

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAÑA

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

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

REDACÇÃO—RUA DE SANTO ANTÃO, 109—LISBOA

## Aos nossos leitores

O desejo de dar n'este numero todos os esclarecimentos sobre a Inauguração da Estação Central do Rocio e da Linha da Beira Baixa levam-nos a atrasar quatro dias a publicação, o que contamos nos desculparão attento o interesse que demonstramos em bem servil-os.

### O ANEXO D'ESTE NUMERO

Ampliação de tarifas á nova estação Central de Lisboa, Rocio, serviço que começa em 5 de Setembro.

## SUMMARIO

A linha da Beira Baixa.—Inauguração entre Abrantes e Covilhã.  
Contractos celebrados entre a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses e a do Norte do Hespanha.

Parte oficial.—Ministerio das obras publicas, commercio e industria. Regulamento de 30 de junho, decreto de 31 de agosto e portarias de 17 e 29 de agosto.

#### Tarifas de transporte.

O caminho de ferro de Panamá.

Publicações recebidas.—Revista Industrial, Commercial e Agricola. O Crédito. O Correio da Noite.

Carteira dos accionistas.

Boletins financeiros.—de Lisboa, por J. F.—de Paris, por G. Pessard.

Cotações dos titulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro.

Receitas dos caminhos de ferro.

Construções de aço e ferro da «Société das Forges d'Aiseau».

Companhia Nacional de Fundição e Forjas.

Linhas portuguezas—Moura—Guimarães—Pesoal da Beira Baixa—Atravez d'Africa—Sociedade dos Ascensores e construções.

Linhas hespanholas—De Barcelona a Madrid—Tranway de Oviedo—De Segovia a Aranda de Duero—De Salamanca a Ávila | De S. Félix de Guijosa a Gerona —De Valencia a Betera—Ramal mineiro—Comboios correios—Linhas estratégicas.

Linhas estrangeiras.—Russia—Alemanha—Japão—Estados Unidos.

Avisos de serviço.

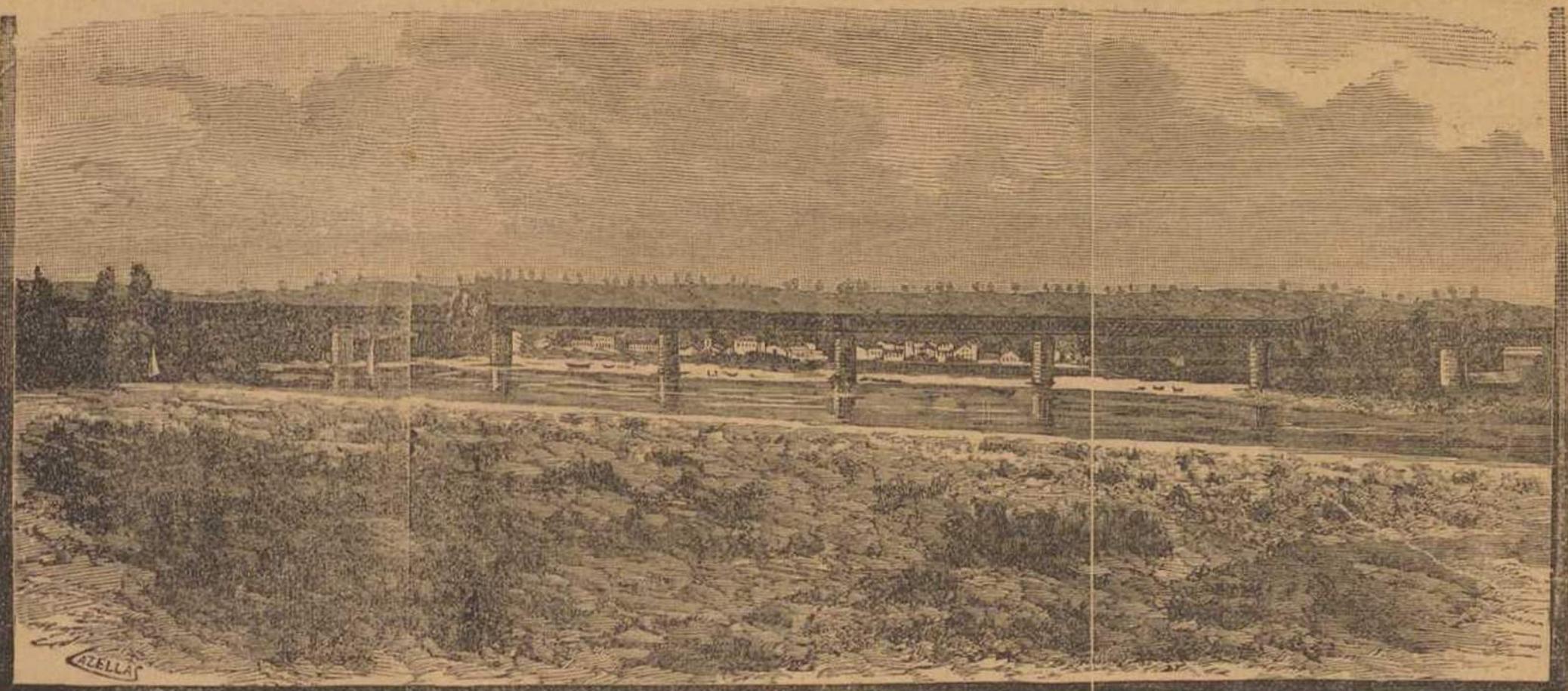
Annuncios.

## Inauguração da linha da Beira Baixa

**E**stá realizada, em parte, a justa aspiração dos povos de uma das mais ricas, populosas e férteis províncias do nosso paiz.

A sua posição topographica de ha muito que a indicava como merecedora de por uma importante linha ferrea, mas o difícil acesso das suas povoações servia de pretexto para que esses poderosos agentes do progresso preferissem outras veredas, ao mesmo tempo que influencias políticas trabalhavam em prejuízo de cidades importantíssimas como Castello Branco ou Covilhã que só hoje saúdam a entrada, nos seus limites, da locomotiva.

Foi esta ultima cidade a que sempre mais trabalhou para a conquista d'este *desideratum*; foi ella que, fundando dentro dos seus muros o centro fabril mais importante do paiz, mostrou sempre zombar das dificuldades dos caminhos para a importação das suas matérias primas, para a saída dos seus produtos, espalhando-os por toda a parte, como se das portas das suas officinas saíssem os wagons carregados directamente aos mercados de consumo, ou em largos cais de embarque os navios recebessem os carregamentos dos pesados fardas, com destino aos portos do littoral.



Ponte sobre o Tejo, em Abrantes

Nem wagons nem navios, apenas o antigo carro chian-te, moroso, atravez de montanhas alcantiladas, levando dias na travessia difficult, era o conductor dos productos de uma actividade fabril sempre crescente, alastrando-se por toda a parte e prestando ao paiz o enorme serviço de, pela perfeição de fabrico, sempre progressiva, pela modicidade de precos e bôa qualidade do genero, concorrer vantajosamente com os productos estrangeiros, sempre propensos a encontrar facil consumo... basta serem estrangeiros.

Imagine-se a prodigiosa transformação que a via ferrea vae operar n'aquelles povos, acostumados hoje ao estacionamento pela difficultade de transporte, expandindo ámanhã o seu vôo por todo o paiz, logo que a locomotiva os leve e os traga rapida e commodamente.

E em quanto estes, encerrados até hoje n'aquelle circulo de montanhas, virão em breve visitar as outras provincias, das quaes se achavam isolados, os que n'estas habitam e só por tradição conheciam as bellezas d'aquelle verdejante Beira-Baixa, com que entusiasmo não irão ali saudar os povos que pela primeira vez são bafejados pelo sopro vivificador do progresso!

a maior e mais bella surpreza que porventura se lhes tenha deparado. Divisa-se do alto o panorama mais bello, suprehendente e vasto que eu conheço. Limites: por um lado a Estrella, pelos restantes o infinito. A vista perde-se, alongando-se em extensão que nem eu posso calcular.»

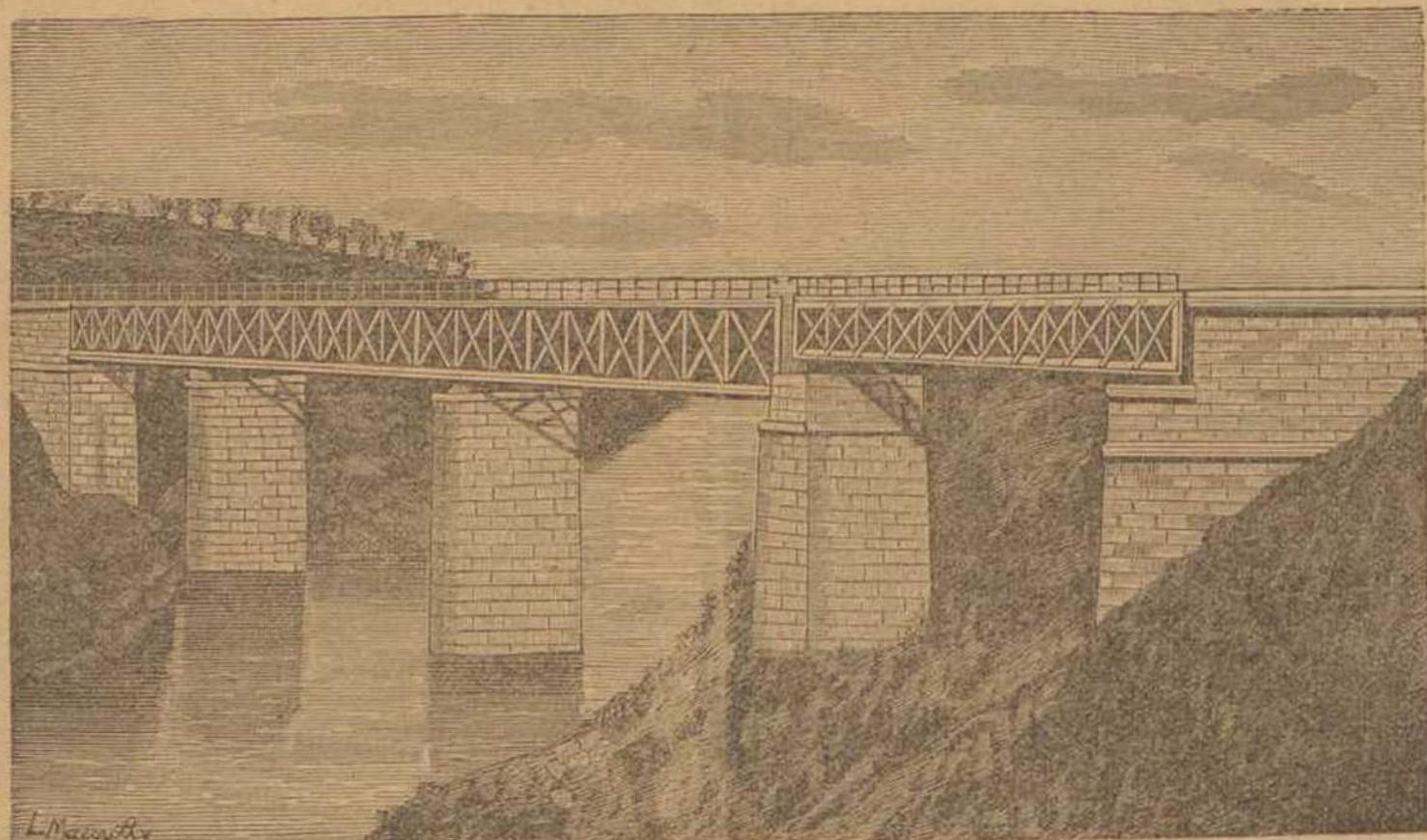
#### Descrição da linha

A nova linha, parte, como se sabe, da estação d'Abra-tes seguindo para nordeste a ligar na Guarda com a da Beira Alta depois de um percurso de 212 kilometros, devendo tambem ligar, em sentido ascendente, com a mesma linha, em Monte Barro, a pouca distancia de Guarda, para facilitar o serviço internacional.

A parte agora aberta á exploração é da extensão de 165,025,85 isto é, até Covilhã.

A sahida de Abrantes a via inflecte para a esquerda, por meio de uma curva de 500 metros de raio que a conduz á margem esquerda do Tejo.

Ahi temos a primeira obra de arte, a grande ponte metallica de que já aqui fallámos em tempo (n.º 29 de 1 de marco de 1889) na extensão de 442 metros,



Ponte sobre o Zezere

Sobre as bellezas d'aquelles sitios dizia ainda ha pouco um correspondente local para o nosso collega *Comercio do Porto*:

«De entre os concelhos atravessados pela linha ferrea é incontestavelmente este o que ha-de despertar a mais viva admiração a todos os viajantes. A frescura e ame-nidade d'este extenso valle, que se desenrola da Gardenha á Estrella, todo elle cuidadosamente tapetado da mais bella alfombra, tonalidades do verde variadissimas, riachos serpeando em todos os sentidos, mattas seculares, castanheiros, revestindo a Gardenha em uma extensão de muitos kilometros, o bello verde claro dos castanheiros, esguios, muito densos, a tocarem no azul dos céus, uma infinitade de aldeias, com as suas torres altivas, muito brancas, semelhando um bando de cysnes dispersos banhando-se em um oceano de verdura—todo este conjunto infunde na alma de um *touriste* a admiração do bello, despertando n'elle uma corrente intensa de profunda sympathia e sentida saudade pela belleza da regiao que vae deixar.

«Aconselho a todos que tenham a ventura de por aqui passar a abandonar o caminho de ferro na estação de Fundão e a fazer a ascensão á Gardenha, onde os espera talvez

em 7 tramos, sendo os 5 centraes de 60 metros e os dois extremos de 48 metros, alem de 2 encontros em alvenaria. Os pilares foram fundados por meio de ar comprimido.

A construcção d'esta ponte foi feita pela acreditada casa belga *Société de Braine le Comte* uma das que maior numero d'estas construccões conta nos nossos caminhos de ferro, taes como as da linha da Beira Alta, Vizeu, algumas do Douro etc.

Damos hoje a gravura d'esta ponte (fig 1) uma das mais elegantes das nossas linhas.

Em seguida á ponte, sucessivas pequenas curvas fazem-nos passar em trincheira a falda do monte no cimo do qual a villa de Abrantes ostenta o seu casario sombrio e magestoso, dominado pelo velho castello.

Dois kilometros e meio depois paramos na primeira estação, Alferrarede situada a 5,576 kilometros do ponto de onde partimos.

Quatro pontes de 20 metros cada uma nos fazem passar sobre as ribeiras de Alferrarede, Vide, Larangeiras e Figueiras, (alem de outras pequenas pontes sem importancia) até o kilº 14 em que será aberto a apeadeiro de Mouriscas.

