



GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAHHA

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

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

REDACÇÃO — Rua de Santo Antão, 109 — LISBOA

Annexos d'este numero

Tarifas A. B. C. D. para passageiros nas linhas do sul e sueste.

Tarifa de camionagens n.º 1 da Companhia Real.
Rosto e indice do 4.º anno d'esta Gazeta.

Avisamos os nossos assignantes de que temos já collecções do 4.º anno encadernadas, que podem trocar pelas suas mediante o pagamento da encadernação—700 réis.

SUMMARIO

As novas tarifas especiaes de passageiros na linha do Sul e Sueste.
Os acontecimentos da Comanhia Real.
Parte official. — Bases para o concurso do fornecimento de 9.000 toneladas de carvão — Portarias de 30 de dezembro de 1891 e 12 de janeiro de 1892.
Concorrente da linha de Lourenço Marques.
Commercio Portuguez. — Janeiro a Setembro de 1890 e 1891.
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 portuguezes e hespanhoes.
A Exposição Industrial do Porto.
Linhas Portuguezas. — O elevador em Gaya — Loanda a Ambaca.
Linhas hespanholas. — Canfranc—Lineres a Almeria—Elgoibar a Deva—Alicante a Dénia—Madrid a Tarragona—Madrid a Villa del Prado—Elgoibar a San Sebastian.
Linhas estrangeiras. — Franca — Belgica — Russia — Inglaterra — Inglaterra (Colonias) — Egypto — Republica Argentina — Estados Unidos.
Companhia Carris de ferro.
Exposição Universal de Chicago.
Mercado de metaes.
Arrematações.
Annuncios.

As novas tarifas especiaes de passageiros

Nas linhas do Sul e Sueste

UM distincto tratadista, ao formular as regras a que deve obedecer o tarifação das linhas ferreas, distingue a tarifação publica que se norteia pela maxima utilidade social dos caminhos de ferro, da de interesse privado cuja mira está na obtenção do maximo producto liquido, e attribue á primeira a missão de reduzir largamente os preços de transporte dos passageiros, que não tem acompanhado no seu movimento descencional as taxas applicadas ás mercadorias. E' assim que o preço por passageiro kilometrico desceu apenas de 7,75 a 4,6 centimos em Franca de 1831 a 1887, e de 4,5 a 3,5 pfennigs na Allemanha de 1844 a 1879, enquanto que nos mesmos paizes e durante os mesmos periodos a taxa das mercadorias baixou respectivamente de 15 pfennigs a 3,33 e de 16 centimos a 4,89. Reduzir os preços de transporte e differencial-os em relação á distancia, taes são as reformas geralmente aconselhadas para as tarifas de passageiros.

Ao caminho de ferro do Sul e Sueste, pertencente ao Estado, competia naturalmente tomar entre nós a iniciativa de um conjuncto de providencias de caracter permanente que attendessem, por formas tão diversas

como as circumstancias do trafego, ás conveniencias do publico e lhe proporcionassem reduções de preços crescentes com as distancias percorridas. Já em 1879 a administração d'estas linhas reduziu as taxas da sua tarifa geral, que eram de 24 réis para a 1.ª classe, 18 para a segunda e 12 para a terceira, a 18, 14 e 10. Alem d'isso creou bilhetes de ida e volta entre Lisboa e quasi todas as estações e entre Faro e as do districto, assim como bilhetes collectivos com a redução de 30 por cento.

A benefica influencia d'estas reduções é revelada pelos seguintes dados estatisticos.

Quinquennios	N.º total de kilometros explorados	N.º total de passageiros	Rendimento
1869 a 1873	259	598:090	436:760\$610
1874 a 1878	313	869:008	640:028\$190
1879 a 1883	322	973:718	612:578\$270
1884 a 1888	330	1.171:784	702:752\$895

A redução de preços feita em 1879 determinou, é certo, uma diminuição do rendimento, sobejamente compensada porém pelo augmento obtido no quinquennio que vae de 1884 a 1888.

