

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

Damos como annexo d'este numero a **Tarifa de bilhetes de ida e volta—Temporada de banhos.**

Com o proximo numero daremos uma nova **tarifa internacional para mercadorias entre Portugal e Hespanha.**

SUMMARIO

A Industria Siderurgica—por J. M. do Rego Lima—Caminho de ferro de Mossamedes—Parte official—Ministerio das Obras Publicas Comercio e Industria, Portarias de 30 de junho 3, 5, 8 e 11 de julho—Ministerio dos Negocios da Marinha e Ultramar—Aviso de 5 de julho—Tarifas de Transporte—Viagens circulatorias—Viagens á Suissa e Belgica—Espagne et Portugal—Notas de viagem—XXIV O Uetliberg e o lago de Zug—Linhas portuguezas—O caminho de ferro de Mormugão—Beira Baixa—Torres Novas a Alcanena—Dohas do Porto e Caminhos Peninsulares—Sul e Sueste—Bilhetes d'assignatura—Linhas hespanholas—A linha de Canfranc, de Santander a Cabezen de la Sal—Projectos de lei—De Valencia a Gráo—De Guisana a Pons—De Pasajes a Pamplona—Linhas estrangeiras—A rede da Turquia—A velocidade dos comboios—No Mexico—A revisão dos bilhetes na Alemanha—As gares de Marselha em 1889—A rede austro-hungara em 1889—A tracção electrica na America—Os caminhos de ferro suissos—O material das linhas austriacas—De Genève a Chamoniix—De Anvers a Bruxellas—Venda de linhas orientaes—Abertura de linhas em França—A indemnisação de Lourenço Marques—Carteira dos accionistas—Boletins financeiros—Cotações dos titulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro—Receitas dos caminhos de ferro—Exploração e organização de um caminho de ferro inglez—Geradores Belleville—Industrias portuguezas—Companhia de conservas Argentina—Publicações recebidas—O Rei dos Estranguladores—Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes—continuação do relatório—Avisos de serviço—Annuncios.

A INDUSTRIA SIDERURGICA

Algumas palavras sobre as suas condições d'adaptação em Portugal
(Continuação)

FABRICAÇÃO DE FERRO COADO PARA BESSEMER. — O minério de Moncorvo deve prestar-se, pela ausencia quasi completa de phosphoro, como o indica a analyse que transcrevemos, ao tratamento acido Bessemer, que é tambem o mais barato. Em compensação a esta vantagem falta-lhe o manganésio, que tem de ser introduzido por addicionamento, ao leito de fuzão do alto forno, de minerios que contenham este metal, ou por addição final, na retorta, de ferro manganésios ou ferros coados especulares (*Spiegeleisen*). Temos como mais conveniente o primeiro modo de introdução do manganésio no ferro coado, visto como os minerios de manganésio existem no nosso Alemtejo, mantendo-se a sua exploração apesar de soffrerem o onus dos transportes para o estrangeiro. Por ventura conviria talvez, sem ser esta a occasião de se poder precisar esta cir-

cumstancia, obter os ferros coados especulares com os minerios de manganésio referidos, alterando para esse fim, temporariamente, a marcha de um dos fornos.

Substituição dos actuaes carris das nossas linhas. — Vem a proposito recordar tambem que a substituição dos carris em ferro, que é a substancia de que, senão por excepção, são constituídos os carris das nossas linhas, por outros á medida que a sua deterioração o determine, ocasionará um importante consumo de aço, materia que desde annos estão adoptando no estrangeiro todas as emprezas, e então será possivel completar o material da fabrica, pela installação d'um forno Martin-Siemens, acido ou basico, conforme á natureza do ferro dos velhos carris, que entrem na transformação como ferralha. Por um calculo grosseiro e suppondo os 2:000 kilometros de via existentes, os carris a substituir successivamente representam, approximadamente, 140:000 a 150:000 toneladas de ferro.

Custo dos productos fundidos. — Pelo que respeita ao preço de custo do aço ou ferro fundidos não podemos, infelizmente, ser mais precisos do que o fomos na determinação do preço de custo do ferro coado. Este preço não póde, com effeito, deixar de variar entre largos limites d'uma fabrica a outra, concorrendo para isso grande numero de elementos, como sejam: preços de materias primas, mão d'obra, organização da officina, capacidade de producção, etc. Não podemos fazer melhor que reportarmo-nos aos preços indicados pelos auctores, representando as médias calculadas sobre preços realizados em muitas fabricas do mesmo genero. Gruner, no seu *Traité de metallurgie*¹, indica 25 a 30 fr. ou 47500 a 57400 réis como custo de transformação de ferro coado em uma tonelada d'aço Bessemer; Bresson² que desenvolve o calculo, obtem 24,30 francos ou 47370 réis. Deve, porém, notar-se que Gruner suppõe que o ferro coado custa 80 francos ou 147400 réis a tonelada, enquanto que Bresson suppõe 60 francos ou 107800 réis, e esta differença de preço tem influencia no valor da quebra, que póde attingir a 10 por cento do ferro coado empregado. Em um e outro caso suppõe-se a conversão feita com ferro coado de primeira fusão; da conversão em segunda fusão não só resulta uma maior quebra, que póde attingir 14 a 15 por cento do ferro coado convertido, como a despeza com a segunda fusão, custando n'este caso mais 17500 a 17800 réis a conversão em uma tonelada d'aço, o que é importante. E' pois a primeira fusão a que naturalmente se aconselha, systema este que é quasi exclusivamente seguido.

Em muitas officinas que visitámos, apenas em Reschitza, na Hungria, vimos empregar a segunda fusão, mas sómente sobre o ferro coado produzido fóra da fabrica, para assim supprir o deficit dos altos-fornos ahi existentes.

¹ T. II, pag. 227.

² *Encyclopédie chimique*, T. V. Aciers, pag. 103.

Observaremos finalmente que o preço calculado por Bresson supõe não haver operario vencendo menos de 4 a 5 francos, ou 720 a 900 réis diarios, e que o nosso trabalhador póde ser relativamente bem remunerado, vencendo menos. O preço de 10⁷800 réis por tonelada de ferro coado empregado na conversão é tambem muito mais elevado que o que admittimos anteriormente, prestando-se a differença largamente á obtenção d'um ferro coado conveniente para uma boa marcha do processo Bessemer; cremos, pois, conservarmo-nos nos limites da boa prudencia acceitando o custo de 25 fr. ou 4⁷500 réis de conversão de ferro coado em uma tonelada d'aço, cujo preço de custo total ascenderia n'estas condições a 15⁷300 réis. O aço acha-se assim em barras (*lingots*) e para o lançar no commercio é necessario submittel-o a um trabalho mechanico, para obter carris, ferro chato, placas, folha fina, canteiras, ferros em T simples e duplos, talas ou eclissas, coxins, eixos, rodas de vagon, molas, etc. Uma tal fabricação exige um material custoso, occupando vastas installações, e uma força motriz consideravel. Seria impossivel apresentar n'esta occasião numeros que offerecessem um grande caracter de rigor. Continuaremos pois a servir-mo-nos dos preços de custo theoricos, que se encontram nas obras especiaes, os quaes só excepcionalmente poderão ser excedidos entre nós, onde a mão d'obra é barata, e utilizando como supomos, a força motriz das aguas do Douro ou Sabor.

De todos os productos de fabricação corrente, que enumerámos, são os carris aquelles que demandam um maior numero d'operações, conseguintemente um material mais variado e portanto aquelle cujo custo é tambem maior. Bresson, apoiando-se nas opiniões de differentes engenheiros, indica o preço de 30 francos ou 5⁷400 réis de custo de fabricação d'uma tonelada d'aço em carris ajustados. Sendo assim, a tonelada de carris viria a custar 20⁷700 réis. Admittindo uma produção de 30:000 toneladas, o custo total de fabrico seria de 621:000⁷000 réis. Ora o valor médio da tonelada d'aço importado nos annos de 1885 a 1888 é respectivamente de 73⁷000, 57⁷000, 55⁷000 e 54⁷000 réis; mas, o que é mais, o preço calculado para o aço produzido em Portugal é ainda inferior ao preço médio do ferro malleavel, importado n'aquelles annos. Este preço em 1885 foi, para as 26:067 toneladas importadas, 29⁷000 réis. Admittamos, não este preço, mas o de 25⁷000 réis; as 30:000 toneladas fabricadas produziriam 750:000⁷000 réis.

Capital do primeiro estabelecimento e rendimento provavel. — O capital de primeiro estabelecimento d'uma officina de conversão é consideravel e póde variar muitissimo, segundo o desenvolvimento e importancia que tiver, assim como com o systema adoptado. Bastará lembrar que uma machina insuffladora, que para o Bessemer ordinario, suppondo um conversor de 8 toneladas de carga, deve ser de 800 a 1:000 cavallos de força, será de 40 a 50 cavallos, quando se empregar os conversores Robert d'uma tonelada de carga. Claro é que para uma dada produção o numero de transformadores está na rasão inversa da sua capacidade productiva, mas como ha elementos que não variam na mesma relação, póde haver compensações. Certo é que o systema Robert é o mais malleavel e susceptivel de funcionar em pequeno ponto.

Continuando a suppor que se adopte o typo Bessemer, encontramos n'uma memoria sobre a industria mineral em Italia, publicada na *Revue Universelle des Mines*, etc. ¹, que a retorta comprehendendo todos os ac-

cessorios, inclusivé edificações, póde custar 180:000⁷000 réis.

(*Continua*).

J. M. do Rego Lima.

CAMINHO DE FERRO DE MOSSAMEDES

Em sessão de 7 do corrente, foi apresentado na camara dos deputados pelo sr. Julio de Vilhena, ministro da marinha, o projecto de lei para a construcção d'esta linha ferrea, obra de tão grande importancia para o futuro d'aquella nossa possessão e de ha tanto reclamada por quantos veem claro na estrada dos nossos interesses africanos.

Como o referido projecto tem que soffrer modificações antes de ser convertido em lei—e já sabemos que algumas lhe foram feitas na commissão—reservamo-nos para o publicar segundo a redacção com que elle for apresentado á discussão parlamentar, sem que porém deixemos de consignar aqui o nosso applauso ao ministro que pretende dotar aquella colonia com um tão grande melhoramento.

As questões africanas absorvem desde muito tempo as locubrações de todos os principaes governos, e dos proprios paizes.

Entre nós, que temos como padrão de glorias passadas a descoberta da maior parte d'aquella grande continente, todos são concordes que não podemos por mais tempo deixar de cuidar insistentemente no desenvolvimento das riquezas que ali temos incultas, e de que só podemos aproveitar removendo a terra com o arado dos melhoramentos materiaes.

Honra-se, pois, o ministro que assim cura dos deveres a seu cargo e bem defende os interesses do paiz quem concorre para obra de tanto alcance economico e de tão elevado fim patriotico como o caminho de ferro de Mossamedes.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

2.^a Repartição—Caminhos de Ferro

Sua Magestade El-rei, conformando-se com o parecer de 5 de setembro ultimo, da junta consultiva da obras publicas e minas, e tendo em attenção o parecer de 13 de maio de 1889 da mesma junta: ha por bem approvar o cadastro do caminho de ferro de Foz-Tua a Mirandella, datado de 16 de agosto do referido anno de 1889, apresentado pela companhia nacional de caminhos de ferro, em virtude do disposto no n.º 4 do artigo 1.º do contrato de 30 de junho de 1884, e bem assim a respectiva medição da linha na extensão de 54:679^m, 95.

O que se comunica ao respectivo director fiscal para os effeitos devidos.

Paço, em 30 de junho de 1890.—*Frederico de Gusmão Correia Arouca.*

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

Sua Magestade El-rei, conformando-se com o parecer, de 19 de junho findo, da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por approvar o projecto, datado de 6 de maio ultimo, apresentado pela companhia nacional de caminhos de ferro, de dois desvios da estrada real n.º 13, de Vizeu ás proximidades de Agueda, sendo o primeiro comprehendido entre os kilometros 41,20614 e 41,50458 do ramal de caminho de ferro de Santa Comba Dão a Vizeu, e o segundo ao kilometro 44,540 do mesmo ramal.

Paço, em 5 de julho de 1890.—*Frederico de Gusmão Correia Arouca.*

Para o director da fiscalisação dos caminhos de ferro de leste e norte, Beira Alta e ramal de Vizeu.