Ao kilometro 17,100 uma ponte de 50 metros transpõe a ribeira Fria depois da qual vemos à nossa direita de novo as águas do Tejo cujo valle seguiremos agora por cerca de 47 kilómetros.

A segunda estação *Alvega-Ortiga* fica ao kilometro 19, e um kilometro depois termina a grande horizontal de 7 kilómetros, em que seguimos desde Mouriscas. É este o maior patamar da linha.

Começa a apertar-se o horizonte; as montanhas da margem esquerda do magestoso rio approximam-se. A esquerda a aldeia de Alvega ostenta a sua vegetação uberrima. A ribeira de Eiras é transposta por um viaducto de 50 metros em dois vãos metálicos; as curvas sucedem-se, as rampas são frequentes, as dificuldades de construcção foram vencidas com felicidade; eis-nos à vista do velho castelo de Belver que sobre um elevado pico domina o rio, que semelha ainda querer defender nas velhas lutas contra o exercito francês. A estação de *Belver* vem em seguida.

Outro viaducto transpõe em 91<sup>m</sup> a ribeira de Cannas, outro ainda, de 65<sup>m</sup> a de Covo, uma ponte de 60<sup>m</sup> a de Corrigo de Frias; dois túneis, um de 60<sup>m</sup>, outro do duplo, viaductos de 120 metros e de 100 metros em 3 vãos sobre as ribeiras do Peral e de Caimbás, eis o inventário até *Barca de Amieira*, estação que serve a povoação d'este ultimo nome, situada do outro lado do Tejo, da qual parte uma boa estrada para Niza e outros pontos da Beira.

Ao kilometro 42,600 transpõmos a ribeira de Ocreza em um viaducto de 1 vão de 40<sup>m</sup> e dois de 32; a foz d'este rio é de novo transposta por outro de 3 vãos, 65<sup>m</sup>.

Seria fastidioso enumerar os nomes e dimensões das pequenas pontes que atravessamos até a estação seguinte, o ao todo, entre 25 e 40<sup>m</sup> cada uma.

Vamos na mais apertada garganta do Tejo, seguindo em direcção às portas do Rodam, cuja ponte se destaca ao fundo sob a pequena facha de horizonte de onde nos vem a luz.

Passada a estação de *Fratel* (Kil.<sup>o</sup> 57) as dificuldades continuam. Viaducto de 65 metros em 3 vãos sobre a ribeira de Gonçalo Magro, depois de 1 de 30 sobre a das Oliveiras, quatro ainda eguaes a este, tunnel do Rodam de 60 metros e logo, depois de um viaducto de 40<sup>m</sup> outro tunnel de 120, e eis-nos saídos do apertado círculo, na estação de *Rodam*, kilometro 63,552.

A direita vemos a elegante ponte da estrada real; para esse lado deixamos o Tejo do qual nos separamos para, por meio de fortes rampas e repetidas curvas nos elevarmos ao planalto de Sarnadas e Castello Branco.

Primeiramente o magestoso viaducto de S. Pedro de 160 metros em dois vãos de 50 e 1 de 60, a mais de 50 de altura do fundo do valle, é a obra d'arte que nos attrahe a atenção.

Depois dois túneis de 180 e de 90<sup>m</sup> e 3 novos viaductos de 30 e 104<sup>m</sup> levam-nos a *Sarnadas*, 7.<sup>a</sup> estação.

Estamos elevados a 356 metros do nível do mar, de onde descemos um pouco para subir de novo até 389 em *Castello Branco*.

A grande planicie não nos força agora a energicos esforços para vencer as distancias que nos separam.

E assim que o percurso entre as estações de *Alcains Lardosa* e *Castello Noro* até *Alpedrinha* não oferece coisa notável a não ser o bello panorama do *Valle dos Prazeres*, um apeadeiro, e a altura a que vamos subindo para vencer a serra de Gardenha, o que afinal conseguimos por um tunnel de 640 metros, atingindo o ponto mais elevado da linha, até Covilhã 565 metros e estando este tunnel à cota maxima de 103 metros do alto da serra.

Até a seguinte estação—*Fatella Penamacor*—apenas temos um pequeno viaducto; d'essa ao apeadeiro d'Alcaide um pequeno tunnel; segue-se *Fundão* (kil.<sup>o</sup> 147,243) assim vamos descendo a vertente norte da Gardenha de onde o panorama da serra da Estrella se desenrola à nossa vista brilhantemente enfeitado pelos seus penhascos, povoados, e pela industrial Covilhã que se ostenta na nossa frente.

Eis-nos no valle de Zezere que passamos por meio de uma ponte de 104<sup>m</sup>, que é representada na nossa figura 2

Começa de novo a subida, a da serra da Estrella, a um terço da qual paramos na estação de *Tortozendo*, subindo depois à de *Covilhã* que fica à cota de 524 metros do nível do mar.

Aqui finda a nossa descrição na parte que se refere à linha propriamente dita; no que diz respeito aos encantos da viagem, ao interesse que ella inspira, pertence isso a outro gênero de trabalho a que nos daremos em breve na secção *Notas de viagem* d'esta *Gazeta*.

## ■ ■ ■ Contractos celebrados

ENTRE A

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses  
e a do Norte de Hespanha

Os nossos leitores já sabem que a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses desejava transferir ao Norte de Hespanha as linhas de Cáceres e de Astorga no intuito de reduzir as despesas e encargos resultantes da exploração d'essas linhas.

Os contractos provisórios presentes à ultima assembléa geral da companhia portugueza foram aprovados ficando o conselho de administração autorizado a assignar os contractos definitivos, podendo introduzir n'elles as modificações que julgassem convenientes.

Effectivamente foram assignados em Paris em 12 e 13 d'este mês os novos contractos e d'elles resultam as seguintes bases.

A Sociedade dos caminhos de ferro de Madrid-Cáceres proporá aos portadores das obrigações o seguinte convenio: as 150:000 obrigações de 3% e de 500 francos, d'esta companhia, serão convertidas em 100:000 obrigações de rendimento fixo e 50:000 de rendimento variável.

As 100:000 obrigações de rendimento fixo terão um juro annual de 15 francos, serão amortisadas ao par (500 francos) por sorteios annuais. As 50:000 obrigações de rendimento variável terão direito aos excedentes dos benefícios líquidos annuais até a quantia de 15 francos por obrigação e por anno, depois de feita a dedução da quantia necessaria para a amortisacão d'estas obrigações, a 500 francos durante o periodo da concessão. As 50:000 acções da sociedade Madrid-Cáceres, que hoje têm o dividendo garantido de 12 francos por anno serão reduzidas a 30:000; reservar-se-lhes ha de futuro um dividendo annual de 15 francos, pagavel aos semestres, e serão amortisaveis a 500 francos.

Pela mesma occasião a companhia dos caminhos de ferro de oeste de Hespanha proporá aos portadores das suas obrigações o seguinte accordo.

As 15:000 obrigações de 4% subscriptas pelos districtos e camaras, continuarão a perceber o juro annual de 20 pesetas.

As 79:000 de 4% que estão em circulação serão reduzidas a 39:500, abandonando os seus possuidores um

título por cada dois. Estas 39:500 obrigações vencerão o juro annual de 20 francos e serão amortisaveis ao par.

Como compensação dos 39:500 títulos cedidos pelos possuidores actuaes, ser-lhes hão entregues 19:750 obrigações de rendimento variavel, com direito ás sobras de benefícios líquidos actuaes até a quantia de 20 pescetas por obrigação, mas depois de deduzida a quantia necessaria para a amortisação ao preço de 500 francos.

Das 39:500 obrigações entregues pelos portadores das 79:000 obrigações actualmente em circulação, (vencendo o juro de 20 francos e amortisaveis a 500 francos) 19:750 serão emitidas para terminar a construcção da linha de Plasencia a Astorga, de que a companhia de Oeste de Hespanha é concessionaria.

Por sua parte, o Norte de Hespanha obriga-se a garantir aos possuidores de accões e obrigações de Madrid-Caceres e de Oeste de Hespanha que tiveram aderido ás convenções que acabamos de indicar, a importancia dos juros e amortisação resultantes da troca. Este compromisso, porém, fica subordinado á adhesão de numero suficiente de portadores de títulos, para que este convenio possa ser declarado judicialmente obrigatorio para todos os possuidores.

A garantia da companhia do Norte de Hespanha começará no dia em que tomar a seu cargo as linhas de Madrid-Caceres e Oeste. Os juros e amortisação das obrigações, que hão de ser indicados por um visto colocado nos títulos, serão pagos em Madrid, Barcelona e Paris, captivos de deducção de impostos.

Em compensação da garantia de pagamento consentida nas condições que acabamos de indicar, a companhia real de dos caminhos de ferro portuguezes entregará ao Norte de Hespanha a quantia fixa annual e irreductivel de 900:000 francos que será representada por títulos da companhia Portugueza ou de qualquer outro modo, capitalisando-se a annuidade na razão de 5%.

Em consequencia d'esta entrega e da adhesão dos portadores ao convenio, a companhia dos caminhos de ferro portuguezes será desobrigada dos compromissos que tinha com as companhias de Madrid-Caceres e Oeste de Hespanha.

A companhia do Norte tomará a seu cargo as linhas de Madrid-Caceres, Oeste de Hespanha e Torralba-Soria logo que o governo hespanhol tenha aprovado a transferencia d'estas linhas.

Logo que estas linhas fiquem a cargo da companhia do Norte de Hespanha, esta receberá a importancia das subvenções do estado e das camaras que ainda estão por receber, bem como do producto das 19:750 obrigações de 4% de que já fallámos, ficando obrigada a completar a construcção das linhas, ao juro das obrigações durante a construcção e á compra de material circulante que ainda falta adquirir e que foi avaliado em 3.700:000 francos. O excedente será applicado a liquidar o passivo da companhia de Oeste de Hespanha.

Por um segundo convenio feito no dia seguinte, 13 de agosto de 1891, a companhia dos caminhos de ferro portuguezes cedeu ao Norte de Hespanha a exploração das linhas da companhia Madrid-Caceres, a saber: Madrid a Malpartida, Malpartida a Caceres, e Caceres á fronteira de Portugal, na extensão de 429 kilometros com officinas e edificios.

A companhia Norte de Hespanha, tomará a seu cargo, a partir do dia em que entrar na posse das linhas, os juros e amortisação constantes do convenio estabelecido pela primeira convenção.

A transferencia das linhas será submettida á sancção do governo hespanhol.

Sem querer entrar por agora na apreciação detalhada d'estes contractos diremos com tudo que nos parecem igualmente favoraveis ás duas companhias, e que especialmente para a Companhia Real, teem elles a vantagem de a desembaraçar desde já do onus considerável que provinha da exploração das linhas hespanholas.

No ultimo anno que foi suportado pela companhia portugueza o *deficit* elevou-se a mais de 400 contos de reis, e pelos contractos de que reproduzimos as principaes clausulas apenas resultará o encargo annual de 900 mil francos, ou 162 contos de réis.

A linha de Astorga ficará inteiramente a cargo do Norte de Hespanha, não só pelo que respeita á construcção mas tambem na parte relativa á exploração, cessando tambem para a Companhia Real a garantia dada ás obrigações da companhia d'Oeste.

### Ministerio das obras publicas, commercio e industria

Direcção geral de obras publicas e minas

2.º Repartição—Caminhos de ferro

Sendo necessário regulamentar a concessão de passes e bonus nos caminhos de ferro explorados pelo estado, em harmonia com as conveniências do serviço público, restringindo-se a demasiada largueza de que em tais concessões se tem usado: hei por bem aprovar o regulamento que com o presente decreto baixa assinado pelo ministro e secretario d'estado dos negócios das obras publicas, commercio e industria, e que do mesmo decreto fica fazendo parte integrante.

O ministro e secretario d'estado dos negócios das obras publicas, commercio e industria assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 30 de junho de 1891.—REI.—*João Ferreira Franco Pinto Castello Branco.*

### Regulamento para a concessão de passes e bonus nos caminhos de ferro explorados pelo estado

#### CAPITULO I

##### Dos passes

Artigo 1.º Os passes são bilhetes pessoais intransmissíveis, que dão direito á passagem gratuita nos caminhos de ferro, e podem ser:

- 1.º Annuas;
- 2.º De tempo limitado;
- 3.º Diárias.

Art. 2.º Consideram-se passes annuas os que, concedendo transito gratuito em toda ou em parte da rede, em carregas de todas as classes, são renováveis no princípio de cada anno. O direito ao seu uso cessa em regra com o exercício das funcções públicas que lhe deu origem, e a sua concessão só pode ser feita por virtude de despacho ministerial, com as únicas exceções do disposto no § 5º d'este artigo, e no artigo subsequente.

§ 1.º Estes passes são de duas espécies: os que uma vez concedidos se renovam sem dependência de autorização especial, e os que carecem para a sua renovação de despacho ministerial.

§ 2.º Só podem ser concedidos passes da primeira espécie:

- 1.º Aos ministros e secretários d'estado efectivos;
- 2.º Aos bispos e seus secretários, aos generais commandantes das divisões, e aos governadores civis nos caminhos de ferro que cortem as respectivas dioceses, divisões ou distritos;

3.º Ao vice-presidente em exercício ou aposentado e vogais em exercício da junta consultiva das obras públicas e minas;

4.º Aos engenheiros directores da exploração e construção de caminhos de ferro por conta do estado e aos directores fiscais de exploração;

5.º Aos chefes das repartições da direcção geral das obras públicas e minas, aos directores das circunscrições hidráulicas, das obras públicas dos distritos e das obras especiais de superior importância.

§ 3.º Os passes annuas da segunda espécie só podem ser concedidos:

1.º Aos directores gerais do ministerio das obras públicas, commercio e industria e ao administrador geral das alfândegas e contribuições indirectas;

2.º Aos directores de estudos e fiscais da construção de caminhos de ferro, aos engenheiros chefes de serviço da exploração, construção e fiscalização de caminhos de ferro e aos chefes de

seção das repartições da direcção geral das obras publicas e minas;

3.<sup>º</sup> Aos inspectores geraes e administradores geraes dos correios, telegraphos e pharoes;

4.<sup>º</sup> Ao chefe da 9.<sup>a</sup> repartição de contabilidade publica;

5.<sup>º</sup> Aos membros dos conselhos superiores do commercio e industria e agricultura.

§ 4.<sup>º</sup> Ainda podem ser concedidos passes annuaes em 1.<sup>a</sup>, 2.<sup>a</sup> ou 3.<sup>a</sup> classe, em toda a rede ou parte d'ella, conforme as circunstancias, aos agentes de policia civil ou guarda e policia fiscal procedendo requisição das respectivas auctoridades superiores, até ao numero maximo de dois por cada districto atravessando pela linha ferrea excepto de Lisboa e Porto, onde este numero pode ser elevado a quatro. Estes poderão ser, por excepção, impessoaes.