Considerando a tarifa geral como um limite maximo dos preços, abaixo do qual se deve descer sempre que as circumstancias o aconselhem, estabeleceu a administração do Sul e Sueste quatro tarifas especiaes, que tem por caracter commum a differenciação dos preços em relação ás distancias e que pela sua importancia, bem como pela novidade d'algumas das suas disposições, merecem uma analyse demorada.

Pela tarifa A são estabelecidos bilhetes de ida e volta com a redução de 20 por cento até 100 kilometros, de 25 até 200 e de 30 alem de 200 kilometros, (salvo certos preços excepcionalmente reduzidos), entre Lisboa, Setubal, Evora, Beja e Faro e certos grupos de estações com as quaes a importancia administrativa e commercial de cada uma d'aquellas cidades determina relações frequentes.

As relações entre pontos determinados, que obrigam o mesmo individuo a fazer entre elles viagens repetidas, são facilitadas pela tarifa B que cria bilhetes de assignatura trimestraes, semestraes ou annuaes para qualquer classe e entre quaesquer estações. A utilidade d'estes bilhetes depende evidentemente da relação entre a distancia e o tempo por que são validos e o seu preço.

A relação entre os preços da assignatura pelos tres periodos considerados na tarifa é de 1 : 1,5 : 2,25 como em quasi todas as linhas francezas e no Norte hespanhol; o preço do bilhete por um semestre ou um anno é o dobro do do trimestre ou do semestre com o abatimento de 25 por cento. (No Estado Belga a relação é de 1,8 3).

Entre os preços das tres classes a relação é de 1 : 0.72 : 0.5 ou a dos preços da tarifa geral com a redução de 5 por cento para a 2.^a e 3.^a classe.

Se confrontarmos esta tarifa com as suas congêneres das principaes rêdes francezas, hespanholas e belgas, tomando para termo de comparação o numero de viagens simples pelo preço da tarifa geral correspondente ao preço de uma assignatura annual, chegamos aos seguintes resultados:

Distancias entre os pontos extremos da assignatura	Minho e Douro	Sul e Suesto	Estado Francez P. L. M. Norte hespanhol	Orleans Meio Dia Francez	Norte Francez	Oeste Francez	Estado Belga
6 kilometros...	158	180	161	275	205	—	—
10	158	180	158	193	200	238	212
15	158	161	138	160	156	200	166
20	158	144	120	140	150	174	144
25	158	131	111	—	138	—	130
30	158	119	100	114	130	130	121
50	126	93	79	60	94	90	92
100	103	63	59	60	70	60	59
200	71	44	44	44	47	44	—
300	55	36	38	36	37	36	—

A tarifa B oferece ao publico uma vantagem importante que só pela do Estado Francez é tambem proporcionada e que consiste na faculdade do pagamento da assignatura semestral ou annual em prestações. Esta facilidade de pagamento, a modicidade dos preços, a validade para todas as estações comprehendidas entre os pontos extremos, tornam os bilhetes de assignatura altamente vantajosos.

No calculo do seu preço a via fluvial é equiparada a 10 kilometros de caminho de ferro. Assim uma assignatura annual em 1.^a classe entre Lisboa e Setubal (29 kilometros mais 10 de via fluvial, total 39) custa segundo os preços da respectiva tabella 79.7000 réis, importancia de 79 bilhetes, apenas, de ida e volta, aos quaes é já concedida a importante redução de 30 0/0.

A assignatura annual entre Lisboa e Beja (154^{km} + 10^{km} = 164^{km}) em 2.^a classe custa 115.7500 réis. Basta que o assignante faça uma viagem de ida e volta por semana para gosar uma redução de 60 0/0 sobre os preços da tarifa geral.

Na epocha do verão as relações entre Lisboa e as localidades servidas pelo caminho de ferro até Setubal são mais frequentes, ao que attendeu a tarifa creando assignaturas mensaes a partir dos dias 1 e 15 dos mezes de julho a outubro.