DIRECÇÃO GERAL DO COMMERCIO E INDUSTRIA

1.^a Repartição—Commercio

Tendo sido presente a Sua Magestade El-Rei a representação do conselho de administração da companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, datada de 27 de junho ultimo, pedindo au-

¹ T. IX, 1882, pag. 160,

ctorisação para emittir cem mil obrigações do capital nominal de 90000 réis ou 500 francos cada uma e do juro de 3 por cento, amortisaveis no periodo maximo de noventa e dois annos, isto é, até ao anno de 1982;

Visto a deliberação tomada pela assembléa geral na sessão ordinaria de 26 de junho do corrente anno;

Vistos os artigos 5.º e 19.º dos estatutos approvados por alvará de 22 de setembro de 1887;

Visto o parecer da procuradoria geral da corôa e fazenda:

Ha por bem o mesmo augesto senhor auctorisar o conselho de administração da companhia real dos caminhos de ferro portuguezes a fazer uma nova emissão de cem mil obrigações ao portador do capital nominal do 90000 réis ou 500 francos cada uma, e do juro de 3 por cento ao anno com privilegio sobre as concessões feitas á mesma companhia e seus rendimentos, sem prejuizo dos direitos do estado, nos termos do § unico do artigo 5.º dos estatutos approvados por alvará de 22 de setembro de 1887 e com as clausulas seguintes:

2.ª Que d'esta ou de qualquer outra emissão ou operação financeira anteriormente auctorisada e realisada pela companhia, nenhuma responsabilidade, em qualquer situação ou hypothese, virá para o estado, não tomando o governo responsabilidade alguma pelas obrigações emittidas pela companhia;

2.ª Que as garantias com que a companhia assegura o pagamento dos juros e amortisação das obrigações em nenhum caso prejudicam nem offendem os direitos que pelas leis e pelas clausulas dos contractos pertencem ao estado sobre as linhas ferreas concedidas á companhia, por isso que o estado, sempre, em todas as hypotheses, é credor privilegiado da companhia, no que sepeita ás obrigações por ella contrahidas nos respectivos contractos;

3.ª Que o praso da amortisação será limitado ao praso das concessões feitas pelo estado á companhia;

4.ª Que as auctorisações dadas pelo governo para emissão ou conversão de obrigações em nada modificam as clausulas e condições dos mesmos contractos, e sua interpretação e execução, nem alteram por qualquer fórma os prazos fixados n'esses contractos para reversão das linhas e seus ramaes para o estado, livres de todo o encargo;

5.ª Que do producto da emissão das cem mil obrigações auctorisada por esta portaria não serão mais de dois terços applicados ás obras que a companhia tem a fazer, devendo o terço restante ser exclusivamente applicado á conversão das obrigações de 4 1/2 por cento, quando as circumstancias permittirem esta conversão;

6.ª Que o conselho de administração da companhia fica obrigado a apresentar mensalmente ao governo, pela direcção geral do commercio e industria, a conta do resultado d'esta nova emissão.

Paço, em 3 de julho de 1890. — *Frederico de Gusmão Correia Arouca.*

Para o conselho de administração da companhia real dos caminhos de ferro portuguezes.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 26 de maio ultimo, da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem approvar o projecto datado de 2 do mesmo mez, apresentado pela companhia do caminho de ferro do Mondego, da estação de Miranda do Corvo ao kilometro 22,375 no 3.º lanço da 1.ª secção do ramal de caminho de ferro de Coimbra a Arganil, devendo no caso de um maior movimento de passageiros e mercadorias do que aquelle com que actualmente se conta, ampliar-se esta estação, adaptando-a melhor ás exigencias do serviço a que tiver de satisfazer. O que se communica ao respectivo director fiscal, para os effeitos devidos.

Paço, em 8 de julho 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 3 do corrente mez, da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem approvar o projecto datado de 17 de abril ultimo, apresentado pela companhia nacional de caminhos de ferro, do desvio da estrada real n.º 8, de Vizeu á Mealhada, ao kilometro 20,48816 do ramal de caminho de ferro de Santa Comba Dão a Vizeu.

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

Paço, em 11 de julho de 1890. — *Frederico de Gusmão Correia Arouca.*

Para o director da fiscalisação dos caminhos de ferro de leste e norte, Beira Alta e ramal de Vizeu,

Ministerio dos Negocios da Marinha e Ultramar

DIRECCÃO GERAL DO ULTRAMAR

3.ª Repartição

Em additamento ao annuncio inserto no *Diario do Governo* n.º 117, de 26 de maio ultimo, annuncia-se que foram apurados para serem contratados para o caminho de ferro de Lourenço Marques os seguintes operarios:

Machinistas — Patry Leonidas, Gustave Dumez, Manuel Guerreiro, Joaquim Eduardo Ramos.

Fogueiros — David Duarte, Antonio Garcia, Joaquim da Costa, Joaquim Pinto Moreira.

Serralheiros — Nicecio dos Santos, Antonio Rodrigues Teixeira, Joaquim de Almeida Junior, José Francisco da Silva, Francisco José Ribeiro, João de Almeida Branco.

Carpinteiros de carruagens — Antonio Gonçalves, Manuel Fernandes da Silva, Pedro Rodrigues de Castilho, José Augusto Diniz Miguens, Gaudencio Miguens Jorge, Bernardino Rodrigues Costa Oliveira.

Ferreiro — José Flaminio de Castro.

Funileiro — Antonio da Silva Martins.

Pintor de carruagens — Fernando Alves de Avellar Machado.

Torneiro para obra de metal — Augustin Dumez.

Caldeireiro para obra de cobre — Gaytair Costenoble.

Os referidos individuos devem comparecer n'esta repartição até ao dia 11 do corrente mez, a fim de serem devidamente inspecionados; só depois de lhe ter sido favoravel o resultado da inspecção medica, a que vão ser sujeitos, é que poderão ser definitivamente contratados.

Secretaria d'estado dos negocios da marinha e ultramar, em 5 de julho de 1890. — *Francisco J. da Costa e Silva.*

TARIFAS DE TRANSPORTE

Temporada de banhos.— Como alguns dos nossos assignantes nos observaram que a publicação que fizemos no ultimo numero, dos preços e condições dos bilhetes de ida e volta chamados *de banhos*, os obrigaria a cortar o jornal para terem independente a referida tabella, resolvemos distribuir-lhes hoje, como annexo, uma edição especial d'esta tarifa que poderão destacar da nossa folha, sem prejuizo d'esta.

Alem das condições que fazem parte do annexo, outras explicações démos no ultimo numero para as quaes chamamos a attenção dos nossos leitores.

A essas accrescentaremos que os bilhetes diarios de ida e volta, dos banhos da Amieira, são tambem validos á partida d'este apeadeiro, para as estações de Soure, Alfarellos, Formoselha, Verride e Figueira da Foz, a fim de facilitar ás pessoas que vão residir na Amieira, para usarem d'aquellas excellentes aguas, poderem realizar agradaveis digressões ás proximidades.

Tarifa internacional.— Com o proximo numero daremos aos nossos leitores uma nova tarifa internacional para o transporte de toda a classe de mercadorias entre as estações das linhas da Companhia Real e as da Sociedade de Madrid-Caceres-Portugal.

As estações de destino são Arroyo, Caceres, Plasencia, Naval moral, Talavera e Torrijos, e em geral todas as d'aquella rêde.

VIAGENS CIRCULATORIAS

Todos os annos recebemos perguntas dos nossos assignantes sobre estes bilhetes, suppondo-se, em geral, que elles só vigoram durante o verão.

Assim era, com effeito, até 1884, anno em que se resolveu tornar a venda effectiva durante todo o anno como ainda o está e estará até a completa refôrma d'este serviço, que não vem longe, porque sabemos que se estuda a implantação em Portugal, e mais tarde em toda a peninsula, do systema de excursões circulares á *vontade dos passageiros*, pagando-se um determinado preço segundo o percurso que se quer fazer.

Na tarifa actual diremos, como esclarecimento aos nossos assignantes que nol'o perguntam, que ha trez itinerarios os quaes ja publicámos por completo em o

nosso n.º 39 respectivo a 21 d'agosto do anno passado, pagina 234, acompanhando-os de todas as condições.

Indicamos, todavia de novo estes itinerarios para os nossos assignantes que não o foram n'esse anno ou que não tenham já esse numero.

O 1.º itinerario é para um percurso de 1:192 kilometros, tem a duração de 20 dias, seguindo de Lisboa por Entroncamento, Pampilhosa, Figueira da Foz, Pampilhosa, Villar Formoso, Pampilhosa, Porto, Entroncamento e Lisboa.

Os preços são: 1.ª classe 16700 réis, 2.ª classe réis 13900.

Isto é, serve para percorrer toda a linha do Norte até Pampilhosa e toda a da Beira Alta, desde Figueira a Villar Formoso.

O 2.º tem o percurso de 1:350 kilometros, duração de 20 dias, desde Lisboa a Entroncamento, Porto, Trofa, Guimarães, Trofa, Famalicão, Povia de Varzim, Famalicão, Nine, Braga, Nine, Valença, Ermezinde, Tua, Porto, Entroncamento e Lisboa. Preços: 1.ª classe réis 18500, 2.ª classe 15800 réis.

Utilisa, portanto, em toda a linha do Norte, todas as do Minho, Guimarães e Povia de Varzim, e parte da do Douro até Tua.

Pelo 3.º itinerario cujo percurso é de 1:868 kilometros, pode-se durante 30 dias ir de Lisboa a Entroncamento, Pampilhosa, Figueira da Foz, Pampilhosa, Villar Formoso, Pampilhosa, Porto, Trofa, Guimarães, Trofa, Famalicão, Povia de Varzim, Famalicão, Nine, Braga, Nine, Valença, Ermezinde, Tua, Porto e Lisboa, pelos preços de 1.ª classe 25800 réis, 2.ª classe réis 21800.

Compreende pois, resumindo os dois anteriores, todo o percurso do 2.º itinerario e mais toda a mais Beira Alta, como no 1.º

Devemos ainda esclarecer que a viagem póde effectuar-se no sentido indicado ou no inverso, ou ainda alterando o percurso, á vontade do passageiro, contando que o mesmo trajecto não seja percorrido mais que duas vezes, uma á ida, outra á volta, isto é, o passageiro poderá visitar as estações das linhas que ligam com aquella em que se achar, ou á ida, ao passar na estação de ligação, ou á volta, quando de novo ali passe; quando não tenha aproveitado esta faculdade em nenhuma d'essas duas vezes, considerar-se-hão sem valor os talões respectivos á linha não percorrida.

VIAGENS Á SUISSA E BELGICA

A agencia Lubin, de Paris, organisa todos os annos na epocha propria, excursões a diversos paizes, por preços fixos, comprehendendo todos os gastos de viagem, caminhos de ferro, trens, hotéis, guias etc, de fórma que o viajante não tem que preoccupar-se com coisa alguma de despezas nem busca de alojamentos, transportes etc., durante todo o percurso.

Entre estas as que se preparam para o mez corrente são:

Sabbado, 19 — Excursão á Belgica e Hollanda; preços, 1.ª classe, 540 francos; 2.ª classe 500 francos — Paris, Lille, Gand, Ostende, Bruges, Bruxellas, Anvers, Rotterdam, Haya, Amsterdam, Liège, Spa, Rochefort, Grottes de Han, Namur, Dinant, Paris.

Regresso a Paris em 2 d'agosto.

Terça-feira, 22 — Excursão á Suissa; 1.ª classe 690 francos; 2.ª classe 650 francos — Paris, Pontarlier, Neufchâtel, Berne, Thoune, Interlaken, Grindelwald, Giesbach, Brienz, Le Brunig, Lucerne, Righi, Zurich, Schafhouse, Neuhausen (Queda do Rheno), Lago de Constança, Rorschach, Ragatz, Coire, Andermatt, La Furka (Gla-

cier do Rhódano), Brigue, Martigny, Grande St-Bernardo, La Tete Noire, Chamonix, Genève, Lausanne, Paris.

Volta a Paris em 11 d'agosto.

Quarta-feira, 23 — Excursão á Suissa, Baviera, (Oberammergau) Austria; 1.ª classe 550 francos; 2.ª classe 500 francos — Paris, Zurich, lago de Constança, Lindau, Füssen, Linderhof (castello do rei da Bavièra), Oberammergau, Munich, Innsbruck, (l'Arlberg) Ragatz, Lucerne (Righi), Bâle, Paris.

Volta em 6 d'agosto.

No proximo numero publicaremos os itinerarios das excursões em projecto para agosto, nos dias 7, 10, 12, 16, 21 e 30.

ESPAGNE ET PORTUGAL

PAR

Germond de Lavigne

Faz bem receber do estrangeiro um livro que é como uma caricia de amigo ao nosso paiz inteiro, e mais agrada ainda quando esse livro é escripto por uma penna auctorizada, inspirado por um character investigador minucioso que nos julga com a imparcialidade do seu espirito observador, e nos aprecia com a firmeza da intelligencia apurada na pratica das viagens por toda a Europa.

Germond de Lavigne acaba de publicar na casa Hachette, o seu guia da Peninsula, refundindo por completo as antigas e numerosas edições, e ajustando-o á descripção de todos os melhoramentos recentemente introduzidos no nosso paiz, esclarecimentos tomados n'uma viagem que ha annos effectuou, e accrescentados com quantas noticias depois d'isto teem apparecido nos jornaes, a nosso respeito.

E' não só um estrangeiro que estima Portugal e lhe faz justiça, mas um estrangeiro que o conhece e o descreve maravilhosamente em todos os seus detalhes, constituindo assim, com o seu volume, um companheiro o mais estimavel, um cicerone o mais competente, de quantos vierem visitar o nosso paiz ou a vizinha Hespanha.

E' bom que haja livros d'estes que nos tornem conhecidos dos estrangeiros, apontando-lhes o que Portugal tem de digno de ver-se; quizeramos mesmo que esta edição se espalhasse profuzamente, que se propagasse por ella o gosto de uma viagem a Portugal, e teriamos conseguido da parte de muitos que nos julgam erradamente lá fóra, melhor apreciação e mais justiça.

Emquanto ao detalhe do primoroso guia de Mr, de Lavigne, diremos apenas que o achamos exactissimo em quantos pontos consultámos, bellamente escolhidos os itinerarios para visitar os principaes pontos, e cuidadosamente descripto o nosso paiz em todas as suas partes.

O *Guia* é um elegante volume de 744 paginas e mais 54 de preliminares, sendo 120 consagrados a Portugal. Illustram-n'o um mappa da Peninsula e mais 20 mappas pequenos e 25 plantas de diversas cidades.

Agradecemos o exemplar que nos foi enviado.