5.<sup>º</sup> Os directores da exploração podem conceder passes nos respectivos caminhos de ferro ás redacções dos jornaes nos termos dos contractos feitos entre as respectivas direcções e redacções, ficando, porém, esses contractos em todos os casos sujeitos á approvação superior.

Art. 3.<sup>º</sup> São concedidos passes annuaes em 1.<sup>a</sup> classe sem dependencia de actorização especial:

1.<sup>º</sup> Aos funcionários das administrações de caminhos de ferro explorados por companhias, nos termos dos convenios que vigoram ou venham a vigorar;

2.<sup>º</sup> Aos chefes de repartições das administrações de caminhos de ferro explorados pelo estado, e aos medicos nas linhas das administrações a que pertencerem.

Art. 4.<sup>º</sup> Os passes de tempo limitado concedem transito gratuito, no todo ou em parte do caminho de ferro, por mais de um dia, mas não podendo exceder o prazo de dois meses, em qualquer das trez classes; e são auctorizados por despacho ministerial, em casos de justificada conveniencia de serviço, tão sómente aos empregados da direcção geral das obras publicas e minas.

§ unico. Os directores da exploração poderão tambem conceder nos respectivos caminhos de ferro passes de tempo limitado aos seus empregados incumbidos de serviço de inspecção ou fiscalisação, e a engenheiros ao serviço de caminhos de ferro estrangeiros que visitem o paiz,

Art. 5.<sup>º</sup> Os passes diarios concedem transito gratuito em uma só viagem ou de ida e volta. Os passes diarios são concedidos pelo director da exploração e pelos engenheiros ou chefes de serviço para isso autorisados pelo respectivo director, e sob sua responsabilidade, ao pessoal seu subordinado.

§ 1.<sup>º</sup> Os passes diarios devem conter, alem das declarações constantes do artigo 13.<sup>º</sup> o motivo da concessão.

§ 2.<sup>º</sup> Os passes diarios só podem ser concedidos aos empregados dos caminhos de ferro em alguns dos seguintes casos:

1.<sup>º</sup> Quando sejam mandados em serviço;

2.<sup>º</sup> Quando transferidos de um para outro local;

3.<sup>º</sup> Quando por doença tenham de ser transportados para outros pontos mais adequados ao seu tratamento, o que deve ser declarado por escripto pelo facultativo da secção medica, a que o empregado pertencer;

4.<sup>º</sup> Quando sejam despedidos do serviço;

5.<sup>º</sup> Por conveniencia do serviço devidamente justificada.

§ 3.<sup>º</sup> Nos casos dos n.<sup>º</sup> 2.<sup>º</sup>, 3.<sup>º</sup> e 4.<sup>º</sup> poderá ser igualmente concedido passe diario ás familias dos empregados, e transporte gratuito das suas bagagens, considerando-se unicamente como familia para este efecto a mulher, filhos, amas d'estes, pae, mãe, irmãos menores e irmãs solteiras, quando vivam em comunidade com o empregado.

§ 4.<sup>º</sup> Os passes diarios serão extrahidos de livros talonados, do modelo adoptado, distribuidos aos chefes de serviço, que d'elles passarão recibo, sendo os talões remettidos á direcção logo que tenham sido preenchidos todos os passes que elles contenham, ou quando o director os exigir.

§ 5.<sup>º</sup> Quando for urgente mandar marchar qualquer empregado e não houver possibilidade, sem inconveniente para o serviço, de se lhe fornecer o passe regulamentar, servirá de passe o boletim em que determina a marcha, applicando-se a este boletim todas as disposições relativas a passes, e devendo o empregado que auctorizar a marcha dar de tudo conhecimento á direcção, justificando a urgencia.

§ 6.<sup>º</sup> Os passes diarios são considerados como bilhetes, sendo-lhes applicaveis todas as disposições do serviço, relativas á revisão e recepção de bilhetes.

§ 7.<sup>º</sup> Nenhum passe diario será válido sem ter sido previamente apresentado ao chefe da estação de partida, que lhe imporá o carimbo da estação.

§ 8.<sup>º</sup> Quando ao empregado fôr concedido, em conformidade do disposto no § 3.<sup>º</sup> d'este artigo, fazer-se acompanhar pela sua familia, deve no passe indicar-se o numero de pessoas de que ella se compõe, e o grau de parentesco d'essas pessoas com o empregado; eguaes declarações deverão ser feitas no passe quando a familia viajar desacompanhada do empregado, mencionando-se o nome d'este.

§ 9.<sup>º</sup> O empregado a quem haja sido concedido passe para sua familia, e que apresentar n'essa qualidade pessoa fóra das circunstancias formuladas no § 3.<sup>º</sup> d'este artigo, pagará a importancia da passagem d'essa pessoa e será immediatamente despedido do serviço.

§ 10.<sup>º</sup> Até ao dia 10 de cada mez serão enviadas á respectiva direcção relações dos boletins de transporte gratuito, de que trata o § 5.<sup>º</sup> d'este artigo, e durante o mez anterior hajam sido concedidos.

Art. 6.<sup>º</sup> O director geral das obras publicas e minas poderá autorizar a concessão de passes diarios, tão sómente aos empregados da direcção geral das obras publicas a minas, das classes correspondentes á categoria do empregado, mediante requisição fundamentada do respectivo chefe de serviço.

Art. 7.<sup>º</sup> Os directores podem conceder passagem gratuita aos indigentes, assim reconhecidos, em vista de attestados de pobreza passados pela auctoridade administrativa e pelo parochio da freguezia onde residirem, e que pretendam ir para tratamento das suas enfermidades a alguma localidade ou regressar á terra da sua naturalidade; sendo para tratamento deverão os attestados vir acompanhados da respectiva certidão medica.

## CAPITULO II

### Dos bonus

Art. 8.<sup>º</sup> Bonus são bilhetes pessoaes intransmissiveis, que concedem o transito a preços reduzidos em relação ás tarifas geraes para uma viagem ou viagens de ida e volta, nos termos d'este regulamento.

§ 1.<sup>º</sup> O director geral das obras publicas e minas poderá autorizar a concessão de bonus com a redução de 50 por cento aos funcionários do ministerio das obras publicas, commercio e industria, mediante requisição fundamentada dos respectivos directores geraes ou chefes de serviço.

§ 2.<sup>º</sup> O mesmo director geral poderá autorizar a concessão de bonus com igual redução ás familias dos funcionários da direcção geral das obras publicas e minas, observando-se o que fica disposto no artigo 5.<sup>º</sup> § 3.<sup>º</sup> e mediante informação favoravel dos respectivos directores ou chefes.

§ 3.<sup>º</sup> Os directores da exploração poderão conceder fóra dos casos previstos nos §§ 2.<sup>º</sup> e 3.<sup>º</sup> do artigo 5.<sup>º</sup> bonus, com a redução de:

75 por cento aos empregados do respectivo caminho de ferro, e bem assim ás suas mulheres, filhos menores e amas d'estes, e filhas solteiras; e 50 por cento aos pais, irmão menores e irmãs solteiras, vivendo em comunidade com o empregado.

Este bonus serão pedidos por escripto pelos empregados ao director, por intermédio dos chefes dos respectivos serviços, que informarão.

§ 4.<sup>º</sup> Os referidos directores poderão conceder aos empregados de outras administrações de caminhos de ferro e suas familias os mesmos beneficios de que gosam os seus empregados, por virtude do paragrapo anterior, sempre que haja acordo para a reciprocidade, celebrado com as respectivas administrações.

§ 5.<sup>º</sup> Os bonus são validos só para o trajecto nos mesmos indicados, e caducam se não forem utilizados nos prazos devidos.

§ 6.<sup>º</sup> O portador de um bonus caducado, ou que seja encontrado em outra parte da linha, não comprehendida na concessão, será considerado como passageiro sem bilhete.

§ 7.<sup>º</sup> O bonus encontrado em mão estranha será immediatamente apprehendido e o passageiro, em cuja posse estiver, será considerado como se não tivesse bilhete, ficando sujeito ás penalidades previstas no artigo 76.<sup>º</sup> do regulamento de policia e exploração de caminhos de ferro, de 11 de abril de 1868.

§ 8.<sup>º</sup> O empregado que houver cedido ou vendido o bilhete será obrigado a pagar o preço inteiro da viagem indicada no bonus, e immediatamente despedido do serviço do caminho de ferro. A mesma penalidade será applicada ao empregado que tenha feito viajar nos comboios, comigo ou isoladamente, como seus parentes, pessoas diversas das já anteriormente designadas.

Art. 9.<sup>º</sup> O producto dos bonus concedidos aos empregados do caminho de ferro e suas familias dará entrada nas caixas de socorros privativos das respectivas linhas, e não as havendo constituirá receita da exploração, em quanto as referidas caixas de socorros não estiverem organisadas.

## CAPITULO III

### Bilhetes de assignatura

Art. 10.<sup>º</sup> Os directores da exploração podem conceder bilhetes mensaes de assignatura aos empregados dos caminhos de ferro residentes nas proximidades da linha, e a seus filhos menores, quando para frequencia de aulas. Estes bilhetes terão o preço que fôr determinado no principio de cada anno, por despacho ministerial, e conforme a classe respectiva.

§ 1.<sup>º</sup> Os bilhetes de assignatura são pessoaes intransmissiveis, sendo apprehendidos os que forem encontrados em mão estranha,

e o portador considerado como passageiro em fraude. O empregado a quem pertencer o bilhete será imediatamente despedido, excepto quando prove não haver tomado parte na fraude.

§ 2.º O producto d'estes bilhetes terá a applicação consignada no artigo 9.º

## CAPITULO VI

### Bilhetes collectivos para companhias ambulantes de artistas dramaticos, filarmónicas, acrobatas, etc.

Art. 11.º As companhias de artistas viajando em grupos não inferiores a cinco pessoas, podem os directores conceder a redução da quarta parte da tarifa geral da classe em que viajarem.

§ 1.º Nos transportes de bagagens e decorações que os acompanham poderá ser feita a redução de metade de tarifa em vigor, sem diminuição das despezas accessórias.

§ 2.º A fim de poderem gozar d'estas vantagens, deverão os directores das companhias artísticas apresentar com antecipação de um dia, pelo menos, os seus pedidos por escripto, juntando-lhes as listas nominais de todo o pessoal e uma nota do peso approximado das bagagens que pretendam fazer transportar.

## CAPITULO V

### Disposições geraes

Art. 12.º Qualquer passe annual ou temporário poderá ser retirado pelo funcionário que o houver concedido, ou autorizado, antes de terminar o prazo da sua validade, quando para isso haja motivo suficiente, dando-se conhecimento ao interessado.

Art. 13.º Os passes e bonus devem ter um numero de ordem e designar o nome dos individuos a quem são concedidos, a sua categoria ou emprego, o percurso a que dão direito, e o prazo de validade, conforme o modelo adoptado em cada direcção.

Art. 14.º Todo o individuo que fôr encontrado com passe que lhe não pertença, ou cujo prazo de validade tenha findado, será considerado como passageiro em fraude, apprehendendo-se o respectivo passe.

§ unico. Se o dono ou portador do passe, ou um e outro, forem funcionários públicos, dar-se-há conhecimento da infracção á direcção geral das obras públicas e minas, a fim de se promover a aplicação das competentes penas disciplinares.

Art. 15.º Os passes dão direito ao transporte gratuito até 30 kilogrammas de bagagens.

Art. 16.º Aos empregados da exploração de caminhos de ferro compete viajar nas seguintes classes:

#### Em 1.ª classe

Os chefes e sub chefes de serviço e de repartição, chefes de secção e encarregados de serviço, inspectores e chefes de estação de 1.ª classe, pagadores, chefes de officinas e deposito, e amanuenses de 1.ª classe.

#### Em 2.ª classe

Amanuenses de 2.ª e 3.ª classe, aspirantes, desenhadores, chefes de estação de 2.ª, 3.ª e 4.ª classe e apeadeiros, escripturários, apontadores e encarregados das officinas, enfermeiros, lithographos fabricantes de bilhetes, revisores, fieis de estação e armazens, bilheteiros e ajudantes, telegraphicos, factores, conductores de trens e guardas freios, capatazes geraes, machinistas e chefes de reserva, e continuos da direcção.

#### Em 3.ª classe

Todo o pessoal não mencionado nos classes anteriores.

Art. 17.º Fóra dos casos preceituados nos artigos anteriores, é expressamente proibida a concessão de quaisquer passes ou bonus nos caminhos de ferro explorados por conta do estado, e os funcionários que os autorisem ou concedam em contrario ou alem do disposto nos mesmos artigos, ficam pessoalmente responsaveis pelas suas respectivas importâncias.

Art. 18.º São declarados nulos e de nenhum effeito, a partir de 1 de outubro proximo futuro, todos os passes ou bonus até agora concedidos, e cuja renovação nos termos d'este regulamento se não haja efectuado, sendo applicáveis aos seus portadores o que fica preceituado nos artigos 8.º (§ 6.º) e 14.º

Art. 19.º Os directores da exploração enviarão trimestralmente á direcção geral das obras públicas e minas os talões dos passes ou bonus concedidos ou autorizados nos seus respectivos caminhos de ferro durante o trimestre, os quaes lhes serão oportunamente devolvidos com o visto do director geral.

Ministerio das obras públicas, commercio e industria, em 30 de julho de 1891.—João Ferreira Franco Pinto Castello Branco.

Por ordem superior se annuncia que por despacho de s. ex.º o ministro, de 7 do corrente, foram prorrogados por mais seis meses os prazos que a companhia ainda não tinha cumprido fixados no alvará de concessão datado de 3 de abril ultimo, publicado no

*Diário do Governo* n.º 76 de 8 do mez, pelo qual foi concedido á companhia do caminho de ferro de Guimarães construir e explorar por noventa e nove annos um caminho de ferro de via reduzida em leito proprio, de tracção a vapor, para transporte de passageiros e mercadorias entre Guimarães e Fafe, não podendo, todavia ser aprovados os respectivos estudos sem que a companhia previamente feito o depósito de que trata a condição 64.º do referido alvará.

Ministerio das obras públicas, commercio e industria, em 17 de agosto de 1891—O conselheiro director geral, Bento Fortunato de Moura Coutinho de Almeida d'Eça.

#### 9.º Repartição da direcção geral da contabilidade pública

Em conformidade com as cartas de lei de 2 de maio de 1882 e 30 de junho do corrente anno: hei por bem, tendo ouvido o conselho de ministros, ordenar que seja aberto no ministerio da fazenda a favor do das obras públicas, commercio e industria um credito extraordinario de 116:913\$412 réis, a inscrever na tabella da distribuição da despesa extraordinaria do segundo dos referidos ministerios, do exercicio de 1891-1882, nos termos seguintes:

«Capítulo 13.º—Garantia de juros nas linhas ferreas de Torres Vedras á Figueira da Foz e Alfarellos, carta de lei de 2 de maio de 1882—116:913\$412 réis.»

