$800	2\$100
Martingança a Figueira.....	—	—	—	—	—	1\$200	1\$500	1\$800

Condições

1.^a Estes bilhetes só serão validos para os comboios especiaes denominados **Comboios de Operarios** segundo os horarios que forem annunciados. O Serviço para ou de além do Porto será annunciado 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-Alfarellos, as bagagens serão taxadas pelos seguintes preços :

Cada 10 kilogrammas

Distancias	Réis	Distancias	Réis	Distancias	Réis
101 a 110 kilometros.....	66	201 a 210 kilometros.....	120	301 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 effeitos como passageiro sem bilhete.

5.^a Ficam em vigor as condições das tarifas geraes de cada uma das linhas em tudo que não seja contrario ás disposições da presente.

6.^a Ficam pela presente annullados todos os preços anteriormente annunciados 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 às 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	
		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	52,50	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 validos para todos os comboios ordinarios, 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 hespanhoes.

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

2.ª E' 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 differenças 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 differença 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 contrarias 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 quaesquer 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 visinho reino, comprehendidas n'esta tarifa, são verificadas pela alfandega hespanhola de Valencia d'Alcantara.

Observação importante

A estação d'Elvas acceitará, 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 10 " mais.....	20
Volumes não registados.....	
Cada bahu, mala, alforge ou volume analogo podendo ser transportado á mão	40
Uma chapeleira	20
RECOVAGENS	
De 1 a 40 kilogrammas.....	100
Cada fracção de 10 kilogrammas mais	20
" canastra de creação 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 10 " mais.....	20
PEQUENA VELOCIDADE	
MERCADORIAS	
De 1 a 40 kilogrammas.....	80
Cada 10 " mais.....	20
Carruagens 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 além d'isso estar também 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 Alfarellos e Ramaes de Caceres e Coimbra, se registrarão 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 às 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 despesas inherentes às mercadorias transportadas pelo Caminho de ferro destinadas a Estação Central, taes como despacho d'Alfandega, etc., serão abonadas pela Estação Central e cobradas directamente dos consignatarios, no acto da entrega das remessas.

Os volumes fechados à chave ficarão em deposito até que se apresente pessoa autorizada a abri-los para a respectiva fiscalisação aduaneira.

7.^a A Companhia Carris de ferro do Porto limita aos passageiros que couberem em quatro carruagens americanas, por cada comboio, as que se obriga a conduzir, assim como a 4:000 kilogrammas de bagagens o peso dos volumes escripturados d'esta natureza que se compromette a transportar de uma vez à chegada ou partida de cada comboio, encarregando-se do transporte dos excedentes d'este numero e peso, em viagens immediatamente 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 também ao transporte de volumes de peso indivisivel superior a 500 kilogrammas, nem de dimensões incompativeis com o seu material circulante, prestando-se com-tudo a effectual-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 opportunas, contra o serviço da mesma estação, quando não preferirem envia-las 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.