NOTAS DE VIAGEM

XXIV

O Uetliberg e o lago de Zug

Por mais que alguns guias de viagem desdenhem d'este formoso monte, poucos são os viajantes que vão a Zurich e que o não visitem.

De resto, é um delicioso passeio mais, que se faz,

commodamente recostado n'uma carruagem de caminho de ferro, em 15 minutos, por 5 francos ida e volta em 1.^a classe, ou 3 francos em 2.^a

A estação de partida em Zurich é modesta e construída pouco em evidencia, na rua de Selnau, proximo do jardim botânico.

Toma-se em Parade-platz um americano amarello, e diz-se ao conductor que se quer ir ao Uetliberg; elle nos indica a estação.

Ha comboios regulares oito vezes no dia, mas quem quer demorar-se pouco no monte e vêr o esplendido panorama do pôr do sol, basta que vá no das 7 horas, descendo no das 8, para chegar a tempo de jantar no hotel.

A linha, ao partir da estação, galga por meio de pontes de ferro, o caminho de ferro de Enge e atravessa o Sihl, subindo em rampa de 20, 30, 40 até 50 ‰ os flancos da montanha d'Uto. Depois, voltando ao oeste, eleva-se ao longo da vertente coberta de bosque, n'uma subida de 5,5

Uma apertada curva faz, em breve, o pequeno comboio voltar á esquerda, mas logo por uma contracurva viramos á direita pela vertente sol do poetico monte.

As rampas attingem, proximo de Ringlikou e n'uma curva superior a meio circulo, uma inclinação de 6,7 por cento até as proximidades do extremo da viagem em que completam 7 por cento.

O percurso é de 9.167 metros.

As locomotivas são collocadas á subida, na cauda das carruagens que regularmente são 2, de uma apparencia e disposição vulgar, sem plataforma. A' descida as locomotivas vêm na frente, para empregarem os seus potentes freios.

Estas machinas são construídas na importantissima fabrica allemã Krauss & C.^a, de Munich (cujo annuncio publica a nossa folha), e marcham com a velocidade de 30 kilometros por hora, vencendo a differença de nivel de 399 m. Não obstante as fortes rampas e as apertadas curvas, a tracção é feita por simples adherencia, o que prova a notabilissima construcção das locomotivas e dos seus freios.

O panorama que se disfructa durante todo o percurso é encantador.

Ao passar da primeira á segunda das curvas, a que acima nos referimos, avista-se a um lado o lago e os Alpes e especialmente o imponente Glaernisch; do outro as pequenas aldeias que bordam o Limmat.

Segue-se á fresca estação de Waldegg uma densa floresta, que a machina parece ir rompendo com os seus cabeçotes.

N'um ou n'outro ponto, pequenas aberturas das arvores deixam vêr, como n'um sthereoscopio, pequeninos panoramas, sempre variados, até que de todo se abre o horisonte a pequena distancia do alto da montanha, onde é a estação terminus, muito modesta, mas muito bem situada. Em frente, a 6 minutos de caminho ostenta-se o elegante hotel.

Subindo em 10 minutos, a pé, até o cume do monte, disfructamos um dos mais vastos panoramas da Suissa oriental, abraçando a vista todo o amphitheatro dos Alpes, na sua vertente norte, e mesmo, por uma abertura do lago de Wallenstadt, distingue-se, ao longe, a cabelleira de neve do Linard, nos confins sueste da Suissa.

Ao norte e ao nordeste o horisonte é fechado pelas montanhas que vão desaguar no lago de Constança e mais além, as ondulações da Floresta Negra dão o fundo ao maravilhoso quadro.

No terraço do restaurante Kulm ha um bello mappa de orientação que o viajante não deve deixar de consultar, se não se tiver munido em Zurich de um panorama

do Uetliberg, do engenheiro Imffeld, publicado por Henri Keller, e que é um bom companheiro de viagem.

A altura d'este ponto é 873 metros sobre o mar.

Em breve começa a transformação operada pelo pôr do sol, que o visitante não deve perder, porque é um verdadeiro encanto.

No alto do monte está o monumento de Jacques Dubs, o antigo presidente da confederação.

Visto que já vimos a cidade e um dos melhores pontos das suas cercanias, visto que temos a noite para assistir a um bello concerto no Promenade-platz ou no pavilhão do Tonhalle, estamos promptos a partir cedo, no primeiro comboio, para descer esta bella Suissa, na qual o viajante se separa sempre com saudade, de cada povoação.

Não deixemos, todavia, de perguntar ao leitor, se, mais feliz do que nós, póde dispensar um dia, e n'esse caso, de aconselhar-lhe que tome de Zurich a via ferrea para Schaffhausen e vá ver as quedas do Rheno, uma belleza que só em ultimo caso póde deixar de visitar quem viaja pela Suissa.

Como indicação, dir-lhe-hemos que tem dois caminhos: partir pela linha ferrea de Winterthur até a estação de Dachsen, d'ahi em carro ao castello de Laufeu (meia hora de caminho), vêr as quedas do Rheno, atravessar o rio para a margem direita, em vapor, a Schaffhausen, de onde se volta em caminho de ferro a Zurich.

Podendo dispôr de todo o dia, ir de Zurich a Bomsborn em caminho de ferro; seguir em vapor pelo delicioso lago de Constança, e descer o Rheno até Schaffhausen.

Sigamos, porém, a nossa excursão, que vae começando a ter a nota triste da retirada, retrocedendo até Zug pelo mesmo caminho, que por isso conhecemos melhor agora.

E' assim que não perdemos os bellos pontos da vista de que se disfructa desde a bocca do tunnel de Ettenberg, onde a linha attinge a altura de 530 metros sobre o mar, assim como da estação de Kedingen.

Percorridos os 39 kilometros da linha, em 1 hora, eis-nos á beira das azuladas aguas do lago de Zug, que vamos passar no elegante vapor, para admirar as lindas margens até Art.

O lago de Zug é situado a 417 metros d'altitude, tem 14 kilometros de cumprimento por 4,5 de largura na sua parte mais vasta. N'alguns pontos é d'uma grande profundidade, que attinge 400 metros.

Assim que o vapor se põe em marcha, apparece-nos, como por encanto, a bonita cidadezinha de Zug, meio escondida entre a verdura que a rodeia, de entre os edificios da qual notamos o monumental palacio das autoridades do cantão, e a igreja gothica de Saint Oswald.

Continuando a viagem, não ha tempo para contemplar todos os agradaveis panoramas que se nos offercem, tão variados elles são, em tanta quantidade nos apparecem.

As nossas notas falham n'este ponto, porque é impossivel tomal-as n'este perpassar continuo de pequenas villas que se espelham no lago, de altos montes que se erguem a um e outro lado, a cada volta da roda do vapor. Ao fundo destaca-se no alto o Righi-Koulm, com os seus soberbos hoteis; em baixo a rendilhada villa de Arth.

Chegados a esta, como não podemos demorar-nos, passemos já do vapor para o comboio que nos levará a Goldau, a estação inferior do Righi.

Mas, já que citámos aquelle nome, não deixemos de registrar um triste facto historico, que se liga ao nome de Goldau.

Antes mesmo de o conhecer, o viajante presente-o ao atravessar este pequeno troço desde Art. Os campos não têm a alegria dos demais da Suíça; respira-se como que uma brisa de tristeza n'aquelles logares; não aquella melancolia que, muitas vezes entre montanhas nos assalta, e que logo um panorama ridente nos dissipa, mas um sentimento de desolação, que só o conhecimento da sua origem pôde explicar-nos.

Por toda a parte escombros, despojos, terra removida, pedras partidas, aridez n'uns sitios, arvores quebradas n'outros. Presente-se que uma grande catastrophe assolou aquelles sitios. E assim foi.

Ha 75 annos que a natureza se esforça sem o conseguir, por cobrir de vegetação os destroços a que ella propria reduziu a povoação de Goldau, em 2 de setembro de 1806.

Foi n'esse dia que uma parte da montanha do Rossberg, um rochedo calcareo que assentava sobre uma camada d'areia, se destacou, vindo cahir sobre as aldeias que lhe ficavam inferiores, Goldau, Bussinger, Boethen e parte de Lowerz, destruindo-as completamente.

Proximamente 300 edificios, entre os quaes 100 habitados, duas egrejas, capellas, fabricas, etc., ficaram soterradas a 50 metros de profundidade, com 457 victimas.

As aguas do lago de Lowerz, repellidas pela grande massa que n'elle cahiu, arremessaram-se sobre as margens, e submergiram duas pequenas ilhas habitadas. A destruição estendeu-se a mais de cem kilometros quadrados.

De Arth até Goldau, 2,818 metros, a linha ferrea é do systema ordinario, de simples adherencia.

Em Goldau, que é estação commum da linha do Righi e da do Gothard, muda-se de comboio para o de cremalheira, que descreveremos minuciosamente no proximo artigo, como o temos feito, sempre que se trata d'estas construcções especiaes.

LINHAS PORTUGUEZAS

O caminho de ferro de Mormugão.— Na sessão da camara electiva de 9 do corrente, o deputado por Bardez, e nosso prezado collega o sr. Christovão Ayres, chamou a attenção do governo para a questão d'esta linha ferrea, tão prejudicada em virtude do tratado da India.

E' precaria a situação do caminho de ferro de Mormugão, para cujos juros não chegam os 4 laques de rupias da compensação ingleza, e os diminuitissimos rendimentos da linha.

E' certo que, na presente conjunctura, a linha de Mormugão, não representa um papel importante no territorio indiano visto que, devido á natural tendencia para o desleixo que caracteriza o viver social do nosso pequeno mas atrophiado meio, se têm descurado sempre de fazer renascer as antigas industrias portuguezas — hoje quasi de todo extinctas n'aquellas nossas possessões — ou de estabelecê-las de novo, com todos os elementos de vida prospera e desafogada como os demais paizes fazem nas suas colonias. — No entanto, n'um futuro não muito longiquo, o nosso caminho de ferro indiano, pôde tornar-se d'uma capital importancia, visto que serve de via de transito para o interior do Hindustão, onde se irá ligar com as grandes rêdes ferro-viarias das colonias inglezas. Alem d'isso, na costa occidental da India, é Mormugão o primeiro porto onde naturalmente affluem os communições para a Europa.

O orador, advogando sinceramente os interesses do paiz que lhe foi berço, e de que é no parlamento, representante, lembrou ao governo que seria da maxima

conveniencia a aquisição para o Estado, da mencionada linha ferrea e n'esse sentido se realise quanto antes um emprestimo de 4^o%, de fórma a aproveitar-se a oportunidade ora apresentada emquanto novas complicações não advêm.

Achamos de todo o ponto justas as instancias do sr. Christovão Ayres, e acompanhamos o nosso collega na maior parte das suas idéas.

Beira Baixa.— Está terminado o assentamento da via até Alcaide podendo abrir á exploração em fins do proximo mez.

Do lado da Guarda espera-se sómente que a companhia da Beira Alta consinta no assentamento de uma agulha provisoria n'aquella estação para a passagem da machina. A linha toda estará prompta em fins do anno.

Torres Novas a Alcanena.— Realisou-se no dia 11 uma experiencia particular d'esta linha que, apesar da sua pequena extensão e de ser propriamente um tramway a vapor, se torna de uma capital importancia para as povoações que serve, pela quantidade de movimento que ha entre estas e a estação do caminho de ferro em Torres Novas

A experiencia deu bons resultados, reconhecendo-se, comtudo, a necessidade de fazer umas pequenas modificações na machina ou na via para que a força de tracção possa ser melhor aproveitada.

Dokas do Porto e Caminhos Peninsulares.— O conselho de administração d'esta Companhia resolveu em sessão de 10 do corrente que se tratasse de obter a linha de Medina a Salamanca por arrendamento e, no caso d'isto não ser possivel se adquirisse por compra, de forma que as condições d'esta não venham prejudicar a situação financeira de nossa companhia.

Sul e Sueste.— Deve vir brevemente da Allemanha novo material de passageiros para esta linha.

A primeira remessa será de 6 carruagens, perfeitamente luxuosas e como não as ha em nenhuma das linhas da peninsula.

São da fabrica Zypeu & Charlier, de Deutz, Colonia, duas para 36 logares e 4 para 24, tendo a apparencia e as disposições dos wagons-lits

Têm um corredor lateral que communica para os compartimentos de 6 logares cada um, transformando-se em 3 camas o que se consegue fazendo descer os dois assentos fronteiros e servindo um dos encostos de complemento do colchão e o outro de travesseiro.

Nos extremos ha toucador e retrete, separado para homens e senhoras, e plataforma de varanda, que abre para a ligação com a carruagem seguinte.

São montadas sobre boggies e pesam as mais pequenas 20 e as maiores 30 toneladas.

Bilhetes d'assignatura.— Teem tido uma extraordinaria procura estes bilhetes para a linha de Cintra.

Ao que nos consta a tarifa vae ser reformada em condições mais vastas, estendendo-se a todas as linhas da companhia real, como no Norte de Hespanha e nas grandes rêdes francezas.

E' um grande melhoramento, de uma enormissima vantagem para o publico e de bons resultados para as companhias pelo augmento de movimento que produz nas linhas.

LINHAS HESPANHOLAS

A linha de Canfranc.— Está já concluido o tunel n.º 4 da secção de Riglos a Lapena, do caminho de ferro de Canfranc.

Mede 311 metros.

Os trabalhos continuam com grande actividade, estando muitissimo adeantados, principalmente até Orante, nas cercanias de Jaca.