Os ministros e secretarios d'estado dos negócios da fazenda e das obras públicas, commercio e industria, assim o tenham entendido e façam executar. Paço, em 31 de agosto de 1891.—REI—Marianno Cyrillo de Carvalho—João Ferreira Franco Pinto Castello Branco.

#### 2.º Repartição—Caminhos de ferro

Tendo a companhia real dos caminhos de ferro portugueses apresentado as contas da liquidação da garantia de juro relativas á exploração das duas primeiras secções da linha ferrea de Torres Vedras á Figueira da Foz e a Alfarellos, durante o semestre decorrido de 1 de janeiro a 30 de junho de 1891, na importânciia de 28:967\$655 réis, e com referencia á parte da 3.ª secção da mesma linha, durante o semestre referido, na importânciia de 21:314\$889 réis, e mostrando-se das mesmas contas que o producto bruto kilometrico no referido semestre foi inferior ao minimo necessário para o estado deixar de pagar o maximo fixado no artigo 28.º do contracto de 23 de novembro de 1883: ha por bem Sua Magestade de El-Rei, conformando-se com o parecer, de 27 do corrente mez, da junta consultiva de obras públicas e minas, aprovar a referida liquidação como provisoria, por não estar ainda feita a medição rigorosa da linha e ordenar que á mencionada companhia seja paga a quantia de 28:967\$655 réis, importânciia da garantia de juro relativa as duas primeiras secções da referida linha, durante o periodo decorrido de 1 de janeiro a 30 de junho do corrente anno.

E estando já concluída, como participa o director da 1.ª direcção fiscal da exploração de caminhos de ferro em seu officio n.º 1:309 de 26 do corrente mez, a linha de ligação directa do ramal de Alfarellos com a linha da Figueira da Foz, nos termos das portarias de 12 de novembro de 1890 e de 17 de agosto corrente; determina outrossim o mesmo augusto senhor que á mesma companhia seja igualmente paga a quantia de 87:945\$757 réis, dos quaes a quantia de 21:314\$889 réis é a importânciia da garantia de juro relativa á parte da 3.ª secção da mencionada linha ferrea de Torres Vedras á Figueira da Foz e a Alfarellos durante o semestre referido, e 66:630\$868 réis a importânciia da garantia de juro relativa á mesma 3.ª secção, no periodo decorrido de 8 de junho de 1889 a 31 de dezembro de 1890, liquidação provisoriamente e mandada reter pelas portarias de 8 de novembro de 1889, 18 de abril e 29 de dezembro de 1890, e 28 de abril do corrente anno.

Paço, em 29 de agosto de 1891.—João Ferreira Franco Pinto Castello Branco.

Para o director da 1.ª direcção fiscal da exploração de caminhos de ferro.

## Tarifas de transporte

**Bilhetes de banhos na linha de Cascaes.**—Conforme dissémos no numero anterior, começou a vigorar em 23 a nova tarifa de banhos na linha de Cascaes.

Já nesse numero applicamos as condições e vantagens d'estes bilhetes, escusamos de repetir-o, limitando-nos a chamar a atenção dos nossos leitores para o que então dissémos, e para a tarifa que adeante publicamos na secção *Avisos de serviço*.

**Passes e bilhetes por preços reduzidos.**—Pelo regulamento que inserimos na *Parte oficial* d'este numero

é fixada a forma de concessão de passes e bonificação de preços nos caminhos de ferro do Estado.

Entre essas disposições, a que mais se refere a pessoas estranhas ao serviço de caminhos de ferro e obras públicas é a que diz respeito aos grupos de artistas dramaticos aos quais fica sendo concedida uma bonificação de 25% da tarifa geral no transporte de pessoas e de 50% da tarifa applicável no transporte de senário, vestuário e decorações.

**Ampliação de tarifas á Central do Rocio.** — Damos hoje como annexo a publicação feita pela Companhia Real em que são indicadas as ampliações de todas as tarifas gerais e especiais á estação central do Rocio, logo que esta seja aberta ao serviço de comboios para as linhas de Leste e Norte.

Como este aviso diz respeito a 31 tarifas especiais, aconselhamos os nossos leitores, que tenham completa a colleção d'essas tarifas (que, na quasi totalidade, temos dado como annexos da nossa folha) a que façam nos respectivos exemplares a devida referencia, o que muito lhes facilitará a consulta sobre qualquer preço de transporte.

**Serviço dos ascensores.** — Publicamos na secção *Aviços de Serviço* o que se refere aos ascensores da estação do Rocio para o serviço de passageiros cujo preço de transporte é 10 réis.

**Viagens de banhistas.** — Igualmente publicamos o que annuncia a nova concessão feita aos banhistas procedentes de Hespanha com bilhetes de ida e volta, com destino a Aveiro, Espinho, Granja, Porto e Figueira, os quais poderão utilizar as linhas do Oeste parando nas principaes estações e vindo a Lisboa, mediante uma pequena sobre taxa.

**Abertura da estação central do Rocio.** — E' aberta ao publico no dia 5 de setembro a estação central do Rocio para o serviço das linhas de Leste e Norte internacionaes, etc.

Este facto é da maior importancia para a nossa capital porque até afecta os costumes de longos annos inveterados no publico de se dirigir para os lados do Caes dos Soldados para tomar os comboios para as linhas de Leste e Norte.

Estes, quando correios ou rápidos passam a sahir da central do Rocio, e chegar á mesma, sendo para esse efecto inaugurado o serviço dos escriptorios, vestibulos e salas do lado do largo do Camões e pateo do Cada-val.

No n.º 60 d'esta *Gazeta* que consagrámos á descrição d'esta notável estação já démos todos os esclarecimentos sobre a disposição dos serviços; por isso não o repetimos agora.

A entrada de passageiros fica sendo pelo largo do Camões.

**Visita á Beira Baixa.** — No intuito de facilitar ao publico poder visitar a nova linha da Beira Baixa, resolveu a companhia exploradora estabelecer nos dias 5 e 6 comboios especiais a Castello Branco, no 1.º dia e á Guarda, no 2.º, com bilhetes de ida e volta por preços reduzidos. O horario d'estes comboios e preços dos bilhetes são os seguintes:

1.º—dia 5 de setembro — Visita a Castello Branco

Horario	Preços de ida e volta
	1.ª cl.    2.ª cl.    3.ª cl.

Abrantes.....	part. 10-45 m.	3\$700 2\$900 2\$000
Alferrarede.....	» 11-1 »	3\$500 2\$700 1\$900
Alvega Ortiga...	» 11-31 »	2\$900 2\$300 1\$600
Belver.....	» 11-50 »	2\$600 2\$000 1\$400
Barca d'Amieira	» 12-18 »	2\$100 1\$600 1\$100

		1.ª cl.    2.ª cl.    3.ª cl.
Fratel .....	» 12-51 »	1\$400 1\$100 800
Rodam .....	» 1-11 »	1\$200 900 700
Sarnadas .....	» 2-4 »	600 480 340
Castello Branco. cheg.	2 35 »	— — —

**Volta**—Castello Branco, part. 11 t.; Sarnadas, cheg. 11-30; Rodam, 12-11 m.; Fratel, 12-29; Barca d'Amieira, 1-2; Belver, 1-30; Alvega-Ortiga, 1-57; Alferrarede, 2-27; Abrantes, 2-50.

2.º dia 6 de setembro — Visita á Covilhã

Horario	Preços de ida e volta
	1.ª cl.    2.ª cl.    3.ª cl.
Abrantes .....	part. 6-30 m. 5\$500 4\$500 3\$500
Alferrarede.....	» 6-43 » 5\$000 4\$500 3\$500
Alvega-Ortiga ..	» 7-13 » 5\$000 4\$000 3\$000
Belver .....	» 7-32 » 5\$000 4\$000 3\$000
Barca d'Amieira.	» 8 » 4\$900 3\$800 2\$700
Fratel .....	» 8-34 » 4\$300 3\$300 2\$400
Rodam .....	» 8-54 » 4\$000 3\$000 2\$200
Sarnadas .....	» 9-45 » 3\$400 2\$600 1\$900
Castello Branco.	» 10-36 » 2\$800 2\$200 1\$600
Alcain .....	» 11-4 » 2\$300 1\$800 1\$300
Lardosa .....	» 11-28 » 2\$000 1\$500 1\$100
Castello Novo ..	» 11-52 » 1\$600 1\$200 900
Alpedrinha.....	» 12-9 t. 1\$400 1\$100 800
Valle de Prazeres	» 12-21 » 1\$400 1\$100 800
Fatella-Penamacôr .....	» 12-41 » 1\$000 800 600
Alcaide (ap.)....	» 12-53 » 1\$000 800 600
Fundão .....	» 1-13 » 720 560 400
Tortozendo .....	» 1-56 » 240 200 140
Covilhã .....	cheg. 2-10 » — — —

**Volta**—Covilhã, part. 11 t.; Tortozendo, cheg. 11-12; Fundão, 11-50; Alcaide (apeadeiro) 12-13 m.; Fatella Penamacôr, 12-27; Valle de Prazeres, 12-44; Alpedrinha, 12-56; Castello Novo, 1-12; Lardoza, 1-34; Alcains, 1-56; Castello Branco, 2-26; Sarnadas, 3-26; Rodam, 4-15; Fratel, 4-33; Barca d'Amieira, 5-3; Belver, 5-30; Alvega-Ortiga, 5-48; Alferrarede, 6-18; Abrantes, 6-35.

As condições são as habituais de serviços d'este género.

## Publicações recebidas

**Revista Industrial, Commercial e Agricola.** — Começou a publicação este nosso collega semanal de que é proprietário o sr. Leopold Borhrmann, representante em Lisboa de varias casas estrangeiras.

A necessidade de uma folha n'este género era de ha muito reconhecida, e hoje muito mais latente se torna quando é certo que a crise que o nosso paiz atravessa nos aconselha a que prestemos toda a nossa mais sollicita atenção ao trabalho portuguez.

E' n'esta ordem de ideias que, saudando a apparição do nosso collega ao qual desejamos longa vida e prosperidades, sentimos que elle não seja mais portuguez, mas inteiramente ligado aos nossos interesses como o não pode ser uma folha que forçosamente se resente das ideias do seu fundador, um estrangeiro, apesar que dos mais estimaveis.

**O Credito.** — Jornal de economia e finanças portuguezas; director Alfredo Mesquita.

Um semanario bem escripto com energicas investigações, logo no 1.º numero, e impondo-se a missão de concorrer para dar a Portugal o logar que elle deve ocupar na Europa, restabelecer o seu credito e assegurar a sua independencia» é sempre um collega bem vindo para esta lucta em que todo o empenho e força são poucos.

E' por isso que felicitamos o novo campeão do nosso credito o qual, sendo escripto em portuguez e frances e bem espalhado no estrangeiro, grandes serviços pôde prestar ao nosso paiz.

Gostosamente acceitamos a troca com estes estimáveis camaradas

**Correio da Noite.**—Começámos a receber a visita d'este nosso estimado collega.

Temos sempre mui grande prazer quando os collegas mais velhos e da imprensa diaria nos propõem a troca, porque é mais uma amabilidade de um bom camarada que recebemos. Se não sômos os primeiros a mandar a nossa folha é porque um sentimento de deferencia nos impede de sollicitar uma reciprocidade a que não nos julgamos com direito.

## Carteira dos Accionistas

### Companhia real dos caminhos de ferro portuguezes

Emissão de 4:000 obrigações de 4 $\frac{1}{2}$  por cento

#### 4.º SORTEIO

*Lista numerica das obrigações que sahiram sorteadas em sessão publica de hoje para amortização correspondente ao 1.º de Outubro de 1891*

Obrigações de 2:000 marcos ou réis 450 $\frac{1}{2}$ 000 — Numeros 1.411 e 1.818.

Obrigações de 400 marcos ou réis 90 $\frac{1}{2}$ 000 — Numeros 4:062, 4:073, 4:790, 5:481, 7:528, 8:702, 9887, 11:257, 11:463, 12:151, 13:174, 14:508, 15:722, 16:988, 18:234, 18:466, 19:488, 19:626, 21:944 e 22:098.

## Boletins financeiros

Lisboa, 31 de agosto.

E' fora de toda a duvida que a situação monetaria tem sensivelmente melhorado e que os esforços empregados pelo sr. ministro da fazenda para debellar a crise vão sendo coroados do melhor exito, não tão completo, como seria para desejar e por causas supervenientes, decerto imprevistas e independentes da vontade do illustre ministro. O credito do paiz vae-se restaurando no estrangeiro e se a alta dos fundos portuguezes se não tem fixado ainda por uma forma definitiva, que não denuncie hesitações ou desconfianças, é porque, não estando ainda liquidada a questão dos caminhos de ferro portuguezes, a depreciação dos seus títulos reflecte-se, embora injustificadamente, na cotação dos fundos portuguezes. No entretanto, como, segundo as maiores probabilidades, a questão dos caminhos de ferro portuguezes, deve estar liquidada por toda a primeira quinzena de setembro, é quasi seguro e que em breves dias a alta dos fundos portuguezes se accentue e firme como muito convém aos interesses do paiz e ao restabelecimento do credito nacional. E fallando do credito nacional, devemos dizer que causou excellente impressão no mundo financeiro o facto, realmente significativo de haver, Portugal, apesar das suas difficultades de momento, que lhe não permittiam uma existencia perfeitamente desafogada, pago pontualissimamente os seus encargos commerciales em Londres, enviando para aquella praça, desde o começo do anno até esta data, mais de 3 $\frac{1}{2}$  milhões de libras sterlinas (15:750 contos de réis).

\*  
Continuam no mesmo estado as questões relativas ao fornecimento de gaz para a illuminação publica e para os particulares. A greve dos logistas manteve-se unida e firme durante todo o mes de agosto e em muitos estabelecimentos a illuminação a petroleo tornou-se definitiva, sendo, ao que parece, certo que, ainda mesmo que a companhia modifique as suas tarifas, uma grande parte das casas commerciales não modificará o seu sistema de illuminação por haver reconhecido que o actual satisfaz como poder illuminante e é mais vantajoso sob o ponto de vista economico. A companhia commetteu um grave erro exigindo, como exigio, aug-

mento no preço do gaz e aluguer dos contadores. Agora ter-se-ha de contentar com o arrependimento pelo erro commettido.

\*  
A situação da praça de Lisboa não se tem modificado, por forma sensivel, desde o nosso ultimo boletim. Foi menos activa nos ultimos dias a procura de papel sobre Londres, facto que deriva logicamente da circumstancia de estarem reguladas as nossas mais instantes necessidades e de se haverem limitado consideravelmente as do nosso commercio de importação. O papel a 90 dias sobre Londres foi tomado a 44 $\frac{1}{2}$  e o chéque a 44 conservando os bancos o preço de venda a 43. Na divisa Paris os preços para a compra de cheques regularam entre 655 e 660 e para a venda de 665 a 670. O agio da libra oscilhou entre 950 e 850, fluctuando segundo a intensidade da procura.