(Continúa). (1)

J. F. de Souza.

Os acontecimentos da Companhia Real

Que de factos temos que relatar aos nossos leitores, que, para o fazer miudamente, não chegaria todo o nosso jornal!

Relatemol-os placida e simplesmente, deixando para o final as considerações que nos suggerem.

Como annunciámos, no dia 7 reuniu a assembléa geral d'esta companhia, presidida pelo vice-presidente o sr. Francisco da Silveira Vianna, sendo escrutinadores os srs. Carlos Maria Eugenio d'Almeida e Victorino Vaz,

(1) Por absoluta falta de espaço, em virtude do muito que tivemos que consagrar, á ultima hora, aos assumptos que seguem fomos torçados a cortar este artigo do que pedimos mil desculpas ao seu auctor.

e secretario o sr. Diogo Patrone; estando presentes ou representados 107 accionistas com 19.971 accções e 445 votos.

O sr. Antonio Centeno, administrador, que anteriormente se havia occupado de varias negociações tendentes a regularisar a situação da companhia, mandou para a meza, em nome do conselho, um bem elaborado relatorio expondo a situação, e as propostas que, com o accordo do conselho fiscal, aquelle conselho apresentava, segundo promettera nos annuncios.

Estas propostas resumem-se em:

1.^o A assembléa reconhece a obrigação de pagar todos os seus debitos, não só os que constituem divida fluctuante, mas os encargos das obrigações.

2.^a A assembléa ratifica todos os contractos celebrados com a Companhia Norte de Hespanha e Grand Central e resolve inscrever no seu passivo a annuidade de 900:000 francos, que se deriva d'aquelles convenios.

3.^a E' auctorizada a administração a fazer as operações necessarias para a emissão de bonds e outros titulos tendentes a obter recursos, com a expressa clausula de que os rendimentos liquidos da companhia serão applicados ao pagamento dos juros e amortisação das obrigações.

4.^a Nomeação de uma commissão composta de sete membros, sendo dois nomeados pelos crédores por divida fluctuante, dois pelos obrigacionistas, dois pelos accionistas, e um pelo conselho d'administração, para apreciarem as propostas acima e darem o seu parecer á assembléa.

5.^a Reforma de alguns artigos dos estatutos, não só para a redução do numero dos administradores, que será de 9, mas para que, junto ao conselho de administração, funcione uma commissão permanente dos portadores de obrigações, enquanto o respectivo serviço do coupon não estiver em dia.

Os encargos em 31 de dezembro de 1891, diz o relatorio, eram de reis 3.042.671.7461; calculando que as receitas liquidas, pelo balancete até 30 de setembro, atinjam 1.984.630.7065, ha um deficit do anno findo de 1.058 contos.

A divida fluctuante n'essa data era de 10.706.041.7643
A conta de devedores accusava um saldo de..... 4.778.745.7378

Liquido da conta credores..... 5.927.296.7265

Este relatorio foi origem da discussão que se travou, e em que tomaram parte os srs. Franzini, Centeno, doutor Alves de Sá, condes de Magalhães e de Burnay, Reis Torgal, conselheiro Serpa, Marquez da Foz, Luciano Monteiro e outros accionistas, discussão que correu acalorada, elegendo-se por ultimo, a requerimento do sr. doutor Torgal, uma commissão encarregada de tratar com os crédores, a qual ficou composta dos srs:

Dr. Antonio Centeno, Dr. Luciano Monteiro, Conde de Burnay, Conde de Magalhães, Marino Franzini, Dr. Alves de Sá, Adrião de Seixas, Gernaert, Dr. Campos d'Andrade, Feliciano Antonio d'Abreu, Dr. Antonio Maria de Carvalho, Victorino Vaz Junior.