De Santander a Cabezon de la Sal. — O governo hespanhol adjudicou a D. Martin de Vidal e D. Leopoldo Pardo, a concessão d'um caminho de ferro economico, que irá desde Santander até Cabezon de la Sal.

A nova linha terá um ramal de caminho de ferro ou tramway da estação de Torrelavega, n'esta via ferrea, á do mesmo nome da Companhia do Norte.

Projectos de lei. — Foram apresentados pela mesa do Senado, á sancção da rainha, os seguintes projectos de lei, relativos a caminhos de ferro:

De Portugaleta a Punta de las Cuartas. — De Robla a Valmaseda. — De Valdepeñas a Calzada de Calatrava. — Conversão em caminho de ferro do tramway de S. Fernando a Chiclana. — Concessão de espera para que se constitua a fiança do tramway a vapor de Alicante a Elche e Crevillente. — Para terminar o caminho de ferro de Monistrol e Monserrat. — Para concluir as obras das linhas ferreas do Baixo Llobregat.

De Valencia a Grao. — O engenheiro director dos caminhos de ferro de Valencia, o sr. Meseguer, e o sr. Ferrer, architecto-mór da junta, terminaram o seu parecer com respeito ao caminho de ferro economico de Valencia a Grao, projectado pelo sr. Chapa.

Esta nova linha partirá de Llano del Remedio, atravessando o rio n'uma ponte, que se ha de construir entre Real e Mar, e seguindo pela estrada de Algirés, encaminhar-se-ha para a praia, vindo terminar nas immedições de Alfandega.

De Guisona a Pons. — Proseguem com grande actividade os trabalhos de construcção do caminho de ferro de Guisona a Pons, achando-se já terminada a terraplenagem até o kilometro 12.

Consta que por estes dias será o troço dos trabalhadores reforçado com mais duas novas brigadas, que se empregarão nas obras da secção entre Torrefeta e S. Gium, o que faz com que se tenha a certeza de vêr em breve tempo concluída a 1.ª secção d'esta notavel linha ferrea.

De Pasajes a Pamplona. — Acaba de ser entregue á deputação de Navarra pelos srs. Laquidain e D. Fernando Tuero, o projecto de caminho de ferro de via larga de Pasajes a Pamplona.

Calculam-se as despezas a fazer nas obras projectadas, em 33.133.457.37, quantia esta que é sem duvida alguma bem exigua, se attendermos a que é muitissimo consideravel a importancia dos trabalhos da nova via ferrea. Pela nova linha economisam-se 56,420, entre Pamplona e Irun.

Os tunneis a construir são 38, e d'estes o maior é o que deve atravessar a cordilheira, que terá 3.621 metros.

São tres os viaductos, sendo um de 320 metros e 3 de 310 cada um. A maior ponte terá 108 metros, em 2 tramos de 54 metros.

LINHAS ESTRANGEIRAS

A rede da Turquia. — Teem affluído nos ultimos tempos ao governo da Sublime Porta, os pedidos de concessões de linhas ferreas, o que muito deve contribuir — visto que são quasi todos attendidos e approvados — para o engrandecimento da rede ferro-viaria do imperio turco.

A velocidade dos comboios. — A companhia ingleza do Midland Railway acaba de pôr termo a uma lucta que de ha muito se travava entre as empresas ferro-viarias da Inglaterra, e principalmente nas linhas de Londres e Edimbourg, motivada pelo capricho que cada uma tinha de sobrepujar as outras na velocidade dos seus comboios, lucta de que o nosso correspondente d'aquelle paiz deu interessantes noticias nas suas cartas. A Midland Railway, para evitar que continuasse este estado de cousas, que se estava tornando perigosissimo em virtude da velocidade exageradamente accelerada, imprimida aos trens, e tambem para acabar com os prejuizos que os comboios rapidos de passageiros occasionavam ao transporte das mercadorias, determinou supprimir na sua rede dez comboios expressos de passageiros e abandonar de vez a competencia com as outras companhias.

Parece que muito proximamente se adoptarão outras medidas ainda mais efficazes para a boa regularisação do serviço.

No Mexico. — O governo mexicano concedeu mais duas adjudicações de novos caminhos de ferro.

A primeira é feita a M. Georges Wilson, que construirá uma nova linha ferrea, partindo d'um ponto da linha inter-oceanica de Tenala á Fronteira, actualmente em construcção, e que alcançará San Benito, porto sobre o Pacifico tocando tambem na fronteira de Guatemala. A via terá 1,44 deargura. O concessionario encarga-se de construir em quinze mezes um molhe em San Benito.

O Estado concede uma subvenção de 8:000 dollars por kilometro que, assim como as despezas de construcção do molhe será paga em titulos do governo, com 5% de juro e amortisaveis em quarenta annos.

O material circulante e tudo mais que servir na construcção e nas separações da via e da linha telegraphica poderão ser importados livremente durante quinze annos.

A segunda concessão é feita a M. M. Arcué e Lazo, e diz res-

peito á construcção d'uma linha ferrea de via larga ou estreita, á vontade dos concessionarios, que partirá de Omelusco estação do caminho de ferro mexicano entre Mexico e Vera-Cruz, indo terminar em Tulancingo, e cortando no caminho a linha de Hidalgo a Tlanalapa. Os trabalhos devem ser começados antes do dia 8 de Março de 1891, devendo estar concluidos antes de 8 de Março de 1896.

A revisão dos bilhetes na Allemanha. — Segundo consta ao *Journal des Transports*, o ministro das obras publicas da Allemanha, decidiu supprimir o systema da revisão dos bilhetes dos passageiros durante a marcha dos comboios.

Este systema, pela maneira como era feito, incomodava muitissimo o publico, e causava continuos desastres aos revisores, pois raro era o dia em que um d'elles não cahisse do comboio, ao verificar os bilhetes. A' partida do trem o conductor perfurava todos os bilhetes dos passageiros já installados nos wagons; em seguida, em cada paragem ou durante a marcha, o mesmo empregado ia á portinhola de cada compartimento para fazer a mesma operação aos bilhetes dos viajantes que successivamente iam entrando, sem entrar porém nas carruagens, isto é, conservando-se sempre no estribo.

E' natural que se modifique ainda de alguma maneira o systema da não revisão agora posto em pratica, porque não nos parece que a suppressão completa d'esse serviço seja uma boa medida a tomar, visto que dá occasião a que se commettam bastantes abusos.

As gares de Marselha em 1889. — Foi notavelmente grande o movimento de expedições e recepções de pequena e grande velocidade, nas quatro gares de caminhos de ferro de Marselha; Marselha-S. Carlos, Marselha-Joliette, Marselha-Prado e Marselha Vieux-Ports.

Este movimento, nos tres ultimos annos, foi o seguinte:

1887.....	2.095.305	toneladas
1888.....	2.164.565	"
1889.....	2.461.126	"

o que faz sobresahir um augmento de 365.825 toneladas em tres annos.

A rede austro-hungara em 1889. — Durante o anno de 1889 abriram-se á exploração na Austria-Hungria 763 k. de novas linhas ferreas, a maior parte de interesse local, dos quaes 306 k. na Austria e 456 k. na Hungria.

A extensão dos caminhos de ferro em exploração no imperio austro-hungaro, no fim do anno de 1889, elevava-se a 25.661 kilometros, isto é, mais 954 kilometros do que no anno anterior.

A tracção electrica na America. — O *Electric Power*, de New-York, publica n'um dos seus ultimos numeros, a nomenclatura das explorações de tracção electrica na America.

E-nos impossivel reproduzir na integra esse bello documento; portanto limitamo-nos a dizer que — segundo elle — existem na America, em exploração, 238 sociedades de caminhos de ferro ou tramways de tracção electrica, utilizando 2.673 kilometros e possuindo 2.838 carruagens em serviço.

Os caminhos de ferro suissos. — Damos em seguida os resultados da exploração dos caminhos de ferro da Suissa, em 1889, fazendo a comparação com os de 1888.

Caminhos de ferro	Receitas totaes em		Receitas por kil.	
	1888	1889	1888	1889
	fr.	fr.	fr.	fr.
Nord-Est suiso.....	14.661.459	15.518.660	25.996	27.515
Zurich-Zug-Lucerne....	2.090.202	2.235.814	31.198	33.370
Rotzberg.....	2.586.609	2.858.797	44.597	49.290
Suissa occidental. Sim- plon.....	12.956.346	13.670.580	21.486	22.671
Travers-Régional..	110.300	117.270	7.879	8.376
Bulle-Romont.....	222.522	231.239	11.712	12.170
Central suiso.....	11.846.828	12.449.894	36.677	38.545
Juncção.....	260.477	278.831	52.095	55.766
Sul d'Argovia.....	1.240.582	1.330.708	21.389	22.943
Jura Berne.....	6.531.099	7.001.640	29.419	31.825
Suissos reunidos.....	396.405	589.871	9.694	10.937
Toggenburg.....	1.341.143	1.420.790	14.117	14.956
Saint-Gothard.....	7.782.885	8.134.420	27.997	29.260
Pilatus.....	285.084	283.747	11.403	11.350

Como se vê, comquanto não seja consideravelmente importante, em nenhuma das linhas, o augmento para 1889, nota-se uma tendencia a progredir, na rede ferro-viaria da republica helvetica.

O material das linhas austriacas. — Segundo diz o nosso collega *Moniteur Industriel*, o material circulante dos caminhos de ferro da Austria, compõe-se ao todo de 3.518 locomotivas, 2.862 tenders, 256 zorras para neve, 7.269 carruagens para passageiros e 81.633 wagons de mercadorias. D'este numero 57 locomotivas, 52 tenders, 1 zorra, 34 carruagens de passageiros e 1.151 wagons de mercadorias, haviam sido cedidos a diversas sociedades ferro-viarias locais.

De Genève a Chamonix.—Deve ter-se realisado no dia 1 de junho proximo passado, a inauguração da secção até Cluses, do caminho de ferro de Génève á La Roche e Saint-Gervais.

Esta linha será depois prolongada até Chamonix, e é tal a certeza ha que no bom exito d'esta via ferrea, que já um syndicato genevez, sollicitou das auctoridades da Alta-Saboya, a concessão d'uma linha de tramways a vapor de Cluses a Chamonix. O estabelecimento d'esta linha vem ampliar o serviço internacional que a companhia do P. L. M., está organisando para o proximo verão, entre Paris e Chamonix, via Génève.

De Anvers a Bruxellas.—O governo da Belgica, vae fazer construir no espaço de trez annos, um caminho directo entre Anvers e Bruxellas.

A nova linha parte das fortificações da cidade, passa pelo Cruishof e pelo Campo das Corridas, atravessa em linha recta, directamente a Centich e Malin onde se deverá ligar com a via ferrea actual, um pouco antes da sua entrada na gare.

Este caminho de ferro, que o Estado, teve o bom senso de mandar construir e explorar, está destinado a prestar importantes serviços, especialmente ao commercio de Anvers.

Venda de linhas orientaes.—O barão de Hirsch, acaba de effectuar em nome da sociedade de exploração dos caminhos de ferro orientaes, com os representantes do Deutsche Bank, de Berlim e do Bank-Verein, de Vienna, a venda dos caminhos de ferro da Turquia da Europa, chamados caminhos de ferro orientaes. O contracto foi assignado em Bruxellas, ficando determinado que o Banco ottomano tambem tenha parte na compra das mencionadas linhas.

O Deutsche Bank, um dos compradores, possui já, os caminhos de ferro da Anatolia, da Turquia da Europa e da Asia, nas duas margens do Bosphoro.

O preço da compra effectuada pelo Syndicato austro allemão, é de 80 milhões pagaveis em prestações.

Aberturas de linhas em França.—O ministro das obras publicas de França acaba de auctorisar as companhias de caminhos de ferro de Paris a Orleans, e Paris, e Lyon Mediterraneo a fazer abertura de mais trez linhas destinadas a alimentar o desenvolvimento do trafego geral.

A primeira é feita á companhia Paris-Orleans e consta da secção do caminho de ferro de Marmande a Angoulême, comprehendida entre Mussiden e Ribérac.

D'esta secção, que tem 30, km. 739 de extensão fazem parte além das estações terminus, as de Beaurenne, S. Vicente de Connezac e Siorac.

A companhia do P. L. M. foi auctorizada a abrir á exploração a linha de Collonges a Lyon-Saint-Clair, n'uma extensão de 5,113^m57, e o ramal de Mouche aos arredores de Lyon, n'uma extensão de 1,965^m51.

A INDEMNISAÇÃO DE LOURENÇO MARQUES

Refere a *Gazeta de Portugal*:

«O *Standard* do dia 7 do corrente publica o seguinte telegramma, expedido de Lisboa em data de 5:

«Affirma se que os governos de Portugal, da Inglaterra e dos Estados Unidos concordaram em pedir ao governo suizo que no meie tres dos seus mais distinctos jurisconsultos para que juntos constituam um tribunal arbitral, encarregado de fixar a somma que tem de ser paga por Portugal em compensação da rescisão do contracto do caminho de ferro de Lourenço Marques».

As nossas informações, que temos razão de suppor fidedignas, confirmam plenamente os factos a que se refere o telegramma, e do qual a Agencia Havas nos dava recente noticia.

Por accordo commum, e em virtude de um compromisso aceito pelas trez nações interessadas na questão, o governo da pequena mas independentissima republica será encarregado de formar, com trez dos seus primeiros jurisconsultos, um tribunal arbitral. Este tribunal terá de resolver exclusivamente sobre a importancia da indemnisação devida por Portugal em consequencia da rescisão do contracto e da apprehensão do caminho de ferro de Lourenço Marques. O actual ministerio como o seu antecessor, julgou-se sempre obrigado a resarcir os prejuizos causados aos interesses de subditos americanos e inglezes pelo decreto de 24 de junho do anno passado. A duvida unica estava na importancia da indemnisação devida.