\*  
As inscrições vão tendo procura, tendo-se effectuado na ultima semana vendas a 50, 49,75, 49,50 e tendo fechado no sabbado a 49,25. Tem igualmente tido procura os titulos da nossa dívida externa realizando se vendas a 50,50, 50,35 e 50. Os papeis de bancos e companhias conservam-se estacionarios. As obrigações da companhia de tabacos tem tido compradores a 74 $\frac{1}{2}$ 000 réis, sendo o preço exigido pelos vendedores 77 $\frac{1}{2}$ 000 réis. As acções da mesma companhia têm a cotação de 54 $\frac{1}{2}$ 000 réis. Acções do Banco de Portugal mantêm se a 102 $\frac{1}{2}$ 000 réis, do Lisboa & Acções a 91 $\frac{1}{2}$ 000 réis, do Banco Commercial de Lisboa a 94 $\frac{1}{2}$ 000 réis.

\*  
A questão principalmente debatida nos círculos financeiros na quinzena finda foi a da anunciada transformação na organização administrativa e económica da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses. Como a indole d'este jornal o obriga a tratar em secção especial d'este assunto, com a larguezza e amplitude que elle merece, notaremos apenas o facto de haver preocupado muito as attenções publicas, não só em Portugal, mas tambem em Hespanha e França, o que é decerto motivado pela importancia e alcance das operações a realizar.

J. F.

Bolsa de Paris, 27 de agosto.

A quinzena conservou-se muito calma, em negocios, mas os cursos mostraram-se mais firmes, que nunca. A renda franceza sobretudo, subiu até 95,60 e a julgar pelas tendencias actuaes do mercado, não será impossivel o facto de se vér a cotação ainda subir mais alta.

Julga-se mesmo que para provocar o descoberto, afim de se poder emprehender em setembro um verdadeiro movimento de reprise os banqueiros não estão longe de levar corajosamente o 3% acima de 96 francos, de forma a conseguirem uma boa venda a este preço que os deixe em posição desafogada.

A liquidação do North Exchange fez-se em excellentes condições. Os reportes foram muito moderados, alguns valores cotaram, mesmo em deport.

Em Berlim as tendencias não se modificam. O rublo baixou a 202 $\frac{1}{2}$ , para subir logo a 204 e 205. Esta fraqueza do rublo influenceia todos os valores de especulação, tanto em Vienna como em Berlim.

Aqui, porém, não se presta grande attenção a esse facto. Depois dos successos de Cronstadt, era de esperar!

O 3% chegou a 95,60 e fecha hoje a 95,50. O novo a 93,90 e 4 $\frac{1}{2}$  a 105,95. Boa a tendencia de valores. A 12,50 o Foncier, 810 o Lyonnais, 755 o Banco de Paris e 2.800 o Suez.

As acções das grandes companhias francezas não sofreram modificações sensivas: 1.485 o Lyon; 1.542 o Orléans e 1.290 o Midi.

Notou-se n'esta quinzena um certo estacionamento nos caminhos hespanhoes, os quaes estão a 295 o Norte de Hespanha e 292 o Zaragoza.

Os Caminhos Portuguezes, de 136 subiram a 145. Alguns jornaes de Paris publicaram a seguinte noticia, que me apresso em transcrever e que é interessante, sob o ponto de vista de actualidade.

«E' preciso receber com a maior circumspecção as notícias phantasistas relativas ás negociações entabolidas entre a alta finança de Paris e o governo, no que diz respeito ao projecto de reorganisação administrativa dos Caminhos de ferro portuguezes.

O que é facto é que a antiga administração não pôde ver sem azedume a perspectiva da sua queda o que fará toda o possível para impedir as tentativas de reconstituição fóra da sua influencia. Esta situação é conhecida do mundo financeiro, mas é necessário que o publico frances, se acautelle com as apreciações tão pessimistas quanto interesseiras.

O que se pôde afirmar de fonte limpa, é que a questão segue o seu curso regular, e que tudo faz presagiar um acordo proximo em condições satisfactorias para o Credito de Portugal.

G. Pessard.

## Horario dos comboios reaes nos dias 5 e 6

	Dia 5			Dia 5			Dia 6		
	M.	T.		M.	T.		M.	T.	
Cintra .....	—	part.	8-15	Abrantes .....	"	12-10	"	12-25	Castello Branco .
Cacem .....	cheg.	8-31	part.	Alferrarede .....	—	pass.	12-34	—	part. 12-0
Bemfica .....	"	8-48	"	Alveja-Ortiga ...	"	12-56	part.	12-59	Alcains .....
Olivaes .....	"	9-11	"	Belver .....	"	1-13	"	1-16	Lardoza .....
Sant'Anna .....	"	10-10	"	Barca da Amieira	—	pass.	1-40	Castello Novo...	
Santarem .....	"	10-27	"	Fratel .....	"	2-5	part.	2-10	Alpedrinha .....
Entroncamento..	"	11-8	"	V. V. de Rodam.	"	2-24	"	2-29	Valle de Prazeres
				Sarnadas .....	—	pass.	3-11	F. Penamacor ...	
Tramagal.....	"	12-3	"	Castello Branco .	"	3-40	—	Alcaide .....	
								Fundão .....	
								Tortozendo .....	
								Covilhã .....	
								"	
								3 o	

## Cotações dos titulos de Caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e Estrangeiro

BOLSAS	TITULOS	1891 — AGOSTO — DIAS												
		17	18	1	20	21	22	24	25	26	27	28	29	31
Lisboa .....	ACÇÕES Comp. Real Portugueza .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Ascensores mechanicos .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
OBRIG. Comp. Real Portugueza .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Nacional .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Atravez d'Africa .....	69.000	69.000	69.000	68.900	68.800	—	68.300	68.500	68.500	68.500	68.500	68.500	68.500	—
Paris. , , ,	ACÇÕES Comp. Real Portugueza .....	222,50	227,50	430	435	440	450	455	445	445	450	445	—	—
" Madrid-Caceres-Portugal .....	445	450	130	445	440	450	450	458,75	450	440	445	—	—	—
" Norte de Hespanha .....	280	280	282,25	285,75	285	290	295	290	288,75	—	—	—	—	—
" Madrid-Zaragoza-Alicante .....	280	280	282,25	285,75	285	290	295	290	288,75	—	—	294	—	—
" Andaluzes .....	440	448,75	422,50	427,50	428,75	437,50	440	430	430	—	—	—	—	—
OBRIG. Comp. Real Portugueza .....	204	206,50	210	210	214	224	220	206	208	214,50	208	—	—	—
" Madrid-Caceres-Portugal .....	220	217,50	224,50	227,50	230	235	230	220	215	215	212,50	—	—	—
" Norte Hespanha, 1.ª hypotheca .....	388	374	390	393	392	392	392	393	393	393	393	—	—	—
" Atravez d'Africa .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" C.º da Beira Alta .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Londres .....	" Atravez d'Africa .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Amsterd..	" Atravez d'Africa .....	62	62	59,50	61,75	59,50	62	62	62	60,50	60,50	60,50	—	—
Bruxellas .	" Atravez d'Africa .....	64	63	63	64	64	64	63	63	63	63	63	—	—

## Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhos	Periodo de exploração	RECEITAS NO PERIODO.				DESDE 1 DE JANEIRO				Observações		
		1890		1889		Totaes		Differença a favor de				
		Kil.	Totaes	Kilo metri- cas	Kil.	Totaes	Kilo metri- cas	1891	1890			
COMPANHIA REAL	Antiga rede e nova não garantida (1) .....	de 6-12 a 13-19 Agosto	689	Réis 56.999;250	689	Réis 82.736	689	Réis 38.932;265	Réis 4.689.944;280	Réis 1.651.931;300	Réis 38.009;980	
	Nova rede garantida (2) .....	—	—	—	—	—	—	65.689;250	95;339	4.754.435;260	1.747.350;550	34.084;740
Sul e Sueste .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Minho e Douro .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Beira Alta .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Nacional (Mirandella e Vizeu) .....	9-15 Agosto	105	4.181;545	44;252	35	513;171	9;335	34.510;451	47.518;844	43.991;310	(2) Compre-	
	16-22 Julho	253	4.877.825	19;164	253	6.734;620	26;649	477.323;956	190.637;572	—	hende a linha	
	23-29 " "	5.153;809	20.378	—	6.504;110	25;707	482.479;765	197.441;682	—	de Torres-Figueira e ra-		
	30-5 Agosto	5.304;736	20.959	—	7.004;308	27;673	487.782;504	204.443;490	—	da nova rede		
	9-15 Julho	105	4.181;545	44;252	35	513;171	9;335	34.510;451	47.518;844	43.991;310	Caceres e	
	16-22 " "	4.121;238	43;564	—	607;982	44;053	32.943;842	48.126;823	44.786;980	Coimbra e as		
	30-5 Agosto	2933	P. 1.386;176	P. 510	2933	P. 1.339;004	524	42.338;458	39.424;544	2.943;647	da nova rede	
	6-12 " "	1.002;206	580	—	1.584;899	539	43.940;365	44.004;729	2.935;636	Cintura, urbana e Cas-		
	Madrid-Zaragoza-Alicante .....	30-5 Agosto	2672	4.014;885	379	2672	946;609	354	32.626;674	32.027;460	43.313;646	
	6-12 " "	4.068;735	399	—	979;953	366	33.695;127	33.007;443	688;044	43.664;917		
	23-29 Julho	894	247;486	276	894	965;454	296	7.892;480	7.730;933	464;547	46.360;689	
	30-5 Agosto	180	46;308	258	180	40;899	227	4.322;675	4.338;567	—	—	
	6-12 " "	54;604	303	—	43;729	242	4.377;279	4.382;297	—	43.892		
	43-49 " "	53;736	298	—	48;942	266	4.434;043	4.430;338	677	5.018		
	21-31 Julho	460	386;094	839	460	258;758	562	6.788;265	6.666;463	422;102	—	
	4-10 Agosto	300;832	653	—	242;649	527						

## Construções de aço e ferro

DA

«Société des Forges d'Aiseau»

O sr. Adolpho Seghers, intelligente e activo representante em Lisboa da *Société Anonyme des Forges d'Aiseau*, uma das mais importantes e consideradas casas constructoras da Belgica, requereu á commisão administrativa do municipio de Lisboa, auctorisação para fazer armar no Aterro da Boa Vista, um elegante *chalet* de aço e ferro, do systema de construções que a mencionada sociedade tem fornecido para todas as partes do mundo, e que como, adiante se verá apresentam extraordinarias vantagens.

A auctorisação requerida pelo sr. Seghers, foi promptamente concedida, e brevemente poderá ser examinado em Lisboa um d'esses singellos e elegantes edificios a que a casa d'Aiseau, deve em grande parte a fama de que gosa.

Este systema de construções caracterisa-se pelo emprego quasi exclusivo da chapa de aço estampada, delgada, apparelhada em elementos prismaticos rectangulares dando o maximo de resistencia.

Os elementos são empregados na construcção, como as pedras nos edificios, e são ligados entre si d'un modo muito simples e solido, por meio de um vigamento de ferro convenientemente calculado.

Todas as fórmulas decorativas e architecturaes, em uso nas edificações de alvenaria, pôdem ser applicadas a estas construções.

Salvo o caso dos terrenos serem muito maus, estas construções não precisam de fundações, nem alicerces.

Os tectos interiores são formados de chapas estampadas, d'un feitio muito decorativo.

As portas e arcos das janellas, pôdem ser de ferro, para as construções industriaes; para as habitações, fornecem-se geralmente em marcenaria, de carvalho, de primeira qualidade.

As coberturas dos telhados executam-se tambem por meio de chapas estampadas.

Todas as partes das construções são determinadas geometricamente, e em seguida executadas mecanicamente com a exactidão necessaria para segurar as juntas com precisão, de tal modo que as bases estabelecidas fiquem bem ao nível.

E' impossivel aos operarios effectuar uma montagem de qualquer modo defeituosa ou que não esteja perfeitamente recta.

Desde a base até acima, todos os elementos estão solidamente ligados, constituindo um todo indeformavel, ainda que de um peso minimo.

A transmissão rapida das variações da temperatura do exterior para o interior, tem sido sempre uma grande objecção ao emprego das construções metallicas; é evidente que as construções em chapas simples não pôdem dar bom resultado, sob o ponto de vista da temperatura interior.

As construções da *Société des Forges d'Aiseau* são estabelecidas nas seguintes condições:

As paredes exteriores são de chapas duplas, distantes uma da outra 16 centimetros. Nas experiencias a que se tem procedido, observou-se que: mettendo uma das chapas d'uma parede em comunicação com uma origem permanente de calor a 60° centig., por exemplo, e sendo o ar ambiente a 20° centig., a temperatura da chapa opposta nunca se elevou a mais de 23° centig., não obstante a experincia ter sido prolongada durante oito dias.

Este resultado, já muito satisfatorio, torna-se tambem favoravel á boa ventilação, pois o aquecimento das chapas exteriores pelo sol, foi aproveitado nas construções destinadas aos paizes tropicaes, para produzir entre as paredes duplas, um movimento ascendentemente energico do ar, garantindo assim a perfeita estabilidade da temperatura interior.

As construções pôdem tambem com a maior facilidade, ser cercadas de varandas cobertas, ou outras disposições analogas.

Resulta pois indubitavelmente, que estas construções apresentam, álem de outras, as seguintes vantagens:

1.º—Peso muito reduzido, e portanto grande economia nos transportes e installações.

2.º—Facilidade na montagem, mesmo nos paizes onde não ha operarios competentes.

3.º—Possibilidade de transporte, nos paizes onde faltam as communicações para o interior. As construções podem sempre ser divididas em elementos do peso de 25 a 30 kilos.

4.º—Remoção immediata das construções e sua montagem em outros sítios, quando isso se tornar necessário.

5.º—Immunidade absoluta contra o incendio, tremores de terra, estragos dos insectos, inundações, etc., etc.

Para se estabelecer o orçamento de uma construcção é preciso indicar:

- (a). As dimensões da obra que se projecta.
- (b). O numero de andares e das divisões.
- (c). O numero de portas e janellas, e sua collocação; qual o material escolhido para estas.
- (d). Se é preciso fornecer tambem os soalhos de carvalho, ou pitch-pine.
- (e). Todas as demais condições que podem influir no calculo dos preços.

Os preços são sempre estabelecidos franco a bordo em Anvers, salvo estipulações particulares em contrario e comprehendem o acondicionamento em caixas muito solidas.

A «*Société Anonyme des Forges d'Aiseau*», tem fornecido construções d'este genero para quasi todos os paizes, sendo porem o Congo Belga, aquelle em que o numero d'ellas é actualmente mais consideravel.

Ahi se encontram, installados n'estes edificios hospitales, escolas, egrejas, armazens, hoteis, etc.