Em seguida a assembléa foi suspensa até o dia 9, a fim da commissão poder desempenhar-se da sua missão; da qual a parte mais urgente era apreciar as propostas que lhe seriam apresentadas por alguns representantes de obrigatarios estrangeiros, que haviam vindo a Lisboa tratar d'esta questão, e uma outra que o sr. Burnay promettera que seria apresentada e que disséra «havia de dar satisfação aos crédores e reservar, n'um futuro proximo, uma situação desafogada á companhia.»

A commissão encetou os seus trabalhos no dia se-

guinte, continuando-os até sabbado 9, em que a assemblea geral reunida ouviu, com desgosto, da bocca do sr. presidente a declaração de que nada se havia concluido, porque no seio da commissão se levantára a duvida se ella havia de somente tratar a questão do annuciado accordo com os obrigatarios, ou apreciar tambem o relatorio do conselho e suas conclusões, o que parecia logico a alguns dos seus membros, visto que, para se negociar aquelle accordo, era indispensavel conhecer a verdadeira situação da companhia.

O debate começou logo azedo pelas declarações, por vezes amargas, do sr. Luciano Monteiro, fallando além d'este os srs. drs. Alves de Sá, Reis Torgal, conde de Burnay e Marino Franzini, sendo, a requerimento do primeiro, posta a questão á votação e resolvido por 270 votos contra 47 que os poderes da commissão se estendiam a apreciar o relatorio do conselho.

Votaram contra, os accionistas francezes, o sr. conde de Burnay e os seus amigos, um dos quaes, o sr. Luciano Monteiro, deu a sua demissão da commissão.

De novo a continuação dos trabalhos da assemblea foi addiada, não se indicando então para quando, mas annunciando-se em 13 que a nova reunião seria no dia 16, para a continuação dos trabalhos encetados.

N'esse intervallo passaram-se factos extraordinarios que bastante tem emocionado todo o paiz e devem ter produzido lá fóra o reflexo bastante para a satisfação d'aquelles que, sem consciencia pelos nossos males, só se regosijam e se locupletam com o descredito que é lançado sobre tudo que é portuguez.

Contaremos esses factos chronologicamente, para que aqui fique a historia, embora resumida, de todos elles.

O sr. doutor Luciano Monteiro, que é tambem deputado, por Celorico de Basto, levantou na camara, em sessão de 11, a questão do caminho de ferro, denunciando quantos *racontars* ouvira na assemblea; os srs. Laranjo e Reis Torgal referiram-se tambem ao assumpto, emquanto que, na camara dos Pares, o sr. Marquez de Vallada falla tambem nos negocios da companhia, igualmente fazendo-se ecco dos boatos que corriam no publico.

Houve n'uma e n'outra camara declarações dos srs. Ministros da Fazenda, Reino e Justiça, prometendo o segundo que em breves dias a camara teria completo conhecimento do resultado da questão.

O sr. Marianno de Carvalho dava n'esse dia a sua demissão de Ministro da Fazenda.

Entretanto, malgradadas as combinações da companhia com os obrigatarios francezes, estes retiravam de Lisboa, deixando uma carta ao sr. presidente da assemblea geral, carta em que se fazem insinuações e criticas acrimoniosas para a Companhia e para o Paiz.

D'essa carta nos foi enviada, assim como a outros collegas, copia e traducção mascavada, com o bilhete seguinte:

Lisbonne 12 janvier 1892.

Monsieur le Redacteur en chef

Nous avons l'honneur de vous adresser une copie de la lettre que nous venons d'envoyer à Monsieur le Président de l'assemblée Générale des actionnaires de la Compagnie Royale des chemins de fer Portugais.

Pour le cas où vous jugeriez à propos de l'insérer dans votre journal, nous avons cru devoir joindre une traduction de notre lettre en Portugais.

Veillez agréer l'assurance de notre consideration la plus distinguée.

Les délégués des obligataires.