Os interessados pediam, é quasi desculpavel, uma somma verdadeiramente louca. O tribunal determinará o que é justo e equitativo que paguemos. O governo da Suissa dá por mais de uma razão, sendo a ultima d'ellas o seu total desinteresse directo das questões africanas, abonos de inteira imparcialidade para as partes em litigio. A escolha é portanto absolutamente plausivel.»

Sendo este nosso collega orgão do sr. presidente de conselho, esta informação reveste-se da maior auctoridade.

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Obrigações 3 0/0

São prevenidos os srs. portadores de obrigações de 3 0/0 d'esta Companhia de que o coupon n.º 59 com vencimento no dia 1 de julho de 1890 será pago d'este dia na razão de 7 francos e 25 centessimos pela deducção de 25 centessimos de impostos estabelecidos em França, ficando além d'isso sujeito ao imposto de rendimento em Portugal.

Obrigações 4 0/0

São prevenidos os srs. portadores de obrigações de 4 0/0 d'esta Companhia, amortizadas em sessão publica do Conselho de Administração de 19 do corrente, de que a partir de 1 de julho proximo futuro lhes serão pagas na razão de fr. 499,15 ou rs. 897⁸⁴⁷ cada uma pela deducção de fr. 0,85 por imposto em França.

São igualmente prevenidos os mesmos senhores que a partir do mesmo dia 1 de julho será pago o coupon n.º 6 na razão de fr. 9,65 ou rs. 177³⁷ sujeito ao imposto de rendimento em Portugal. Estes pagamentos effectuar-se-hão em Lisboa, na sede da Companhia; em Paris, na Société Générale de Crédit Industriel et Commercial, 72, rue de la Victoire, e no Crédit Lyonnais, boulevard des Italiens, 19; em Londres, em casa dos banqueiros Glyn Mills Currie & C.ª; em Lyon, na Société Lyonnaise de dépôts et comptes courants; em Bruxellas e Genova, nas caixas das succursaes do Banco de Paris e dos Payzes Baixos.

Obrigações 4 1/2 0/0

São prevenidos os srs. portadores de obrigações de 4 1/2 0/0 d'esta Companhia amortizadas em 17 de abril ultimo em sessão publica do Conselho de Administração de que a partir de 1 de julho lhes serão pagas as ditas observações pelo seu valor nominal. São igualmente prevenidos os mesmos senhores que a partir do mesmo dia 1 de julho será pago o coupon n.º 7, na razão de marcos 45 e 9 ou réis 107¹²⁵ e 27⁰²⁵ respectivamente, segundo pertencerem á série A ou B sujeito ao imposto do rendimento em Portugal.

Estes pagamentos realizar-se-hão em Lisboa na sede da Companhia, e em Berlim no Banco fur Haudel und Industrie.

Tendo a assembléa geral de 26 de junho ultimo fixado o dividendo de 30 francos ou 57⁴⁰⁰ réis por acção, relativo ao exercicio de 1889, e tendo sido pagos 15 francos ou 27⁷⁰⁰ réis em 2 de janeiro do corrente anno, são prevenidos os srs. accionistas de que o saldo de 27⁷⁰⁰ réis ou 15 francos se acha a pagamento, em troca do coupon n.º 57.

Em Paris, na Société Général de Crédit Industriel et Commercial, rue de la Victoire, 72, e no Crédit Lyonnais, Boulevard des Italiens, 19.

Em Londres, em casa dos srs. Glyn Mills Currie & C.ª ao cambio de hoje.

Em Lyon, na Société Lyonnaise de Depots et de comptes courants et de Crédit Industriel, palais St. Pierre.

Em Bruxellas e Genova, nas succursaes do Banco de Paris e dos Payzes Baixos.

Os coupons pagos em Lisboa são sujeitos ao imposto de rendimento.

São prevenidos os srs. accionistas d'esta Sociedade de que o dividendo do exercicio de 1889, fixado em 10 francos por acção liquidos de impostos, será pago em troca do coupon n.º 9 desde o dia 1 de julho proximo futuro.

Em Lisboa, na sede da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, estação do Caes dos Soldados.

Em Madrid, na sede social, Claudio Coello, 12, novo.

Em Paris, na Sociedade Geral de Credito Industrial e Commercial, rue de la Victoire, 66; e no Crédit Lyonnais, boulevard des Italiens, 19.

Em Londres, em casa dos banqueiros Glyn Mills Currie & C.ª

Em Lyon, na Sociedade Lyonnaise de Depots e Comptes Courants.

Em Bruxellas e em Genova, nas succursaes do Banco de Paris e dos Payzes Baixos.

Boletins financeiros

A ausencia, de Paris, do nosso redactor, n'aquella capital o sr. G. Pessard, e a partida para o Rio de Janeiro do nosso collega de Lisboa o sr. Barbosa dos Santos, que foi nomeado pelo governo, agente financeiro n'aquella cidade, impedem-nos de dar n'este numero a costumada secção do que pedimos desculpa.

No proximo numero esperamos poder remediar esta falta.

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

BOLSAS	TITULOS	DIAS														
		1	2	3	4	5	7	8	9	10	11	12	14	15	—	
Lisboa . . .	Acções C. ^o de Ferro Portuguezes	—	—	—	—	—	—	97.800	—	—	—	—	—	98.000	—	—
	» Ascensores » »	—	—	—	75.000	—	—	68.200	—	—	—	—	—	74.000	—	—
	Obrig. C. ^o de Ferro Portuguezes.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Nacional	74.500	72.000	71.900	72.000	—	72.000	—	—	—	—	72.000	—	—	70.200	—
» C. de F. Atravez d'Africa	84.200	—	—	—	—	—	—	82.000	—	—	—	—	82.000	81.500	—	—
Paris	Acções C. ^o de Ferro Portuguezes	555	555	552,50	555	—	555	—	555	—	—	555	—	—	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal	245	—	—	245	202,50	205	202,50	205	208,50	—	205	—	—	—	—
	» Norte de Hespanha.	354	352	—	—	348,75	348,75	345	346,25	346,25	342,50	—	—	—	—	—
	» Madrid-Zaragoza-Alicante	—	—	—	—	348,75	320	348,75	346,25	345	342,50	—	—	—	—	—
	» Andaluzes.	—	—	—	—	370	380	384,25	385	—	—	—	—	—	—	—
	Obrig. C. de Ferro Portuguezes.	364,50	363	362	362	364	365	360	363	362,50	361	361	—	—	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal	348	347	348	347	349	349	346	348	345	346	342	—	—	—	—
	» Norte Hespanha. 1. ^a hypotheca	—	—	—	—	403,50	404	403,75	404	402,75	403	—	—	—	—	—
» C. de F. Atravez Africa.	485	485	485	485	485	485	485	485	485	485	485	—	—	—	—	
» C. ^a da Beira Alta	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Londres . .	Obrig. C. de F. Atravez Africa	94	92	92	92	—	92	92	92	92	92	92	92	—	—	—
Amsterd.	Obrig. C. F. Atravez Africa	93	93	93	93	93	93	93	93	93	93	93	93	—	—	—
Bruxellas.	Obrig. C. de F. Atravez Africa	94	94,50	94,40	94,50	94,50	94,50	94,50	94,50	94,50	94,50	94,50	94,50	—	—	—

RECEITAS DOS CAMINHOS DE FERRO

LINHAS	PERIODO DE EX-PLORAÇÃO	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	Antiga rede (1)	de 18 24 a 25 1 Junho	580	Réis 54.498:000	Réis 88:789	580	Réis 54.700:000	Réis 94:310	4.411.719:000	4.247.400:000	—	Réis 433.681:000
	» Nova rede não garant.(2)	de 18 24 a 25 1 Junho	82	6.457:000	75:085	82	8.777:000	107:036	89.891:000	430.169:000	—	40.278:000
	» » garantida (3)	de 18 24 a 25 1 Junho	468	3.750:000	22:324	452	5.630:000	37:039	71.104:000	76.998:000	—	5.894:000
	» » »	de 18 24 a 25 1 Junho	—	3.520:000	20:952	—	5.330:000	35:065	74.624:000	82.328:000	—	7.704:000
	» Ramal de Cascaes	de 18 24 a 25 1 Junho	49	4.487:440	79:268	—	—	—	49.464:600	—	—	—
	» »	de 18 24 a 25 1 Junho	—	4.463:420	64:246	—	—	—	20.327:720	—	—	—
Linha Urbana	de 14 17 a 18 24 Junho	4	4.242:440	340:602	—	—	—	4.242:440	—	—	—	—
	de 18 24 a 25 1 Junho	—	4.245:320	544:330	—	—	—	2.487:730	—	—	—	—
	de 25 1 a 28 3 Junho	—	4.347:845	336:953	—	—	—	3.835:545	—	—	—	—
Sul e Sueste	de 28 3 a 4 10 Junho	475	43.361:630	28:429	364	40.590:960	29:337	252.844:925	228.086:075	24.728:850	—	
	de 4 10 a 26 4 Abril	—	42.973:000	27:344	—	40.364:490	28:740	265.787:925	238.450:075	27.337:850	—	
Ninho e Douro	de 26 4 a 2 8 Junho	340	48.434:606	53:337	340	45.744:938	46:244	199.341:409	188.251:908	11.089:201	—	
	de 2 8 a 9 15 Junho	—	47.693:384	52:039	—	44.853:334	43:086	247.034:490	203.405:239	43.929:254	—	
	de 9 15 a 18 24 Junho	—	49.842:004	58:270	—	45.067:494	44:345	236.846:494	248.472:433	48.674:061	—	
Beira Alta	de 18 24 a 25 4 Junho	2803	Ps. 4.334:065	Ps. 475	2803	Ps. 4.338:644	Ps. 477	Ps. 29.602:733	Ps. 30.752:674	—	Ps. 1.449:941	
	de 25 4 a 18 24 Junho	—	4.256:638	462	—	4.307:246	466	30.899:374	32.059:894	—	4.160:520	
Madrid-Zaragoza-Alicante	de 18 24 a 25 1 Junho	2672	4.433:998	424	2672	4.056:449	395	25.990:485	24.582:523	1.407:662	—	
	de 25 1 a 4 10 Junho	—	4.086:868	406	—	4.043:533	390	27.077:053	25.626:058	1.450:995	—	
Andaluzes	de 4 10 a 14 17 Junho	894	259:945	290	894	250:644	280	4.663:539	3.693:272	—	29:733	
	de 14 17 a 11 20 Junho	—	250:443	279	—	238:589	266	5.943:653	5.931:861	—	48:208	
Almansa-Valencia-Tarragona	de 11 20 a 18 24 Junho	393	322:586	820	393	279:833	689	5.379:445	4.995:887	383:228	—	
	de 18 24 a 25 4 Junho	—	70:107	163	—	61:948	144	4.550:455	4.498:346	52:409	—	
Madrid-Caceres Portugal	de 25 4 a 18 24 Junho	429	81:949	190	—	61:027	142	4.632:375	4.559:373	73:002	—	
	de 18 24 a 25 4 Junho	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

(1) Compreende 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 Alfaiellos.

EXPLORAÇÃO E ORGANISAÇÃO DE UM CAMINHO DE FERRO INGLEZ

M. Findlay, director da Companhia de London e North Western Railway, foi convidado pelo commandante de engenharia em Chatham, e como tenente-coronel do corpo de engenheiros militares, para fazer, em 1888, uma conferencia, em Brompton Barracks, sobre a *Exploração de um caminho de ferro inglez*. Esta conferencia, feita sob o ponto de vista puramente militar, tinha por fim principal a utilização dos caminhos de ferro, em caso de invasão. Tendo sido grande o successo d'esta conferencia, foi pedido a M. Findlay que a publicasse, desenvolvendo mais completamente certas partes do seu assumpto. E' este o trabalho que appareceu recentemente e que vamos analysar.

Este livro, d'uma leitura attrahente, estuda os caminhos de ferro inglezes, não sómente sob o ponto de vista militar, mas tambem examinando-os sob os diferentes pontos de vista da sua organização administrativa, da via, do material circulante, dos aparelhos de segurança, movimento de comboios, exploração das grandes *gares* de mercadorias, tarifas, e tambem das relações das Companhias com o Estado.

Formação da rede e constituição da Companhia

M. Findlay, ligado á Companhia do L. e N. W. durante trinta annos, estava no caso, melhor do que ninguém, de desenvolver este assumpto, tendo á sua disposição todos os documentos necessarios e, por assim dizer, tendo seguido passo a passo, e tomado uma parte importante em todos os desenvolvimentos successivos das diferentes rêsdes inglezas, e do London and North Western, em particular.

O auctor dá, pois, sobre esta rede, que conhece bem, e que naturalmente tomou como modelo, numerosos esclarecimentos, que julgamos util fazer conhecer aqui.

A obra é dividida em deseseis capitulos, que vamos resumir successivamente.

No primeiro capitulo, o auctor, depois de haver desenvolvido as vantagens dos caminhos de ferro, sob o ponto de vista dos interesses materiaes, faz a historia da Companhia.

Esta, creada em 1846 pela fusão dos caminhos de ferro de Londres a Birmingham, do Grand-Junction, de Manchester a Birmingham, consolidou-se successivamente, já pelo aluguer, já pela compra de diferentes linhas, taes como as de South-Staffordshire, de Chester a Holyhead, e de Lancastre a Carlisle.