Entre outras muitas construções de aço e ferro, da «*Société d'Aiseau*» merecem especial menção uma estação de caminhos de ferro em Luxembourg, um hotel em Berne, as escolas de Costa Rica, a egreja de Fernando Pó, alguns *chalets* particulares, lindissimos, armados em Lourenço Marques, Brazil, Sumatra, etc., e os edificios adquiridos pelo nosso Banco Nacional Ultramarino para as possessões portuguezas no ultramar.

O edificio que se vai armar no Aterro é elegantissimo e deve despertar curiosidade.

## Companhia Nacional de Fundição e Forjas

Esta companhia realizou ha dias uma interessante experincia de quatro caldeiras construídas n'esta fabrica e destinadas ao transporte Africa, caldeiras da força de 1560 cavallos isto é, as de maiores dimensões construidas até hoje em Portugal.

A experincia, á qual assitiram o secretario do sr. ministro da marinha, o sr. Martins engenheiro machi-

nista do arsenal, commandante do Africa, sr. conselheiro Ferreira do Amaral, redactores de varios jornaes, etc. foi feita enchendo-se d'agua as caldeiras e levando a pressão d'esta a 10 atmosferas, isto é, ao duplo da pressão a que as caldeiras têm que trabalhar.

O resultado foi excellente, o que nos prova que a industria portugueza pôde produzir já d'estes artefactos em condições não inferiores ás dos productos estrangeiros.

## Linhos portuguezas

**Mormugão.**—O jornal *Railway Times*, da India, de 20 de junho, publica o 10.<sup>º</sup> relatorio annual da companhia do caminho de ferro de Mormugão. As contas do anno findo em 31 de dezembro de 1890 mostram a receita de 475:436 rupias, e a despeza de 408:436 rupias, dando o saldo de rupias 67:000 a favor do governo portuguez.

A companhia avalia em 125:000 libras as necessarias despesas para o complemento das obras do porto.

**Guimarães.**—Conforme a portaria que hoje publicamos foram prorrogados por mais seis mezes os prazos concedidos á companhia do caminho de ferro de Guimarães, para construir um caminho de ferro, de via reduzida entre Guimarães e Fafe.

**Pessoal da Beira Baixa.**—Foram nomeados para o serviço de via e obras d'esta linha os srs.: Thomaz Malleiro, engenheiro chefe de divisão; José de Mello Borges e Barbin Chabron, chefes de de secção; José Bonifacio Lopes, José A. Duarte do Amaral, Lourenço de Almeida e Silva, Francisco Xavier Henrique Brito e Philippe Ribeiro, sub-chefes.

**Atravez d'Africa.**—O Supremo Tribunal de Justiça confirmou o accordão da Relação de Lisboa denegando provimento ao agravo do ex-sub-empreiteiro João Burnay contra a companhia de Ambaca (constructora).

Tanto nos tribunaes de Londres como nos de Lisboa a interpretação e juizo sobre tal questão tem sido a mesma, vencendo a companhia sempre a questão.

**Sociedade dos ascensores e construções.**—A comissão installadora da Sociedade anonyma de ascensores e construções, que acaba de se constituir cm Lisboa, entrou já na Caixa geral dos depositos com 120 contos de réis, ou 10 p. c. do capital subscripto.

A subscricção dos iniciadores é a seguinte: conde de Moser, 15 contos; Eduardo Moser, 8; Hermín Moser, 7; Lima Mayer, 18:500:000 réis; Torla les O'Neill, 13:500 réis; Antonio Joaquim de Oliveira, 10 contos; Abrahão Bensaude, 17:500:000 réis, Polycarpo Anjos, 6 contos; Pedro Gomes da Silva, 10, Thomaz Alfredo dos Santos, 2; Augusto Martins, 2:500:000 réis; Teixeira Judice, 3:500:000 réis; Alves Diniz, 6:500:000 réis.

## Linhos hespanholas

**De Barcelona a Madrid.**—Têm tomado notável incremento os trabalhos do caminho de ferro directo de Barcelona a Madrid.

Na secção de Caspe a Nenaspe (27 kilómetros) ainda não estão determinados todos os trabalhos. Fez-se a expropriação de terrenos para as obras da 3.<sup>a</sup> secção (kilómetros), comprehendida entre Caspe e Fayon, tendo-se já encetado a perfuração dos trez grandes tuneis de Sol del Horta, Massey e Bugarretti, e collocado os ventiladores nas respectivas bocas.

Em Fayon, está-se construindo um molhe para o desembarque de mercadorias e material, e edificando, por conta de com-

panhia, uma verdadeira povoação, com casas para empregados, armazens, etc.

N'estes trez mezes mais proximos devem os trabalhos ter um grande impulso.

**Tramway de Oviedo.**—Activam-se os trabalhos do tramway de Oviedo.

Os rails estão já collocados na calle de Jesus

**De Segovia a Aranda de Duero.**—Recebeu-se no governo civil de Segovia uma communicacão da direcção geral de obras publicas, auctorizando a cedencia feita pela deputação provincial d'aquella povoação a D. Manuel Muruvee Galan, de projecto da linha ferrea entre Segovia e Aranda de Duero.

**De Salamanca a Avila.**—Consta que esta linha ficará terminada em julho do anno proximo.

Os trabalhos vão recomeçar brevemente.

**De S. Felix de Guixols a Gerona.**—Progridem com a actividade as obras do caminho de ferro de S. Felix de Guixols a Gerona.

A locomotiva percorreu já em dez minutos o trajecto entre aquella villa e Santa Christina de Are, levando uma velocidade de 30 kilometros por hora.

Caso não succeda qualquer acontecimento imprevisto, a linha, ferrea deve ficar concluida antes do final de dezembro,

**De Valencia a Betera.**—O governador de Valencia, sr. Ojesto percorreu ultimamente a nova linha ferrea de Valencia a Betera, ficando satisfeitos com esse exame.

Em 4 do corrente realizar-se-ha em Torrente, a inauguração dos trabalhos do caminho de ferro de Grao a Turia.

**Ramal mineiro.**—O governo hespanhol concedeu á Sociedade Mineira hulheira de Turen, auctorisação para construir um ramal de caminho de ferro de via normal e de serviço particular e uso publico que irá desde Santa Maria, no valle e minas de Turen (Oviedo), até ligar com a linha de Leon a Gijon, entre as estações de Ujo e Santullano.

Este caminho de ferro, foi concedido sem subvenção do Estado, e declarado de utilidade publica.

A extensão é de 7 kilometros, e o prazo da concessão é de 99 annos.

**Comboios correios.**—A rainha regente assignou em S. Sebastian um decreto regulando o serviço de correios, nos caminhos de ferro. A marcha dos comboios correios será subordinada ás condições de cada linha.

Em todas as linhas actualmente em exploração, haverá um comboio correio diario, e nos outros comboios um compartimento especial para este serviço.

O Estado reserva-se o direito de organizar comboios especiais para a condução do correio.

**Linhos estratégicas.**—Foi nomeada uma comissão de engenheiros militares para estudar as vias ferreas de Asturias e Galiza.

A linha estratégica militar de Ferrol a Botanzos será objecto principal de estudo, para esta comissão.

Consta que a construcção d'esta linha será feita por conta do corpo de engenheiros militares.

## Linhos estrangeiros

### RUSSIA

O Conselho do Imperio da Russia mandou estudar o traço do caminho de ferro que ligará as possessões russas da Circaucasia e da Transcaucasia, atravessando a cordilheira do Caucaso e ligando assim a ríde russa com a linha de Poti a Bakou.

A linha irá de Wladikawkuz a Tiflis, passando a este da estrada militar do Doriore, pelas valles de Kambileefka e de Assa, e desladeiro de Arkhot e pela vertente sul dos valles de Aragva pschave, e da grande Aragva, até o confluente d'este rio com o Kous.

A extensão será de 164 kilometros, e a linha atravessará dois tuneis, um de 7,469 metros, e outro de 11,737 no desladeiro de Arkhot.

### ALLEMANHA

Affirma um correspondente de Berlim que finalmente vai-se dar principio á reforma das tarifas dos caminhos de ferro para os passageiros. O snr. Thielen, ministro das obras publicas, adoptará desde o 1.<sup>º</sup> de outubro a tarifa por zonas para todas as linhas dos arredores de Berlim até uma distancia de 20 kilometros, e por preços de tal modo baixos que até os pobres poderão fazer viagens de recreio.

Depois de Berlim, como é de esperar, as outras cidades hão-de tambem pedir o mesmo beneficio, de modo que não levará um anno que não haja em toda a Prussia a tarifa por zonas.

### JAPÃO

A extensão total das linhas ferreas japonezas em exploração no fim do anno de 1889 era de 2.100 kilometros.

A contrução dos caminhos de ferro tanto do Estado, como de companhias particulares, vae tomado incremento no imperio do Japão.

O numero das linhas projectadas aumenta consideravelmente e a extensão total das concedidas nas diferentes províncias pôde-se calcular em 1:400 kilometros.

## ESTADOS-UNIDOS

Devem realizar-se brevemente nos Estados Unidos as experiências de um novo processo de illuminação electrica dos comboios.

A descrição do apparelho em questão é publicada no *Bulletin international d'electricité*.

Transcrevemol a em seguida:

"—Ha um fio metallico, de grande resistencia específica, rodeado de amianto e encerrado em um tubo metallico. Cada carruagem contem um certo numero de tubos collocados em serie, sobre os limites de um quadro de distribuição ao alcance dos passageiros.

A corrente é produzida por um dynamo de 500 volts e a sua intensidade pôde variar entre 1 e 10 ampéres.

Ao principio lança-se a corrente com toda a sua intensidade, 10 ampéres, e quando o conjunto dos tubos tem a sua temperatura normal, reduz-se a intensidade a 1, 5 ampéres, é a quantidade necessaria para conservar nos tubos a sua temperatura primitiva.

## Avisos de Serviço

### COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Os passageiros portadores de bilhetes de banhos procedentes das linhas hespanholas com destino a Aveiro, Espinho, Granja e Porto que desejem visitar Lisboa, Caldas da Rainha, Alcobaça (estação de Vallado), Leiria (Batalha), e Figueira da Foz, poderão à vista seguir, do Entrónamento para Lisboa e d'ahi pela linha d'Oeste até Figueira, ou no regresso por Alfarellos, Figueira, demorando-se nas estações acima indicadas mediante o pagamento de:

35000 réis em 1. <sup>a</sup> classe
25500 " em 2. <sup>a</sup> "
13800 " em 3. <sup>a</sup> "

Para este efeito requisitarão nas estações de Marvão ou Elvas e Entrónamento ou nas da Companhia Real indicadas nos seus bilhetes como destino, uma senha suplementar que lhes dá esta faculdade.

Os que se destinem á Figueira e desejem igual concessão (em lugar de seguirem directamente por Alfarellos) tomarão uma senha suplementar aos preços de:

25500 réis em 1. <sup>a</sup> classe
25100 " em 2. <sup>a</sup> "
13500 " em 3. <sup>a</sup> "

Esta concessão não amplia os prazos de validade indicados nos respectivos bilhetes.

### Serviço de banhos de mar no RAMAL DE CASCAES

Desde 23 Agosto de 1891

#### Bilhetes unicamente válidos:

À **ida** pelo comboio n.<sup>o</sup> 151 que parte do ROCIO ás 6 horas e 15 minutos da manhã

À **volta** pelo comboio n.<sup>o</sup> 156 que partede CASCAES ás 9 horas da manhã.

Preços de 30 viagens de IDA e VOLTA entre as estações Central do Rocio, Campolide, Alcantara-terra e Alcantara-mar, e as diferentes estações do Ramal de Cascaes:

	1. <sup>a</sup> Classe	2. <sup>a</sup> Classe	3. <sup>a</sup> Classe
1. <sup>a</sup> zona (até Cruz Quebrada).....	6 <sup>00</sup> 000	6 <sup>00</sup> 000	4 <sup>00</sup> 500 réis
2. <sup>a</sup> " (de Caxias a Oeiras).....	14 <sup>00</sup> 000	9 <sup>00</sup> 000	7 <sup>00</sup> 000 "
3. <sup>a</sup> " (de Carcavellos a Cascaes).....	18 <sup>00</sup> 000	12 <sup>00</sup> 000	9 <sup>00</sup> 000 "

#### CONDICÕES

1.<sup>a</sup> Estes bilhetes não teem validade alguma á ida ou á volta em quaisquer comboios que não sejam os n.<sup>o</sup> 151 e 156 acima citados e só poderão ser vendidos em grupos de 30.

2.<sup>a</sup> Estes bilhetes não são válidos quando não hajam sido utilizados, á ida, nem em outro dia que não seja aquele em que esta se efectuar.

3.<sup>a</sup> Em 16 de Outubro de 1891 cessará a venda d'estes bilhetes, os quais desde 16 de Novembro perderão todo o valor.

4.<sup>a</sup> Não é concedido o transporte de bagagens registadas. Os passageiros sómente poderão levar consigo os volumes de mão que possam acomodar no espaço para esse fim destinado nas carroagens.

5.<sup>a</sup> Quaesquer creanças que não sejam de collo pagará bilhetes inteiros.

6.<sup>a</sup> Os passageiros que ocupem lugares em carroagens de classe superior á indicada nos seus bilhetes, pagará a diferença segundo as tarifas em vigor para o serviço entre a Central do Rocio e o Ramal de Cascaes.

7.<sup>a</sup> Em tudo que não seja contrario ao que o presente estipula, ficam em pleno vigor as condições da tarifa geral de Leste e Norte.

## Abertura definitiva da ESTAÇÃO CENTRAL DO ROCIO

para serviço de grande velocidade

Desde 5 de Setembro de 1891, os comboios n.<sup>o</sup> 3 e 4, correios do Norte, n.<sup>o</sup> 43 e 44 Sud-Espress, e n.<sup>o</sup> 45 e 46 correios de Leste farão serviço desde e para a Estação Central do Rocio, deixando portanto de o fazer na Estação de Santa Apolonia (Caes dos Soldados).

Desde a mesma data, serão applicaveis á referida Estação Central as tarifas de grande velocidade conforme se anunciou no cartaz-tarifa de 25 d'Agosto ultimo e nos avisos affixados em todas as estações d'esta Companhia e demais lugares do estylo.

## Festa de Nossa Senhora da Encarnação em BUARCOS FIGUEIRA DA FOZ

Nos dias 7 e 8 de setembro de 1891

Romaria á Senhora da Encarnação, arraial, illuminações, spectaculos publicos, etc.

Bilhetes especiaes de ida e volta por preços muito reduzidos, validos para

Ida nos dias 6 a 8	pelos comboios ordinarios
Volta " 7, 8 e 9	

Não se concede meios bilhetes nem se aceita bagagens para transporte gratuito.

Todo o bilhete encontrado em outra data, estação ou comboio é nullo.