Segue a carta que preferimos dar no seu idioma primitivo:

A Monsieur le Président de l'assemblée Générale des actionnaires de la Compagnie Royale des chemins de fer Portugais et de la Commission chargée d'étudier une entente avec les délégués des obligataires.

Monsieur le Président

Nous regrettons très vivement les divers incidents qui se sont produits, samedi 9 courant, dans les réunions successives auxquelles nous avons assisté, et surtout l'insuccès de nos pourparlers, ce qui nous oblige à nous retirer sans avoir obtenu une offre sérieuse de satisfaction à nos réclamations légitimes.

Le désordre, défiant toute prévision, qui s'est révelé depuis quelques mois dans l'administration de la Compagnie Royale des chemins de fer Portugais, pendant ces dernières années,—les distributions de dividendes faites dans la même période, et dont le caractère purement fictif ressort de la situation présente,—la contradiction de cette situation avec celle résultante de tous les précédents rapports du conseil,—les graves irrégularités commises, même sous l'administration du conseil actuel nommé pour rétablir l'ordre,—tous ces motifs nous avaient imposé le devoir de réclamer des mesures conservatoires énergiques, non pas dans un intérêt particulier, mais dans celui de tous les créanciers sans exception, qui représentent un capital environ dix fois supérieur au capital actions.

Ces mesures visaient trois buts:

1.º Certitude que l'excédant des recettes sur les besoins de l'exploitation serait désormais mis en réserve, pour être attribué ultérieurement à qui de droit, sans qu'aucun créancier non privilégié pût être favorisé au détriment des autres;

2.º Vérification minutieuse des comptes et examen de la situation active et passive;

3.º préparation d'un arrangement amiable entre la compagnie et ses créanciers.

Pour arriver à ce resultat, nous avons formulé un projet, que nous avons eu l'honneur de déposer entre vos mains, réclamant la création par l'assemblée générale d'une commission de contrôle composée, dans la proportion des intérêts respectifs, de délégués des actionnaires, des créanciers de la dette flottante, e des obligataires.

La commission a rejeté ce projet em bloc, sous le prétexte que la combinaison proposée par nous était illégale, et sans vouloir discuter avec nous cette question de légalité, ni examiner plus amplement notre proposition, elle nous a présenté, comme une sorte d'ultimatum, une contre-proposition inadmissible à tous égards, et, en tout cas, manifestement en contradiction avec le texte de la loi.

Elle consiste en effet à offrir la nomination d'un certain nombre d'obligataires comme membres, soit du conseil d'administration, soit du conseil fiscal. Or, d'après la loi, ces conseils ne peuvent être composés que d'actionnaires, et les obligataires n'ont pas qualité pour y entrer.

La discussion qui s'est engagée dans la commission, de même que les projets de résolutions présentés par le conseil d'administration à la séance de l'assemblée générale du 7 courant, nous ont laissé la conviction qu'il y a un parti pris, de la part de cette commission et du conseil, de repousser tout contrôle sérieux, tout mesure de nature à mettre les finances de la compagnie à l'abri de nouveaux désordres et à fermer la porte aux pratiques qui ont amené les embarras actuels.

Nous déplorons d'avoir à quitter Lisbonne en emportant cette impression, que, si les justes réclamations des créanciers de la Compagnie Royale continuaient à n'être pas prises en considération, il faudrait en conclure que les capitaux prêtés au Portugal, pour aider le développement de ses grandes entreprises, manqueraient des garanties élémentaires sur lesquelles tout créancier a le droit de compter.

Nous avons, en tout cas, le devoir, en vue de l'avenir, de bien faire connaître à nos compatriotes le sans-gêne de cette compagnie vis-à-vis de ses créanciers.

Ceux-ci auront à apprécier quel usage ils ont à faire de leurs droits, après cet échec de toute tentative d'arrangement amiable.