Finalmente, em 1867, uma *Consolidation Act*, regularizou em definitivo a organização da Companhia do L. e N. W., tal como existe hoje; o seu capital é de francos 2.700.000:000, e a extensão da sua rede de 2:900 kilometros.

Organização administrativa

No segundo capitulo trata-se da organização administrativa da Companhia.

Um conselho de administração, composto de trinta membros, é dividido em seis grandes commissões, que distribuem entre si os diferentes serviços da Companhia; estas commissões, assim como o conselho de administração, reúnem-se todos os mezes.

Os serviços estão confiados a um director, acompanhado de um chefe de movimento e de serviço de passageiros e de um chefe de serviço de mercadorias.

A rede é dividida em dez secções, cada uma das quaes tem á sua testa um superintendente districtal encarregado do serviço de passageiros e do movimento dos comboios; ao lado d'este superintendente e nas secções

em que o trafego das mercadorias é mais importante, acha-se um *district goods manager*, encarregado especialmente do serviço commercial.

Sob as ordens d'estes chefes de serviço acham-se inspectores encarregados da vigilância das estações e do movimento de comboios em cada secção.

Uma vez por mez os superintendentes districtaes e os *district goods managers*, reúnem-se, para estudar os melhoramentos a introduzir no serviço e apresentar as suas propostas aos seus chefes hierarchicos.

Pessoal

O auctor termina este capitulo, resumindo em quatro paragraphos as condições essenciaes, ás quaes deve satisfazer um bom agente, assim como as regras que devem presidir á escolha e accesso do pessoal.

O numero de agentes da Companhia do L. e N. W. é de 55:217, compondo-se de: 6:770 agentes pagos ao anno, 18:298 machinistas, fogueiros, conductores, guardas-freios e agulheiros, e de 40:149 agentes, empregados nos diferentes serviços e pagos semanalmente.

D'estes 55:217 agentes, 22:000 estão directamente ligados ao serviço activo, e n'este numero comprehendem-se 130 mulheres empregadas no serviço de escripturação nas grandes *gares* de mercadorias.

Deve-se juntar a este pessoal um certo numero de menores fazendo a sua aprendizagem e que são distribuidos pelas diferentes *gares*.

Estes menores entram ao serviço da Companhia na idade de 14 annos; empregam-n'os como ajudantes nos diferentes serviços e quando chegam aos 20 annos teem adquirido uma certa experiencia dos caminhos de ferro, que os torna aptos a preencher convenientemente os logares que vão vagando, e é entre elles que a escolha é feita.

Liga-se nma attenção especial á educação dos signaleiros que não são definitivamente admittidos ao serviço das *cabines* senão quando se está por completo certo que elles estão preparados para exercer as suas funções.

O periodo de aprendizagem tem uma duração variavel segundo os cargos a desempenhar, não sendo os agentes nomeados definitivamente senão quando o chefe de divisão se certificou, depois do exame, de que o candidato satisfaz a todas as condições, inclusivé a relativa ao daltonismo.

Os inspectores, os vigilantes, os chefes de estação e os agentes mais altamente graduados, são invariavelmente escolhidos entre os agentes de graduação inferior, baseando-se a escolha unicamente sobre o valor do agente, sem attender á antiguidade ou a qualquer outra circumstancia. Não é raro ver um chefe de *gare*, chegar, pelo seu merito, a inspector principal ou mesmo a director.

Este systema de escolher os agentes não se applica unicamente á Companhia de L. e N. W.; é absolutamente seguido por todas as companhias inglezas.

A educação dos machinistas faz-se do mesmo modo; estes entram nas officinas como limpadores, e passam successivamente por todos os logares antes de serem machinistas de comboios correios ou expressos.

(Continua). *Revue Générale des Chemins de Fer.*

GERADORES BELLEVILLE

O jornal *Yacht*, publica do seu numero de 21 de junho, a seguinte informação:

«A casa Belleville, está executando n'este momento grandes trabalhos por conta da marinha militar.

O crusador de 8:000 cavallos. *Alger* está acabando em Cherburgo, a montagem das suas machinas e dos

geradores, construidos por esta casa. O *Hirondelle* de 2:100 cavallos, munido do mesmos geradores, entra em armamento para experiencias em Toulon.

No ultimo mez os geradores de aviso de 600 cavallos *Caudan*, foram recebidos no porto de Lorient. Os geradores dos avisos torpedeiros de 2:200 cavallos cada um *Léger e Levrier* estão para ser expedidos das officinas em direcção a Lorient. O rebocador *L'Averosach* destinado ao porto de Brest, vae para os estaleiros de Gironde em Bordeaux.

Finalmente a casa Belleville, acaba de collocar nos estaleiros os geradores dos trez cruzadores, couraçados de 7:500 cavallos cada um *Charner, Chanzy e Latouge Treville*, e os do couraçado da esquadra, de 14:000 cavallos *Brennus*, cujas entregas estão justas para 1891 e 1892.

A maior parte d'estes geradores são construidos para uma pressão de marcha de 17 kilos por centimetro quadrado.»

INDUSTRIAS PORTUGUEZAS

Companhia de conservas argentina

Temos o maior prazer sempre que se nos offerece ensejo de tratar de qualquer producto de fabricação portugueza, e as nossas industrias teem-nos do coração a seu lado para fallarmos d'ellas com todo o enthusiasmo.

De entre estas, uma das que mais se tem desenvolvido no paiz é a das conservas alimenticias, das quaes conseguimos já ser exportadores, enviando em 1888 ao estrangeiro 100 contos de conservas de atum, 775 contos de sardinha, 16 de outros peixes, e 44 de fructas.

A nova fabrica da Companhia Argentina vem augmentar os bons creditos que já conseguiram as suas collegas, produzindo já diferentes conservas de peixe e preparando-se para em breve fabricar as de lagosta, fructa e legumes.

Situada na praia da Nazareth, onde abunda o melhor peixe do oceano, no centro da fertil região d'Alcobaca, conhecida pelos excellentes fructos e legumes e que por isso se póde considerar a Valencia portugueza, tendo á testa dos trabalhos um conhecido artista francez com 25 annos de pratica, os seus productos serão de uma fabricação esmerada que terá a melhor acceitação nos mercados estrangeiros.

Uma circumstancia ainda, nol-a tornou mais sympathica:— as latas teem a marca portugueza e o distico bem legivel da sua origem.

Não segue, pois, esta companhia o condemnavel systema de baptisar os seus productos com titulos de procedencia estrangeira que só provam ou que o genero é mau e o proprio productor se acobarda de o apresentar como seu, ou que o mercado portuguez é peor que despreza os productos nacionaes para só consumir os de fóra do paiz.

Bem haja, pois, a Companhia de Conservas Argentina e todos os que assim sustentam o credito das nossas industrias.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

O Rei dos Estranguladores.—Continuamos a receber este notavel romance de Henri Tessier, que a acreditada casa editora Guillard, Aillaud & C.^a está publicando em fasciculos semanaes.

Ao interesse palpitante da obra, allia-se o esmerado da edição, feita em finissimo papel.

Cada semana distribue-se um fasciculo custando 100 réis e contendo 24 paginas de impressão in-4.^o e 3 aguarellas a cinco côres, sendo portanto a unica das publi-

cações litterarias editada em Portugal, em que tal attractivo está introduzido.

No fim da obra a empreza brindará os seus assignantes com uma bella reproducção em oleo-gravura, tirada a 20 côres, do esplendido quadro militar de Edouard Detaille—*A 400 mètres—A Mitraille!*

Não duvidamos, pois, em recommendar mais uma vez aos nossos leitores este magnifico romance.

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Relatorio do Conselho de Administração e parecer do Conselho Fiscal apresentados á assembléa geral de 26 de junho de 1890.

(Continuação)

As despesas levadas á conta do «Estabelecimento» até 31 de dezembro de 1889, são:

Designação	Construção e gastos geraes	Material circulante	Total
LINHAS EM EXPLORAÇÃO			
Linha de Leste e Norte	20.442:561\$934	817:069\$926	20.929:631\$860
Ramal de Caeres	1.364:911\$366	220:469\$302	1.585:080\$668
Ramal de Coimbra	110:399\$573	-	110:399\$573
Linha de Lisboa Cintra e Torres Vedras	3.796:679\$563	196:322\$857	3.993:002\$420
Linha de Torres Vedras á Figueira e Alfarellos	5.306:375\$316	384:551\$212	5.690:926\$528
Ramal de Santa Apollonia a Bemfica	522:451\$588	-	522:451\$588
LINHAS EM CONSTRUÇÃO			
Beira Baixa	6.746:486\$694	256:695\$219	7.003:181\$910
Linha Urbana	3.494:753\$544	15:072\$258	3.506:825\$802
Linha de Cascaes e obras do Tejo	2.288:702\$695	496:410\$127	2.484:812\$822
ESTUDOS DE NOVAS LINHAS			
Linhas a classificar	8:313\$527	-	8:313\$527
Totales	43.748:635\$797	2.085:990\$901	45.834:626\$698

Os recursos realisados até 31 de dezembro de 1889, montam á somma de réis 47.852:833\$999
 Deduzindo a somma dispendida em diversas construcções, segundo a conta «Estabelecimento» até á mesma data

45.834:626\$698
 O excedente do capital sobre as despesas «Estabelecimento» é portanto réis 2.018:207\$301

O capital realisado pelos seguintes titulos:
 70:000 acções de 90\$000 réis que produziram réis

6.300:000\$000

517:247 obrigações de 3 % do valor nominal de réis 90\$000 que produziram

22.081:071\$782

89:800 obrigações de 4 % do valor nominal de réis 90\$000 que produziram

6.600:381\$717

153:000 obrigações de 4 1/2 do valor nominal de réis 90\$000 que produziram

12.814:200\$000

Subvenção recebida do Governo Portuguez para a construção do Ramal de Coimbra	39:180,7500
Producto da venda de terrenos no ramal de Cascaes, applicado á amortisação de 200 obrigações de 4 %	18:000,0000
Total igual	47.852:833,7599

Os encargos para juro e amortisação de obrigações no presente exercicio, deduzidos os juros produzidos pelos capitães disponiveis foram de réis	2.144:999,7280
---	----------------

cuja divisão foi feita de modo seguinte :

Á CONTA DA EXPLORAÇÃO

Encargo correspondente ao custo das linhas em exploração e á differença entre os prejuizos com a exploração das linhas de Madrid a Caceres e a Portugal e a respectiva reserva, deduzido o capital Acções	1.430:342,7196
---	----------------

Á CONTA ESTABELECIMENTO

Encargo correspondente ao custo das linhas em construção e ao capital disponível	714:657,7084
Total igual	2.144:999,7280

Para amortisação das obrigações emprehendida nos encargos d'este exercicio, fizeram-se sorteios em 9 e 23 de maio, 10 de outubro e 19 de dezembro de 1889.

As obrigações sorteadas foram:

2:139 titulos de 1 obrigação de 3 %	192:510,7000
188 titulos de 1 obrigação de 4 %	16:920,7000
71 titulos de 1 obrigação de 4 1/2 %	6:390,7000
10 titulos de 5 obrigações de 4 1/2 %	4:500,7000
	220:320,7000

O reembolso das obrigações de 3 % sorteadas em 23 de maio de 1889, começou a fazer-se a 2 de janeiro de 1890.

O reembolso das obrigações de 4 % começou no 1.º de julho de 1889 para as 93 sorteadas em 23 de maio d'este anno; e em 2 de janeiro de 1890 para as 95 sorteadas em 19 de dezembro de 1889.

O reembolso das obrigações de 4 1/2 % começou no 1.º de julho de 1889 para os 35 titulos sorteados em 9 de maio do mesmo anno, e em 2 de janeiro de 1890 para os 36 sorteados em 10 de outubro de 1889 e para os 10 sorteados em 19 de dezembro do mesmo anno.

Os numeros das obrigações sorteadas constam das 6 listas que vão juntas a este relatorio.

A situação das obrigações em 31 de dezembro de 1889 é como segue:

OBRIGAÇÕES DE 3 %

Emittidas	575:000
---------------------	---------

Amortisadas:	
Antes de serem postas em circulação	5:534
Por sorteios	31:268
Retiradas da circulação	57:219
	94:021
Ficam por amortisar	480:979

OBRIGAÇÕES DE 4 %

Emittidas	100:000
Amortisadas:	
Por sorteios	457
Por compra com o producto da venda de terrenos no ramal de Cascaes	200
Retiradas da circulação	10:000
	10:657
Ficam por amortisar	89:343

(Continua).

AVISOS DE SERVIÇO

AVISO AO PUBLICO

Tarifa especial n.º 3 — Grande velocidade — Banhos de mar

A Companhia faculta aos passageiros que se munirem dos bilhetes da tarifa n.º 3 grande velocidade — **banhos de mar** para Figueira da Foz, o seguinte:

1.º — Apearem-se, tanto á ida como á volta, em qualquer estação intermédia (via directa), requisitando para esse fim na estação de partida ou n'aquella em que deseje parar e immediatamente á chegada do comboio uma senha suplementar de 500 réis.

2.º — O praso de 60 dias fixado para o regresso poderá ser ampliado a mais de um periodo até 30 dias pagando o passageiro 20 % do preço do bilhete ou até 60 dias pagando 40 %. Estas ampliações de praso só poderão ser pedidas nas estações de destino indicadas nos respectivos bilhetes, mediante a apresentação d'estes e nunca em qualquer das estações intermedias. As requisições d'este genero poderão ser feitas até 50 dias depois da data da expiração do praso indicado no bilhete para o regresso do passageiro.