Os bilhetes de ida e volta vendidos pela estação de Lisboa Central do Rocio para Figueira nos dias 6 a 8 serão validos para o regresso até 10, pelo comboio n.<sup>o</sup> 72 que parte da Figueira ás 3 horas e 5 minutos da tarde.

Para os preços e demais condições veja-se os cartazes affixados nos lugares do costume.

## Serviço dos ascensores de Estação Central de Lisboa (Rocio)

Desde que fôr anunciada a abertura da Estação Central de Lisboa (Rocio), ficam abertos ao serviço do publico os ascensores da mesma Estação Central.

Preço da passagem:

10 réis

gratis para as creanças de collo.

O serviço durará desde as 6 horas e 30 m. da manhã até ás 9 e 30 m. da tarde.

A lotação de cada ascensor é fixada em 20 pessoas.

## LINHA DA BEIRA BAIXA

Serviço provisório de grande velocidade desde 1 de Setembro de 1891

### HORARIO DOS COMBOIOS

Part. de Abrantes ás 12,45 da m; Cheg. á Covilhã ás 7,20 m.  
" da Covilhã " 5,0 da t; " a Abrantes 11,8 t.

O transporte de passageiros, bagagens e recovagens será regulado pelos preços e condições da

Tarifa geral de Leste e Norte, e da Tarifa de despesas accessórias de 1 de Dezembro de 1888

### Não se admite expedições de pequena velocidade

No dia 5 de setembro haverá um comboio especial para CASTELLO BRANCO, e no dia 6 um outro para a COVILHÃ, com bilhetes de ida e volta.

Para preços e condições veja-se os cartazes affixados nas estações e lugares do costume.

# La Métallurgique

Sociedade Anonyma de Construcção

SÉDE SOCIAL: 1, PLACE DE LOUVAIN

BRUXELLAS

## Officinas de Construcção

TUBIZE. Nivelles et La Sambre

Material fixo e móvel para Caminhos de ferro  
linhas americanas e obras públicas

LOCOMOTIVAS - TENDERS - CARRUAGENS

## WAGONS E WAGONETES

Gruas hidráulicas - Signaes - Mudanças e cruzamentos de via  
PLACAS E PONTES ROTATORIAS

TRANSBORDADORES — RESERVATORIOS  
Peças de forja diversas, molas e láminas - Rodas  
Especialidade de rodas em ferro forjado

FUNDIÇÃO DE PEÇAS MECÂNICAS E OUTRAS. PARAFUSOS, ESCAPULAS  
E PREGOS. CONSTRUÇÕES METALÍCAS DE PONTES E TELHADOS.

Medalha de Progresso Viena 1873 - Medalha de Prata  
Paris 1878 - Medalha d'ouro e Diplomas de honra  
Anvers 1885 - Certificado de 1.ª classe, Nova Orleans  
1885 - Diplomas de honra, Bruxellas 1888 - Fora de  
Concurso. Paris 1889

Adresse telegraphico — Metal, Bruxellas

Sociedade Anonyma das Officinas de Construcção

DE

# MALINES

DIRECTOR GERENTE-DIVOIRE

MATERIAL PARA CAMINHOS DE FERRO  
LINHAS AMERICANAS  
RODAS PARA LOCOMOTIVAS, TENDERS, WAGONS  
E TRAMWAYS

## FUNDIÇÃO E CALDEIRARIA

MALINES-Belgica

## ESPINGARDAS

De 1 e 2 canhos, de vareta e de carregar pela culatra. Cartuchos vazios e carregados, holsas de rede para caça, chumbeiros, polvorinhos e mais artigos próprios para caçadores.

Carabinas Colt de 12 e 15 tiros, cargas vazias ou carregadas para as mesmas, e machados para as carregar.

Carabinas Flobert Remington, Varnault e de outros sistemas cargas de bala e de chumbo para a mesma

Alvos de ferro montados sobre tripés para carreiras de tiro.

Rewolvers de fogo central, fogo lateral e fogo circular, cargas para os mesmos. Rewolvers legítimos americanos, sistemas Smith, Wesson e Smith Patent, recebidos directamente de Nova-York; cargas para os mesmos. Preços sem competência, e fazem-se descontos vantajosos para revender.

F. A. Ventura, travessa de S. Domingos, 48 a 56  
LISBOA

# Companhia do FREIO DE VACUO

Direcção Geral: 32 Queen-Victoria Street, Londres

## MEDALHAS D'OURO

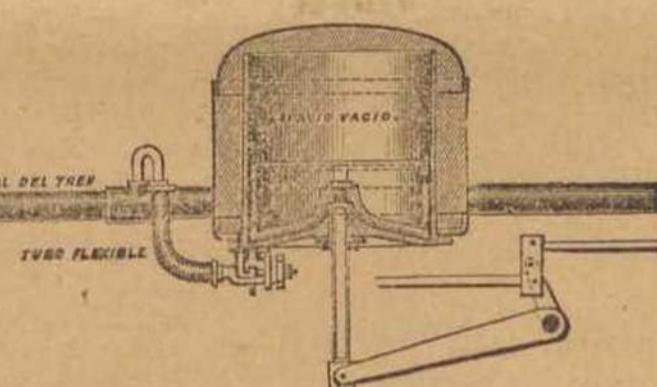
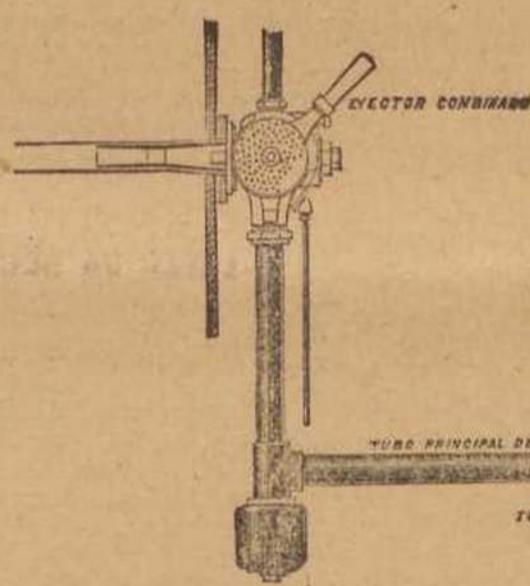
Exposição Universal de Paris, 1878  
Internacional de Londres, 1885  
Universal de Paris, 1889

Construcção simples  
Accão energica  
Conservação quasi nulla

150.000 aplicações até ao fim de 1890

em Inglaterra, no continente,

Indias, América do sul, colônias, etc.



AGENCIAS

PARIS, — RUE PORTALIS, 15. Para Portugal, Espanha, França e Belgica.

VIENNA, 1 Wallfischgasse, 8.

BERLIN, 71 Alt Moabit.

AMSTERDAM, O. Z. Woerburgwall, 217.

FLORENCE, 21 Via Cavour.

S. PETERSBOURG, 21 Italianaia.

SYDNEY, 71 Clarence Street.

# SOCIÉTÉ ANONYME INTERNATIONALE

◆◆◆◆◆ DE ◆◆◆◆◆

Construction et d'Entreprise de Travaux Publics

**Siège Social: BRAINE LE COMTE (Belgique)**

ADMINISTRATION: BRUXELLAS. 74 BOULEVARD DU HAINAUT

Representée à Lisbonne par Mr. Eugène Rolin — 309, Rua da Junqueira

**Entreprises Générales — Ponts et Charpentes Métalliques**

**MATÉRIEL FIXE ET ROULANT POUR CHEMINS DE FER**

Les ateliers de la **Société Internationale** dont le nom se trouve lié aux principales entreprises de Travaux Publics, ont fourni dans la Péninsule une grande quantité de Ponts, charpentes et Matériel de chemins de fer de toute espèce, fixe et roulant.

En Portugal seul, elle a construit:

**193 Ponts, d'un poids total de 19.000 tonnes**

En Espagne elle a construit les Ponts des Lignes de Salamanca à la Frontière Portugaise — Mérida à Seville — Valença à Cuenca — Madrid à Villa del Prado etc. Le Palais de l'Exposition de Madrid.

Les Bureaux de La Société Internationale à Lisbonne

SE CHARGENT DES ETUDES ET PROJETS POUR TOUS GENRES DE CONSTRUCTIONS MÉTALLIQUES

# RECK & VOGLER

**21, RUA DOS DOURADORES, 21 — LISBOA**

Representantes das seguintes importantes fabricas:

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

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

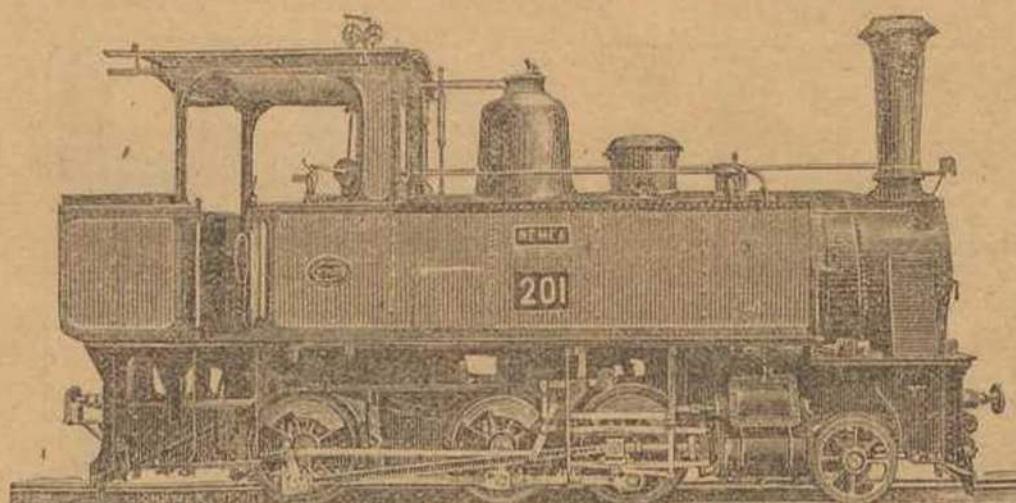
**Vital e W. Cambier, Morlanwelz** para material de fixação e peças de forja.

**Ed. Doerrenberg Söhne, Ruenderoth,** para aços de todas as qualidades, limas, martelos, picaretas, etc.

**Rheinische Stahlwerke, Ruhrtort,** para carris, eixos e rodas montadas para veículos de caminhos de ferro.

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

Encarrega-se do fornecimento e da montagem de installações completas de officinas de construção, e de reparação para caminhos de ferro, arsenaes, fabricas de fiação e tecidos de lã, algodão, juta, linho, fabricas de malha, etc.



Enviam-se gratis os catalogos a quem os pedir

FABRICA DE LOCOMOTIVAS

KRAUSS & C.<sup>A</sup>

MUNICH E LINZ S. D.

LOCOMOTIVAS DE ADHESÃO E CREMALHEIRA

PARA VIA LARGA OU REDUZIDA

SYSTEMA, O MAIS UTIL DE LOCOMOTIVAS COM TENDER  
PARA VIAS PRINCIPAES E SECUNDARIAS, TRAMWAYS

Construções de edifícios e exploração de minas

OUTRAS CONSTRUÇÕES: — Omnibus a vapor, locomóveis, bombas d'incêndio a vapor, apparelhos de vacuo e de vapor para a extração de matérias secas, etc., cilindros a vapor para nivelamento de calçadas.

Agente geral em Hespanha — JULES LAHOUSE-BARCELONA

## BANHOS DAS CALDAS DA AMIEIRA — AGUAS CHLORETADAS

UNICAS EM PORTUGAL E HESPAÑHA

(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. Aplicam-se os banhos de immersão e douches d'estas águas, para rheumatismo, figado, estomago, baço, molestias herpeticas, leucorréas, inflamações de quaesquer órgãos, etc.

Na sede 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 dos Retrozeiros, 45 1.", escriptorio da companhia das Aguas-Thermaes da Amieira.

N. B.—Nos meses de maio a 15 d'outubro os comboios mixtos n.º 71 e 72 teem paragem em frente do estabelecimento para receber e deixar os passageiros sem bagagem.

Brevemente haverá bilhetes diarios de ida e volta entre a Figueira da Foz e a Amieira, e das outras estações in validade de dois meses.

Sociedade Anonyma

DE

Ateliers de Construction, Forges & Aciéries de Bruges

(Fusion des Usines FERD. FELDHAUS & ateliers J. DEJAEGHER)

Bruges — BELGICA

**PEÇAS D'AÇO COADO** — Rodas — Peças de pontes — Pontes e coberturas em ferro e aço.

**GAZOMETROS** e apparelhos para fabricas de gaz, destillação e cervejarias. — **CAIXAS DE LUBRIFICAÇÃO** em ferro e aço. — **RODAS E EIXOS** montados para **CAMINHOS DE FERRO**, wagonetes de minas etc.

**Pontes** e basculas. — Plataformas rotatorias. — Signaes de crusamentos e mudanças de via. — Wagons para mercadorias. — Vias portateis. — Material para terras, minas, pedreiras etc., etc.

Adresse telegraphico: — Ateliers — Bruges — BELGICA

Cooperativa INDUSTRIA SOCIAL

RESPONSABILIDADE LIMITADA

FUNDADA EM 1872

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

FUNDIÇÃO DE FERRO E BRONZE

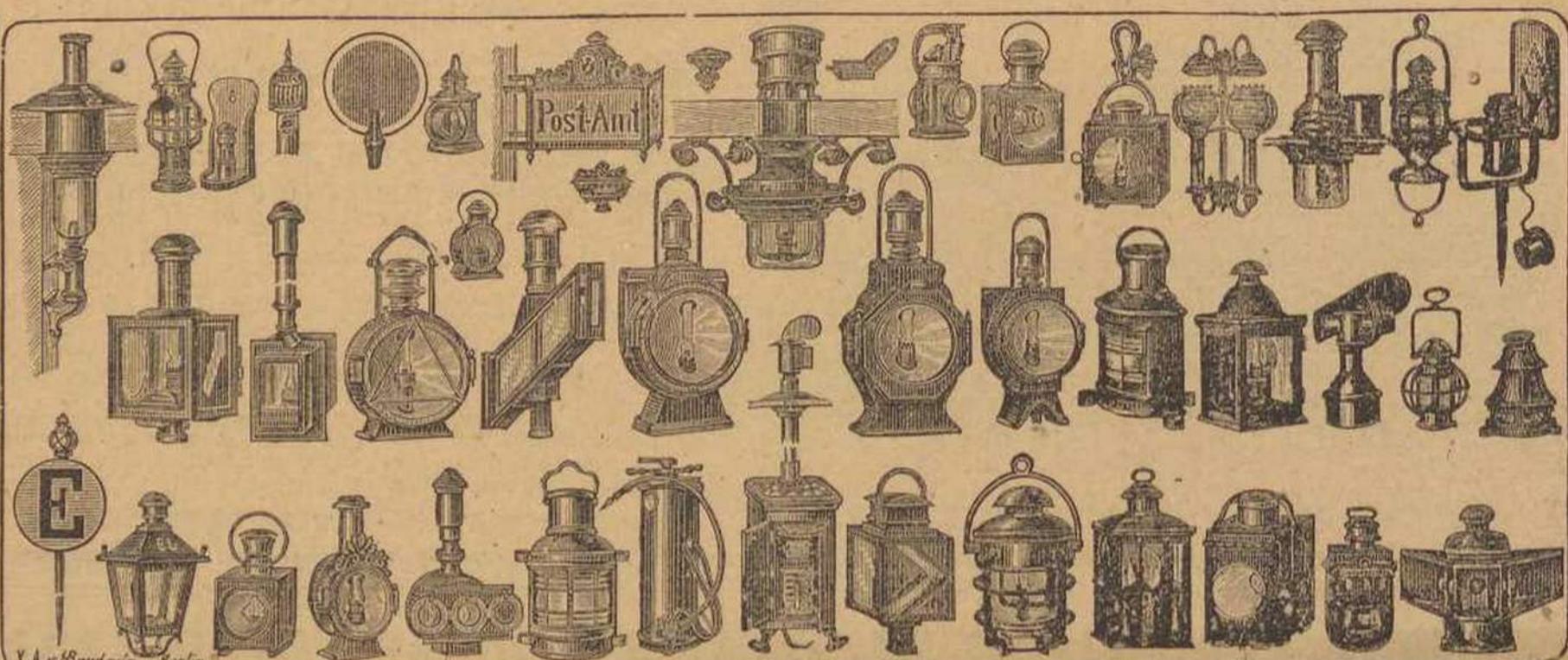
**M**achinas a vapor, transmissões, rodas hidráulicas, turbinas, guindastes, bombas, prensas, material para caminhos de ferro, vigamentos, columnas, coberturas metálicas, e em geral, todos os productos da industria metallurgica.