Toutefois nous tenons à déclarer hautement que nous sommes intimement convaincus, que le sentiment général de la nation Portugaise sera de juger sévèrement les procédés dont nous croyons avoir à nous plaindre. Il est loin de notre pensée de rendre cette loyale et chevaleresque nation responsable des manœuvres intéressées de certaines personnalités.

Nous vous prions, Monsieur le Président, de vouloir bien donner lecture de la présente lettre à la commission des actionnaires et à l'assemblée générale en cours de session, et de la faire insérer au procès-verbal de cette dernière.

Veillez agréer l'assurance de notre considération la plus distinguée.

Les délégués des obligataires

Pour E. M. Cottet, Président du Comité de Lyon.
L. Wolff, associé de la maison E. M. Cottet et C.^{te} de Lyon,
Kergall, Président du Comité de Paris
L. Souchon
E. Gérin.

Esta carta teve por parte da comissão a resposta que passamos a reproduzir.

Lisbonne, le 13 janvier 1892.
Messieurs A. Waldmann, L. Wolff, L. Souchon et E. Gérin.

Messieurs

En satisfaction à votre demande, j'ai donné lecture à la Commission des actionnaires, à laquelle j'ai l'honneur de présider, de votre lettre du 12 courant, et je dois vous dire, Messieurs, qu'elle a malheureusement produit le plus désagréable effet, et que toute la Commission proteste énergiquement et pense que votre lettre est profondément injuste dans les appréciations des actes de la Commission et contient une narration des faits moins exacte de ce qui s'est passé entre vous et elle.

La Commission me charge de vous communiquer que, vu que votre lettre est adressée à l'Assemblée Générale et y doit être lue comme protestation, et vu aussi que c'est de l'Assemblée qu'elle a reçu son mandat, la Commission se réserve présenter sa contre protestation formelle et positive dans la même Assemblée.

Veillez agréer, Messieurs, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Président de la Commission

(Signé) *Francisco da Silveira Vianna.*

A proposta a que se refere a carta que acima transcrevemos, era a seguinte.

Nous demandons à l'assemblée générale du 7 janvier la création d'une commission de contrôle ou de séquestre composée de:

Un délégué des actionnaires,

Un délégué des créanciers de la dette flottante;

1.º de surveiller l'encaissement des recettes et le paiement des dépenses d'exploitation, de faire déposer l'excédant des recettes où elle le jugera convenable, pour être attribué ultérieurement à qui de droit, sans qu'il en puisse être rien prélevé pour payer un créancier au détriment des autres;

2.º de vérifier les comptes et la situation active et passive de la compagnie;

3.º d'élaborer un projet de concordat à soumettre aux créanciers.

Nous demandons que l'assemblée reconnaisse à l'avance comme délégués des obligataires les cinq personnes dont les noms seront transmis ultérieurement au Conseil d'Administration par un comité de dix membres désignés, savoir:

1.º huit, au nom des créanciers français, par la Société Lyonnaise, par le Crédit Lyonnais, par la Société Générale, par le Crédit Industriel, par M. Kergall de Paris et par M. Cottet de Lyon;

2.º deux au nom des créanciers allemands, par la banque de Darmstadt et par MM. Mendelsson de Berlin.

Sans que le refus par l'une des personnalités ci-dessus de concourir à cette designation puisse vicier les choix par les autres.

Lisbonne, le 8 janvier 1892.

(Signés) *Kergall—Lechat—L. Wolff—Souchon—Abel Waldmann Barão de Merck—E. Gérin.*

Esta proposta, á parte o ser pura, clara e evidentemente ilegal e contraria aos estatutos da Companhia e á lei portugueza, teria o inconveniente de deixar os negocios da Companhia entregues a um grupo, isolado dos interesses geraes, e portanto, prestava-se unicamente a fomentar nova guerra de interesses antagonicos, na qual não teriam menos razão nem menos direitos offendidos a maior parte, a grande maioria, a quasi unanimidade dos obrigatarios estrangeiros.