Typ. do Commercio de Portugal—R. Ivens 41

POZZOLANA DOS AÇORES

OU

CIMENTO HYDRAULICO

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

Material approvedo 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 me 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.

Banhos das Caldas da Amieira

AGUAS CHOLORETADAS

UNICAS EM PORTUGAL E HESPANHA

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

Abertura do estabelecimento de banhos das Caldas da Amieira e do hotel a 15 de maio. Applicam-se os banhos de imersão e douches d'estas aguas, para rheumatismo, figado, estomago, baço, molestias herpeticas, leuchorrhéas, inflamações de quaesquer orgãos, etc.

Na séde balnear das Caldas da Amieira ha, além do estabelecimento de banhos e do hotel, bilhar, gymnasio, piano, jornaes nacionaes e estrangeiros, estação de correio, jardins e variados jogos. Para esclarecimentos, rua Augusta, 166, 1.º esquerdo, escriptorio da companhia das Aguas Thermaes da Amieira.

N. B.—Nos mezes de maio a 15 d'outubro os comboios mixtos n. 71 e 72 tem paragem em frente do estabelecimento para receber e deixar os passageiros sem bagagem. Desde 1 de julho haverá bilhetes diarios de ida e volta entre a Figueira da Foz e a Amieira, e das outras estações com validade de dois mezes.

CALDEIRAS TUBULARES INEXPLOSIVAS

da mais moderna e perfeita construção

ESPECIALIDADE EXCLUSIVA DE

WALTHER & COMP.^A

KALK—Colonia S/Rheno

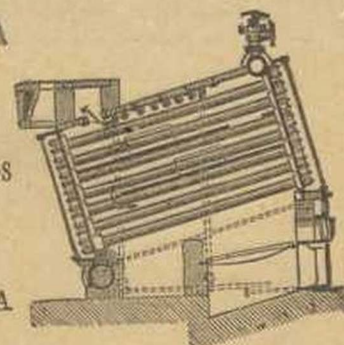
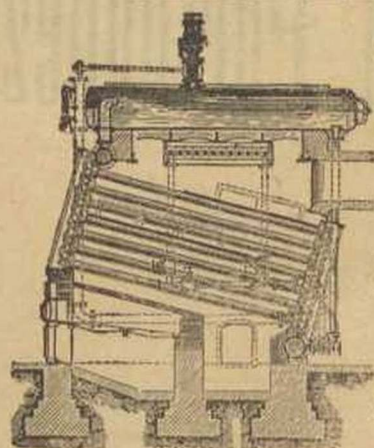
Ligação de tubos sem massa nem amiantho nem outros materiaes analogos

APPARELHO ENLERS

Para limpar automaticamente a agua do vapor.

EXPULSÃO MECHANICA DOS RESIDUOS DA CALDEIRA

Patentes de invenção na Allemanha e estrangeiro



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



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

Sociedade anonyma das officinas de construção

DE

MALINES

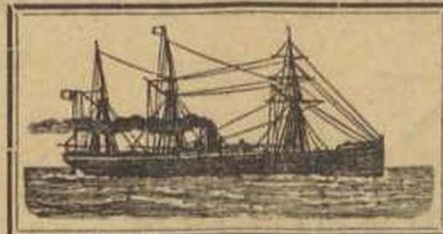
DIRECTOR GERENTE — DIVOIRE

Material para caminhos de ferro e linhas americanas.
Rodas para locomotivas, tenders, wagons e tramways.

FUNDIÇÃO E CALDEIRERIA

MALINES—BELGICA

CHARGEURS REUNIS



COMPANHIA FRANCEZA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR

PARA O BRAZIL

Pernambuco, Maceió, Bahia, Rio de Janeiro e Santos
Por trasbordo:—Rio Grande do Sul, Pelotas
Porto Alegre, Paranagua, Santa Catharina, Victoria

Sahidas de Lisboa a 2, 12 e 22 de cada mez pelos paquetes:

Ville de Pernambuco, Ville de Rosario, Ville de Montevideo, Ville de Buenos-Ayres, Ville de Ceará, Ville de Santos, Ville de Bahia, Parahyba.

Preços resumidissimss para os emigrantes; o preço comprehende vinho de mesa; os vapores tem medico cujo serviço é gratuito, e são de boa marcha.

LINHA POSTAL DA COSTA OCCIDENTAL D'AFRICA

PELOS PAQUETES

Ville de Maranhão e Ville de Maceió

PARA

Dakar, Konakry Sierra Leone, Grand Bassan Kotonou, Libreville
Loango, Landana, Banana, Boma, Ambrizette, Ambriz, S. Paulo de Loanda,
Benguella, S. Thomé.

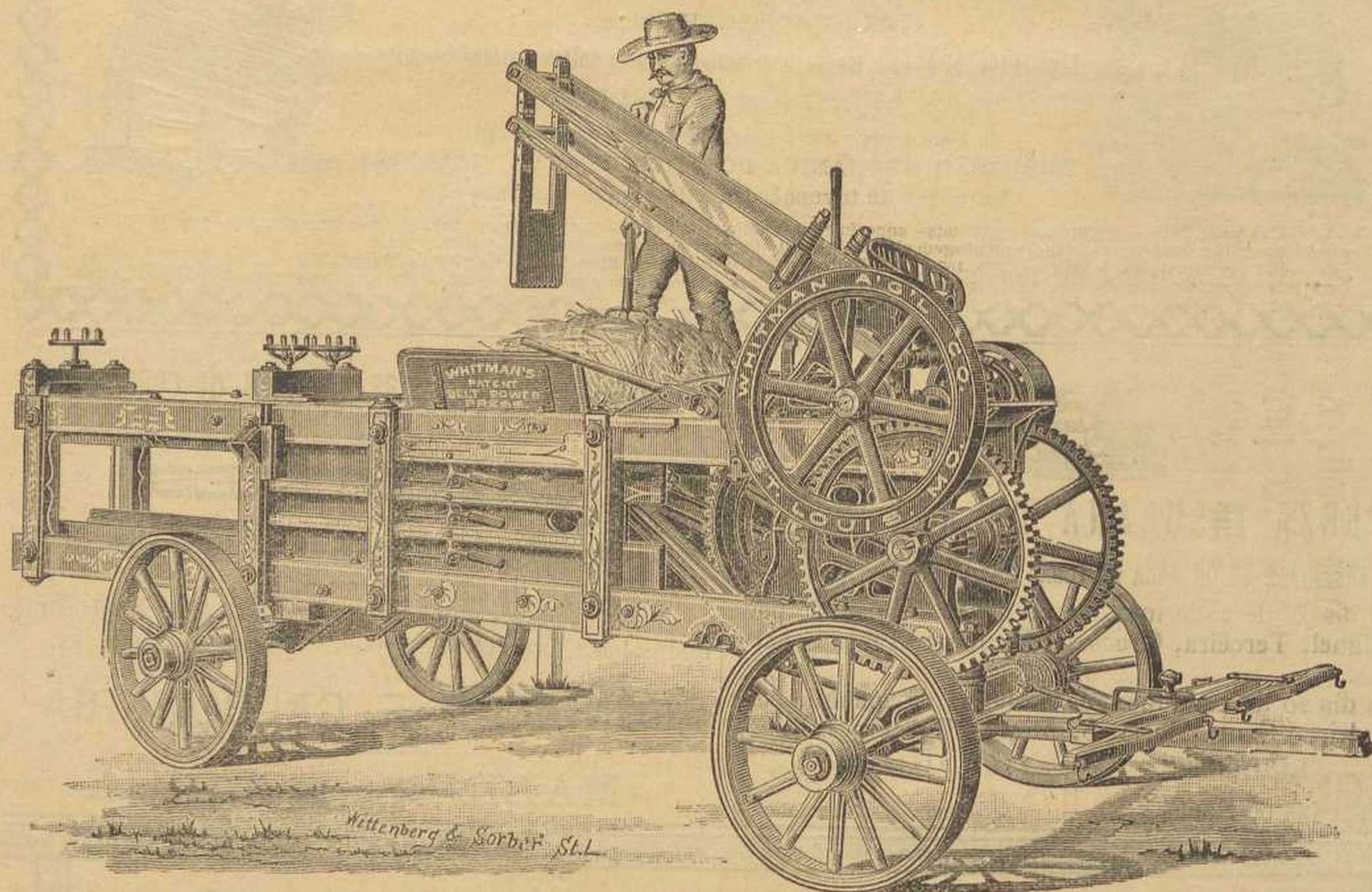
Magnificas accommodações para passageiros de 1.ª, 2.ª e 3.ª classe.

AGENTES GERAES EM PORTUGAL

19, Praça do Municipio — Lisboa.

F. Garay & C.^a

Companhia Real Promotora da Agricultura Portugueza



PRENSAS COMPRESSORAS DE PALHA E FENO WHITMAN

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

SOCIEDADE ANONYMA DE MARCINELLE E COUILLET

COUILLET - BELGICA

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

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

NUMERO DE OPERARIOS 5:500

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

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

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

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

MALA REAL PORTUGUEZA

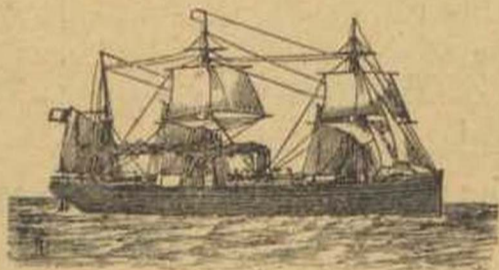
EMPRESA DE NAVEGAÇÃO

A

VAPOR PARA O ULTRAMAR

POR

Contracto com o governo de S. Magestade



Serviço combinado para a Africa Occidental e Oriental
O PAQUETE PORTUGUEZ

REI DE PORTUGAL

Sairá no dia 21 de julho, ás 3 horas da tarde, para

Madeira, S. Vicente, S. Thomé, Loanda, Benguella, Mossamedes, Lourenço Marques, Inhambane, Quilimane, Moçambique, Ibo e mais portos da Africa Oriental.

Roga-se aos srs. passageiros e carregadores o obsequio de dirigirem os seus pedidos ao escriptorio da empresa rua do Arsenal, n.º 51, 4.º andar; recebendo-se as encomendas na praça do Municipio n.º 6, até ao dia 19 inclusivé.

FRANCISCO RIVIÈRE

RONDA DE SAN PEDRO 60 — BARCELONA

Officinas em San Martin de Provensals

Manufatura de tecidos metallicos

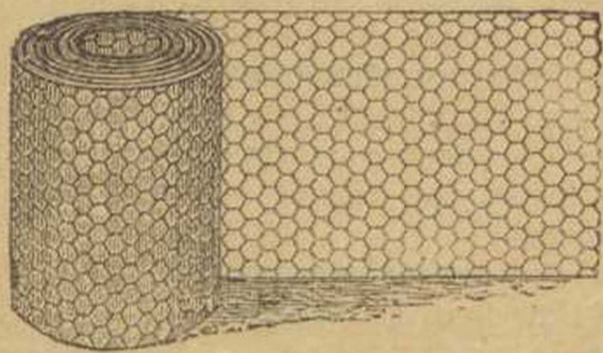
Chapas perfuradas e seda para peneiros

ESPECIALIDADES: Tecidos extra fortes para minas — Rêdes sem fim para fabricas de papel continuo — Rêde galvanizada para jardins, capoeiras, etc.

Colchões metallicos, aperfeiçoados — Rêde com espinhos para cercados economicos — Artigos de peneireiro, por grosso.

PEDIR CATALOGOS E AMOSTRAS

Preços correntes





COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Serviço combinado com os caminhos de ferro da Beira Alta, Minho e Douro e Porto á Povoá e Famalicão

Temporada de banhos de mar e aguas mineraes em 1890

Bilhetes de ida e volta, validos por dois mezes, para as principaes praias de banhos do mar e localidades d'aguas thermaes

Primeiro dia de venda, 1 de julho. Ultimo dia de venda, 15 de outubro. Ultimo dia para regresso, 31 de outubro