PREÇOS MINIMOS

Rua Vinte e Quatro de Julho — LISBOA

F. F. A. SCHULZE

Fehrbellinerstrasse 47/48 — BERLIM



Fornecedor de APPARELHOS DE AQUECIMENTO E ILLUMINAÇÃO

→ PARA →

CAMINHOS DE FERRO, Correios e marinha

VIUVA SERZEDELLO

**DEPOSITO DE DROGAS**

Productos chimicos e pharmaceuticos

VENDA POR GROSSO E A RETALHO  
SOBRE PREÇOS E FORMAS DE PAGMENTOS

RESPONDE NA VOLTA DO CORREIO

23, PRAÇA DO MUNICIPIO, 24  
LISBOA

**LOUÇA DE PÓ DE PEDRA**

Manufacturada na Beal Fabrica estabelecida

EM

**SACAVEM**

Proximo á estação do caminho de ferro

ARMAZEM E DEPOSITO GERAL — 128, Rua Bella da Rainha, 128

Vulgo, Rua da Prata — LISBOA

→ • ←  
Acceitam-se encommendas para as provincias  
do reino e para o ultramar.

Na fabica vende-se louça a retalho.

# Sociedade Anonyma de MARCINELLE e COUILLET

**COUILLET — BELGICA**

Minas de carvão, Altos fornos, Fabricas d'áço, 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, ar-  
vores de transmissão, chapas, fixes 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, metallurgia, fabricas etc.— Locomoveis ventila-  
dores de grandes diametros para minas de carvão.

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

MATERIAL DE GUERRA PARA A ENGENHARIA E A ARTILHERIA



# COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Ampliação de tarifas de grande velocidade

À

## LINHA URBANA E DE CINTURA

Desde que fôr anunciada a abertura da Estação Central do Rocio ao serviço público de Grande Velocidade para as linhas de Leste e Norte ficam sendo applicadas no percurso das linhas Urbana e de Cintura, e nas procedencias ou destinos d'esta estação e da de Campolide, tanto para as linhas de Leste e Norte como para as do Oeste:

1.<sup>º</sup> — As Tarifas Geraes de **GRANDE VELOCIDADE** em vigor nas linhas ferreas de Leste e Norte e a tarifa de despezas accessorias de 1 de Dezembro de 1888.

2.<sup>º</sup> — Todas as tarifas especiaes de **GRANDE VELOCIDADE** actualmente em vigor nas linhas da Companhia, com as seguintes modificações:

### I — Tarifas especiaes internas

N.<sup>º</sup> 1 — **Generos frescos, comestiveis, etc.** — Pelas distancias resultantes para a Estação Central do Rocio.

§ unico — O preço excepcional da mesma tarifa para as expedições do § 2.<sup>º</sup> é fixado em 113500 réis.

N. B. — A' expedição não serão aceites remessas de peixe para as linhas de Leste e Norte, e para as que com elles entroncam.

N.<sup>º</sup> 2 — **Grupos de collegiaes e seus professores** — É considerada a Estação Central do Rocio como comprehendida na designação «Lisboa», sem aumento de preço.

Aos grupos de 20 e mais passageiros, que na Estação Central do Rocio se utilisem da citada tarifa, comprando outros tantos bilhetes de 2.<sup>ª</sup> ou 3.<sup>ª</sup> classe, será, excepcionalmente, concedida uma carruagem reservada da classe correspondente aos bilhetes que hajam tomado, sempre que previnam por escripto a estação de procedencia de que desejam gosar d'esta vantagem extraordinaria no prazo e nos termos da condição 5.<sup>º</sup> da tarifa.

N.<sup>º</sup> 4 — **Metallico, valores e reembolsos** — Pelas distancias resultantes para a Estação Central do Rocio.

N.<sup>º</sup> 5 — **Logares de luxo e salões** — Pelas distancias resultantes para a Estação Central do Rocio.

N.<sup>º</sup> 6 — **Telegrammas** — Comprehendida a Estação Central do Rocio, sem aumento de preço.

N.<sup>º</sup> 8 — **Volumes pequenos até 10 kilogrammas** — Fica ampliada à Estação Central do Rocio nas mesmas condições estabelecidas para as demais Estações Centraes.

N.<sup>º</sup> 10 — **Wagons leitos entre Lisboa e Porto** — É considerada a Estação Central do Rocio como comprehendida na designação «Lisboa», sem aumento de preço.

C. T. n.<sup>º</sup> 1 — **Bilhetes de assignatura** — Continua em vigor, conforme os preços e condições publicados em 29 de dezembro de 1890.

### II — Tarifas especiaes combinadas com a Administração dos Caminhos de ferro do Minho e Douro

L. N. M. D. n.<sup>º</sup> 3 bis — **Generos frescos, comestiveis, etc.** — Pelas distancias resultantes para a Estação Central do Rocio.

L. N. M. D. n.<sup>o</sup> 5 — **Bilhetes de ida e volta** — Cobrar-se-ha sobre os preços correspondentes a Lisboa, as sobretaxas de :

<b>1.<sup>a</sup> classe</b>	.....	<b>240 réis</b>
<b>2.<sup>a</sup></b>	<b>"</b>	<b>200</b>
<b>3.<sup>a</sup></b>	<b>"</b>	<b>140</b>

---

L. N. M. D. (G.) n.<sup>o</sup> 8 — **Passageiros, bagagens e cães procedentes da linha de Guimarães, ou á mesma destinados** — Cobrar-se-ha sobre os preços correspondentes a Lisboa, as sobretaxas de :

a) Passageiros

<b>1.<sup>a</sup> classe</b>	.....	<b>120 réis</b>
<b>2.<sup>a</sup></b>	<b>"</b>	<b>100</b>
<b>3.<sup>a</sup></b>	<b>"</b>	<b>70</b>

b) Bagagens (excedentes de) — até 40 kilogrammas 6,60 réis cada 10 kilogrammas.  
alem de 40 kilogrammas 4,20 réis cada 10 kilogrammas.

c) Cães — cada um ..... 10 réis.

### III — Tarifas especiaes combinadas com a Companhia dos Caminhos de ferro da Beira Alta

N. B. n.<sup>o</sup> 4 — **Bilhetes d'ida e volta § 2.<sup>o</sup>** — Cobrar-se-ha sobre os preços correspondentes a Lisboa as sobretaxas de :

<b>1.<sup>a</sup> classe</b>	.....	<b>240 réis</b>
<b>2.<sup>a</sup></b>	<b>"</b>	<b>200</b>
<b>3.<sup>a</sup></b>	<b>"</b>	<b>140</b>

N. B. — Fica excluida d'esta ampliação a estação de Figueira da Foz.

### IV — Tarifas especiaes combinaadas com os Caminhos de Ferro do Minho e Douro e Beira Alta

P. n.<sup>o</sup> 2 — **Telegrammas** — Comprehendida a Estação Central do Rocio, sem augmento de preço.

P. n.<sup>o</sup> 3 — **Volumes pequenos até 10 kilogrammas** — Fica ampliada á Estação Central do Rocio nas mesmas condições estabelecidas para as demais Estações Centraes.

### V — Tarifas especiaes combinadas com a Administração dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste

L. N. S. n.<sup>o</sup> 1 — **Bilhetes collectivos de 3.<sup>a</sup> classe** — É considerada em condições iguaes á de Caes dos Soldados a Estação Central do Rocio, sem augmento de preço.

### VI — Tarifas especiaes combinadas com as Administrações do Minho e Douro e Sul e Sueste

M. D. L. N. S. S. n.<sup>o</sup> 1 — **Passageiros em todas as classes por preços reduzidos** — É considerada em condições iguaes á de Caes dos Soldados a Estação Central do Rocio, sem augmento de preço.

### VII — Viagens circulatorias no paiz

Comprehendida a Estação Central do Rocio, sem augmento de preço.

### VIII — Tarifas especiaes combinadas com a linha de Madrid a Caceres e a Portugal

M. L. n.<sup>o</sup> 1 — **Generos frescos, comestives, etc.** — Sobre os preços estipulados para Lisboa, cobrar-se ha a sobretaxa de 270 réis por tonelada.

N. B. — À expedição não serão aceites remessas de peixe.

M. L. n.<sup>o</sup> 2—**Bilhetes de ida e volta**—Cobrar-se-ha sobre os preços correspondentes a Lisboa as sobretaxas de:

<b>1.<sup>a</sup> classe.....</b>	<b>240 réis</b>
<b>2.<sup>a</sup>      "      .....</b>	<b>200      "</b>
<b>3.<sup>a</sup>      "      .....</b>	<b>140      "</b>

M. L. n.<sup>o</sup> 3 bis—**Grupos de passageiros em 3.<sup>a</sup> classe**—Comprehendida a Estação Central do Rocio, sem aumento de preço.

M. L. n.<sup>o</sup> 4—**Metallico e valores**—Pelas distancias resultantes para a Estação Central do Rocio.

M. L. n.<sup>o</sup> 5—**Volumes pequenos até 5 kilogrammas**—Fica ampliada á Estação Central do Rocio nas mesmas condições estabelecidas para as demais Estações Centraes.

M. L. n.<sup>o</sup> 7—**Logares de luxo e salões**—Pelas distancias resultantes para a Estação Central do Rocio.

M. L. n.<sup>o</sup> 10—**Comboios Sud-Express**—É considerada a Estação Central do Rocio como comprehendida na designação «Lisboa», sem aumento de preço.

#### IV—Tarifas especiaes combinadas com a Companhia do Norte de Hespanha

P. H. n.<sup>o</sup> 2—**Passageiros, bagagens e cães**—Cobrar-se-ha sobre os preços correspondentes a Lisboa, as sobretaxas de:

a) Passageiros

<b>1.<sup>a</sup> classe.....</b>	<b>120 réis</b>
<b>2.<sup>a</sup>      "      .....</b>	<b>100      "</b>
<b>3.<sup>a</sup>      "      .....</b>	<b>70      "</b>

b) Bagagens (excedentes de)—até 40 kilogrammas 6,60 réis cada 10 kilogrammas.  
além de 40 kilogrammas, 4,20 réis cada 10 kilogrammas.

c) Cães—cada um ..... 10 réis.

#### X—Tarifas especiaes combinadas com as linhas hespanholas, francesas e inglezas

P. H. F. n.<sup>o</sup> 1 e P. H. F. n.<sup>o</sup> 2—**Caça, frutas, legumes**—Sobre os preços estipulados para Lisboa cobrar-se-ha a sobretaxa de 270 réis por tonelada.

P. H. F. n.<sup>o</sup> 3—**Passageiros, bagagens e cães**—Cobrar-se-ha sobre os preços correspondentes a Lisboa as sobretaxas de:

a) Passageiros

<b>1.<sup>a</sup> classe.....</b>	<b>120 réis</b>
<b>2.<sup>a</sup>      "      .....</b>	<b>100      "</b>
<b>3.<sup>a</sup>      "      .....</b>	<b>70      "</b>

b) Bagagens — até 40 kilogrammas 6,60 réis cada 10 kilogrammas.  
alem de 40 kilogrammas 4,20 réis cada 10 kilogrammas.

c) Cães — cada um ..... 10 réis.

P. H. F. n.<sup>o</sup> 4—**Recovagens**—Sobre os preços estipulados para Lisboa cobrar-se-ha a sobretaxa de 2,70 réis por fracção indivisível de 10 kilogrammas.

P. H. F. n.º 8 — **Bilhetes de ida e volta para França** — Cobrar-se-ha sobre os preços correspondentes a Lisboa, as sobretaxas de:

<b>1.<sup>a</sup> classe.....</b>	<b>240 réis</b>
<b>2.<sup>a</sup>    "         .....</b>	<b>200    "</b>
<b>3.<sup>a</sup>    "         .....</b>	<b>140    "</b>

P. H. F. n.º 9 — **Bilhetes directos para Londres** — Cobrar-se-ha a sobretaxa de 120 réis em cada bilhete de 1.<sup>a</sup> classe.

#### XI — Viagens circulatorias em Portugal, Espanha e França

A Estação Central do Rocio considera-se comprehendida em todos os itinerarios sem augmento de preço.

Ficam pelo presente annullados e substituidos os Avisos ao publico sobre o Serviço Provisorio entre a linha Urbana de Lisboa e Estação Central do Rocio e a linha de Cintra, de 6 de Junho de 1890, e entre as mesmas e as linhas de Torres Vedras e Torres Vedras-Figueira-Alfarellos, de 26 de Novembro de 1890, bem como a parte que se refere à grande velocidade da Tarifa de applicacão geral no Ramal de Santa Apolonia a Bemfica, de 1 de Maio de 1888.

**N. B.—** À expedição e consignação não serão acceites na Estação ou para a Estação Central do Rocio remessas de gado, animaes e vehiculos, para as linhas d'esta Companhia e para as que com ellas entroncam.

Tambem não se admitté n'esta estação a expedição de peixe para as linhas de Leste e Norte e suas combinadas.

Lisboa, 25 de Agosto de 1891.

**O Director Geral da Companhia**  
*M. Affonso d'Espregueira*