Em 11 insistiam aquelles mesmos signatarios nos seguintes termos por uma resposta decisiva.

Lisbonne le 11 janvier 1892.

Monsieur le Président.

Ne pouvant pas rester plus longtemps ici et voulant partir ce soir, nous vous prions de vouloir bien nous faire connaître, avant 3 heures, à l'hôtel de Bragança où nous sommes logés, la réponse définitive de la commission à la proposition écrite que nous lui avons soumise.

Quelle que soit cette réponse, et lors même que cette réponse ne serait que la contreposition qui nous a été faite samedi, nous vous serons obligés de nous la formuler par écrit.

Nous tenons naturellement à avoir un texte précis à soumettre aux intéressés Français, nos commettants.

Veillez agréer, monsieur le Président, l'assurance de notre considération la plus distinguée.

Les délégués des obligataires (signés) L. Wolff, A. Waldmann, E. Gérin, L. Souchon.

Nous comptons, monsieur le Président, sur votre réponse avant 3 heures du soir.

A resposta da comissão foi como segue:

Lisbonne, le 11 janvier 1892.

Messieurs L. Wolff, A. Waldmann, Souchon, Gérin—Lisbonne.

La Commission à laquelle je viens de présenter votre lettre de ce matin m'autorise à vous informer qu'elle est décidée à proposer à l'Assemblée Générale de donner représentation dans la forme légale, comme membres du Conseil d'Administration ou du Conseil Fiscal, ou même des deux Conseils, aux obligataires; et, en outre, la commission a étudié la formation d'une commission pour donner son avis sur le passif et dans cette commission des places seront réservées aux obligataires.

Je crois de mon devoir, Messieurs, vous rapeller, en tout cas, que les délibérations de la commission, à laquelle j'ai l'honneur de présider, doivent être présentées à l'Assemblée et que à celle-ci appartient leur approbation ou modification.

Agréer, Messieurs, l'assurance de ma considération distinguée.

Le Président de la Commission

(Signé) *Francisco da Silveira Vianna.*

No dia 14 era publicada no *Diario do Governo* a portaria que hoje damos na nossa *Parte official*, pela qual foi nomeada uma comissão de syndicança por parte do governo aos actos da administração da companhia, comissão composta do conselheiro Antonio de Serpa Pimentel, commissario regio junto da companhia, conselheiro Ernesto Madeira Pinto, director geral do commercio e industria, Francisco Perfeito de Magalhães, chefe da repartição de caminhos de ferro na direcção geral de obras publicas e minas, Manuel Francisco Vargas, engenheiro civil, e Augusto Cesar Guimarães da Silva, primeiro official da direcção geral da contabilidade publica.

N'esse mesmo dia era lida nas duas casas do parlamento a comunicação de sr. presidente do conselho (João Chrysostomo) que publicamos tambem por ser documento importante.

Sr. presidente — Em conselho de ministros que se realizou na segunda feira ultima, o sr. conselheiro Marianno Cyrillo de Carvalho declarou haver feito á companhia real dos caminhos de ferro alguns adiantamentos, em importancia total não inferior a 13 milhões de francos, sem conhecimento dos seus collegas no ministerio e sob a sua exclusiva responsabilidade, que dando só agora conhecimento aos seus collegas d'estes factos que tinham de ser consignados no relatório de fazenda, desejava saber se o conselho de ministros queria tomar d'elles a responsabilidade.

O conselho de ministros entendeu não poder tomar a responsabilidade d'aquelles factos, pelo que o sr. conselheiro Marianno de Carvalho pediu a sua demissão de ministro da fazenda, sendo esta apresentada a sua magestade el-rei, que se dignou acceital-a.

Em vista dos factos expostos procurou o ministerio completar-se com a entrada para o ministerio da fazenda de pessoa competente para gerir aquella pasta, e com a urgencia que as graves circumstancias reclamam.