PREÇOS DOS BILHETES

Das estações abaixo ás da frente e volta sem reciprocidade	Classes	Lisboa		Caldas da Rainha	S. Martinho e Vallado	Banhos do Amieira	Figueira	Aveiro		Espinho ou granja		Porto		Lago	Carnas, Folgueiras	Braga, Barcellos ou Povoa		Vianna ou Caldas d'Aregos		Ancora, Caminha, Valença, Moledo ou Reg.	
		Homens	Senhoras e crianças até 12 an.					Homens	Senhoras e crianças até 12 an.	Homens	Senhoras e crianças até 12 an.	Homens	Senhoras e crianças até 12 an.			Homens	Senhoras e crianças até 12 an.	Homens	Senhoras e crianças até 12 an.	Homens	Senhoras e crianças até 12 an.
Lisboa C. dos Soldados, C. e B.	1. ^a	-	-	3.500	3.900	6.700	7.000	8.000	7.000	10.000	8.000	10.000	8.000	7.000	8.050	11.500	9.500	12.500	10.500	13.500	11.500
	2. ^a	-	-	2.700	3.000	5.200	5.500	6.000	5.500	8.000	6.000	8.000	6.000	5.300	6.350	9.000	7.000	10.000	8.000	10.500	8.500
	3. ^a	-	-	1.900	2.100	3.700	4.000	5.000	4.000	6.000	5.000	6.000	5.000	4.000	4.500	6.800	5.800	7.500	6.500	8.000	7.000
Santarem	1. ^a	-	-	6.000	6.400	4.500	4.500	6.200	6.000	7.700	7.000	7.700	7.000	5.000	6.050	9.200	8.500	10.200	9.500	11.200	10.500
	2. ^a	-	-	4.500	4.800	3.500	3.500	4.800	4.500	6.000	5.500	6.000	5.500	4.000	4.850	7.000	6.000	8.000	7.000	8.500	7.500
	3. ^a	-	-	3.000	3.200	2.500	2.500	3.300	3.000	4.300	4.000	4.300	4.000	3.000	3.500	5.100	4.800	5.800	5.500	6.300	6.000
Torres N. a Payalvo..	1. ^a	-	-	6.500	6.000	3.800	3.800	5.200	5.000	6.800	6.000	6.800	6.000	4.000	5.050	8.300	7.500	9.300	8.500	10.300	9.500
	2. ^a	-	-	5.000	4.500	3.000	3.000	4.000	3.900	5.000	4.500	5.000	4.500	3.000	3.850	6.000	5.000	7.000	6.000	7.500	6.500
	3. ^a	-	-	3.500	3.000	2.200	2.200	3.000	2.800	3.800	3.000	3.800	3.000	2.000	2.500	4.600	3.800	5.300	4.500	5.800	5.000
Abrantes a Torre das Vargens inclusivo..	1. ^a	5.000	4.500	6.000	7.500	6.800	4.400	4.500	6.200	6.000	7.600	7.600	7.000	5.000	6.050	9.100	8.500	10.100	9.500	11.100	10.500
	2. ^a	3.900	3.500	4.500	5.800	5.200	3.400	3.500	4.800	4.500	5.900	5.900	5.500	4.000	4.850	6.900	6.000	7.900	7.000	8.400	7.500
	3. ^a	2.800	2.500	3.000	4.100	3.500	2.400	2.500	3.300	3.000	4.200	4.200	4.000	3.000	3.500	5.000	4.800	5.700	5.500	6.200	6.000
Crato a Elvas e C. nheira a Marvão inclusivo	1. ^a	6.500	6.000	7.000	9.000	9.000	7.000	7.200	8.000	7.000	10.000	8.000	10.000	8.000	9.050	11.500	9.500	12.500	10.500	13.500	11.500
	2. ^a	5.000	4.500	5.500	7.000	7.000	5.500	5.600	6.000	5.500	8.000	6.000	8.000	6.000	6.850	9.000	7.000	10.000	8.000	10.500	8.500
	3. ^a	3.500	3.000	4.000	5.500	5.500	4.000	4.100	5.000	4.000	6.000	5.000	6.000	5.000	4.500	6.800	5.800	7.500	6.500	8.000	7.000
Coimbra e Coimbra B.	1. ^a	-	-	4.000	3.000	1.200	1.400	-	-	-	-	-	-	1.000	2.050	-	-	-	-	-	-
	2. ^a	-	-	3.000	2.800	-	-	-	-	-	-	-	-	700	1.550	-	-	-	-	-	-
	3. ^a	-	-	2.000	2.000	-	-	-	-	-	-	-	-	500	1.000	-	-	-	-	-	-
Gaia e Porto	1. ^a	-	-	10.500	8.000	7.500	4.800	5.000	-	-	-	-	-	3.500	4.550	-	-	-	-	-	-
	2. ^a	-	-	8.200	6.000	5.800	3.700	3.900	-	-	-	-	-	3.000	3.850	-	-	-	-	-	-
	3. ^a	-	-	6.200	4.400	4.100	2.700	2.800	-	-	-	-	-	2.500	3.000	-	-	-	-	-	-
Torres Vedras	1. ^a	-	-	-	-	4.500	4.800	7.500	7.000	8.800	8.000	8.800	8.000	6.500	7.550	10.300	9.500	11.300	10.500	12.300	11.500
	2. ^a	-	-	-	-	3.500	3.800	5.800	5.500	6.800	6.000	6.800	6.000	5.000	5.850	7.800	7.000	8.800	8.000	9.300	8.500
	3. ^a	-	-	-	-	2.500	2.700	4.100	4.000	5.200	5.000	5.200	5.000	3.600	4.100	5.700	5.300	6.400	6.000	6.900	6.500
Leiria	1. ^a	-	-	-	-	1.400	1.800	4.300	4.000	6.000	5.500	6.000	5.500	3.300	4.350	7.500	7.000	8.500	8.000	9.500	9.000
	2. ^a	-	-	-	-	1.100	1.400	3.400	3.000	4.500	4.000	4.500	4.000	2.600	3.450	5.800	5.000	6.800	6.000	7.300	6.500
	3. ^a	-	-	-	-	800	1.000	2.500	2.000	3.000	3.000	3.000	3.000	1.900	2.400	4.300	3.800	5.000	4.500	5.500	5.000
Braga	1. ^a	11.500	9.500	12.000	9.500	9.000	6.300	6.500	4.000	-	2.100	-	-	5.000	6.050	-	-	-	-	-	-
	2. ^a	9.000	7.000	9.200	7.000	6.700	4.700	4.900	2.900	-	1.500	-	-	4.000	4.850	-	-	-	-	-	-
	3. ^a	6.800	5.800	7.000	5.200	4.900	3.500	3.600	2.200	-	1.150	-	-	3.300	3.800	-	-	-	-	-	-
Vianna	1. ^a	12.500	10.500	13.000	10.500	10.000	7.300	7.500	5.000	-	3.100	-	-	6.000	7.050	-	-	-	-	-	-
	2. ^a	10.000	8.000	10.200	8.000	7.700	5.700	5.900	3.900	-	2.500	-	-	5.000	5.850	-	-	-	-	-	-
	3. ^a	7.500	6.500	7.700	5.900	5.600	4.200	4.300	2.900	-	1.850	-	-	4.000	4.500	-	-	-	-	-	-
Valença	1. ^a	13.500	11.500	14.000	11.500	11.000	8.300	8.500	6.000	-	4.100	-	-	7.000	8.050	-	-	-	-	-	-
	2. ^a	10.500	8.500	10.700	8.500	8.200	6.200	6.400	4.400	-	3.000	-	-	5.500	6.300	-	-	-	-	-	-
	3. ^a	8.000	7.000	8.200	6.400	6.100	4.700	4.800	3.100	-	2.350	-	-	4.500	5.000	-	-	-	-	-	-
Santa Comba Dão..	1. ^a	-	-	8.750	5.650	5.250	2.650	-	-	2.900	-	-	-	-	5.000	6.000	7.000	-	-	-	-
	2. ^a	-	-	6.900	4.400	4.100	2.100	-	-	2.350	-	-	-	-	3.850	4.850	5.350	-	-	-	-
	3. ^a	-	-	4.900	3.200	3.000	1.500	-	-	1.600	-	-	-	-	2.800	3.500	4.000	-	-	-	-
Carregal do Sal	1. ^a	-	-	9.100	6.000	5.600	3.000	-	-	3.300	-	-	-	-	5.100	6.400	7.400	-	-	-	-
	2. ^a	-	-	7.100	4.600	4.300	2.300	-	-	2.600	-	-	-	-	4.100	5.100	5.600	-	-	-	-
	3. ^a	-	-	5.050	3.350	3.150	1.650	-	-	1.850	-	-	-	-	3.050	3.750	4.250	-	-	-	-
Nellas e Mangualde..	1. ^a	-	-	9.700	6.600	6.200	3.600	-	-	3.800	-	-	-	-	5.900	6.900	7.900	-	-	-	-
	2. ^a	-	-	7.700	5.200	4.900	2.900	-	-	3.000	-	-	-	-	4.500	5.500	6.000	-	-	-	-
	3. ^a	-	-	5.450	3.750	3.550	2.050	-	-	2.150	-	-	-	-	3.350	4.050	4.550	-	-	-	-
Fornos d'Algodres e Colorico	1. ^a	-	-	10.800	7.700	7.300	4.700	-	-	5.000	-	-	-	-	7.100	8.100	9.100	-	-	-	-
	2. ^a	-	-	8.450	5.950	5.650	3.650	-	-	3.900	-	-	-	-	5.400	6.500	6.900	-	-	-	-
	3. ^a	-	-	6.050	4.350	4.150	2.650	-	-	2.800	-	-	-	-	4.000	4.700	5.200	-	-	-	-
Villa Franca das Naves, Pinhel e Guarda.	1. ^a	-	-	14.600	8.500	8.100	5.500	-	-	5.750	-	-	-	-	7.850	8.850	9.850	-	-	-	-
	2. ^a	-	-	9.100	6.000	6.300	4.300	-	-	4.500	-	-	-	-	6.000	7.000	7.500	-	-	-	-
	3. ^a	-	-	6.500	4.800	4.600	3.100	-	-	3.200	-	-	-	-	4.400	5.100	5.600	-	-	-	-
Cerdeira e Villar Formoso	1. ^a	-	-	12.150	9.050	8.650	6.050	-	-	6.000	-	-	-	-	8.100	9.100	10.100	-	-	-	-
	2. ^a	-	-	9.550	7.050	6.750	4.750	-	-	4.700	-	-	-	-	6.200	7.200	7.900	-	-	-	-
	3. ^a	-	-	6.900	5.200	5.000	3.500	-	-	3.300	-	-	-	-	4.700	5.400	5.900	-	-	-	-

Bilhetes diários de ida e volta para os Banhos d'Amieira ou vice-versa

Estações	Kilomet.	1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe
Soure.....	35	1:100	900	650
Alfarellos.....	22	700	550	400
Formoselha.....	25	800	600	400
Figueira ou Verride.....	16	500	400	300

Estes bilhetes são validos para todos os comboios que fizerem serviço para Banhos d'Amieira

CONDIÇÕES

- 1.^a Estes bilhetes dão ao passageiro a faculdade de se apeiar tanto á ida como á volta, em qualquer estação intermedia (via directa) requisitando para esse fim, na estação de partida ou n'aquella em que deseje parar, e immediatamente á chegada do comboio, uma senha supplementar de 500 réis.
Esta requisição será sempre feita mediante a apresentação do bilhete no qual a estação terá que fazer as indicações precisas. A referida senha será conservada pelo passageiro para ser entregue á chegada ao ultimo destino, á ida ou á volta, e não poderá servir para outra estação nem para qualquer comboio que não seja o que n'ella estiver indicado.
Quando o passageiro quizer retomar o comboio para seguir além do ponto de paragem terá que apresentar o seu bilhete e senha ao chefe da estação para lhe ser devidamente datado e carimbado, sem o que, nem o bilhete nem a senha, terão validade.
- 2.^a Os passageiros de Lisboa para a Figueira, bem como os de Torres Novas, Entroncamento e qualquer das estações da linha de leste e ramal de Caceres supra indicadas para as Caldas da Rainha, poderão indistinctamente seguir, tanto á ida como á volta, pelas vias Lisboa-Torres Vedras ou Entroncamento-Alfarellos á sua escolha.
Os de Gaia, Porto e linhas do Minho e Douro e Povia para a Figueira da Foz só poderão seguir, tanto á ida como á volta, pela linha da Beira Alta, no percurso entre Pampilhosa e Figueira.
Os procedentes das estações de Gaia e Porto e das linhas do Minho e Douro e Povia para Cintra, Mafra, Caldas da Rainha, S. Martinho, Vallado e Banhos da Amieira seguirão, unica e exclusivamente, por Alfarellos e Amieira, tanto á ida como á volta.
Os das estações de Santa Comba a Villar Formoso para Caldas da Rainha, S. Martinho e Vallado, poderão, á ida ou á volta, seguir por Alfarellos ou por Figueira; os destinados a Cintra, Mafra e Banhos da Amieira só poderão seguir, tanto á ida como á volta, exclusivamente, por Alfarellos-Amieira.
Os da linha de leste e ramal de Caceres para Cintra e Mafra seguirão por Lisboa; para S. Martinho, Vallado e Banhos da Amieira unicamente por Alfarellos. Os de Torres Vedras e Leiria para Luzo, Cannas, estações do norte e Minho e Douro seguirão por Alfarellos tanto á ida como á volta.
- 3.^a O prazo de 60 dias fixado para o regresso poderá ser ampliado a mais um periodo até 30 dias, pagando o passageiro 20 % do preço do bilhete, ou até 60 dias pagando 40 %
Estas ampliações de prazo só poderão ser pedidas na estação de Lisboa ou nas de destino indicadas nos respectivos bilhetes, mediante a apresentação d'estes e nunca em qualquer das estações intermedias.
As requisições d'este genero poderão ser feitas até 50 dias depois da data da expiração do prazo indicado no bilhete para o regresso do passageiro.
- 4.^a Estes bilhetes podem ser utilizados em todos os comboios que tenham carruagens das classes correspondentes.
Os de 1.^a classe darão direito a occupar logares de luxo pagando-se as taxas supplementares respectivas.
- 5.^a Os bilhetes de senhora não são validos para homem nem reciprocamente.
- 6.^a Não se concede meios bilhetes.
- 7.^a Todo o bilhete encontrado fóra das condições do presente será considerado nullo.
- 8.^a E' concedida a cada passageiro o transporte gratuito de 30 kilogrammas de bagagem, taxando-se os excedentes pelas tarifas geraes de cada linha.
- 9.^a O passageiro á partida deverá sempre declarar qual a via que deseja seguir, quando lhe seja applicavel a condição 2.^a supra, ou apresentar a senha de paragem quando queira que a bagagem lhe seja expedida para a estação na mesma senha indicada.
Na falta d'esta declaração ou apresentação da senha conjunctamente com o bilhete, a bagagem será expedida para o destino d'este e pelo trajecto mais curto.