Para esse fim me dirigi a alguns cavalheiros que pareciam reunir as condições demandadas para um tão importante como pesado cargo e não tendo a fortuna de haver obtido a sua annuência, resolveu em seguida o governo apresentar a sua demissão a sua magestade el-rei, que se dignou acceital-a.

Em seguida o sr. Marianno de Carvalho explicava o seu proceder dizendo que adiantara dinheiro á Compa-

nhia Real, ou por outra, pagára o seu coupon em Paris, e pagára ainda a outros crédores da mesma companhia, porque essa condição lhe fôra imposta para poder arranjar dinheiro para pagar o coupon portuguez de junho.

A ASSEMBLÉA DE HOJE

A's 2 e 40 o presidente sr. Vianna abriu a sessão declarando que n'essa manhã havia dado a sua demissão d'aquelle cargo.

A assembléa manifestou-se contra esta deliberação e não sendo a presidencia acceite nem pelo sr. Wanzelar, presidente do conselho da administração que declarou tambem ter dado a sua demissão, foi a convite do sr. Simões d'Almeida sollicitado o sr. Vianna para retirar o seu pedido, ao que accedeu.

Entrando-se na ordem dos trabalhos, o relator da commissão o sr. dr. Alves de Sá apresentou o parecer e propostas da commissão, bem comoa carta de alguns obrigatarios francezes que á mesma fôra dirigida e o contra protesto.

Fez-se a leitura d'aquella e d'este, o qual daremos na integra no proximo numero podendo desde já assegurar que as affirmações gratuitas e injustificadas da carta franceza são plena e dignamente contestadas.

Os srs. conde de Valenças e Mem Rodrigues de Vasconcellos apresentaram a sua demissão.

Posto o parecer á discussão, o relator justificou-o explicando as difficuldades que ella teve de vencer, a maneira pela qual conseguiu resolvel'as, as longas discussões que tiveram logar com os obrigatarios francezes, a intransigencia d'estes etc.

O relatorio explica tambem que desde o dia 8 se realisaram reuniões da commissão até alta noite com os obrigatarios; que estes não quizeram acceitar as propostas da commissão, e a fôrma pela qual esta concluiu as negociações com a parte mais importante d'aquelle grupo de crédores.

As propostas da commissão ficaram sendo as seguintes que damos já com as modificações que durante a discussão lhes foram introduzidas.

1.^a é approvada a 1.^a proposta do conselho de administração com a resalva, porém, do resultado do exame da divida fluctuante pela commissão de que trata a resolução 4.^a

2.^a que aproveis a 4.^a proposta do conselho, sendo porém a commissão composta de 6 membros

- 1 representando as obrigações de 4 1/2
- 1 " " " " 4 0/0
- 1 " " " " 3 0/0

3 portadores da divida fluctuante, podendo os representantes das obrigações ser os respectivos estabelecimentos de credito, salvo sempre aos interessados o recurso ás acções nos tribunaes competentes.

3.^a que fique auctorisado o conselho de administração, de accordo com os interessados, a estabelecer os prazos de comparencia e forma da eleição ou nomeação dos membros da commissão proposta sob o n.º 4.

4.^a são modificados os estatutos:

Fixando-se em 18 o numero de administradores dos quaes 12 portuguezes domiciliados em Portugal, 4 francezes e 2 allemães, representantes dos obrigatarios, estabelecimentos emissores ou comités d'obligatarios.

Estabelecendo que todos os portadores de 100 ou mais acções possam fazer parte das assembléas geraes ordinarias, em logar d'estes se compõem, como hoje, dos 100 maiores accionistas.

As acções nominaes poderão ser averbadas 15 dias antes das assembléas e as ao portador depositadas com 8 dias de antecedencia.

Caso na 1.^a reunião não haja o numero sufficiente, em 2.^a convocação a assembléa funcionará com qualquer numero, 15 dias depois, restringindo-se porém ao fim para que foi convocada e acceitando novos depositos de acções até 3 dias antes.

5.^a que a eleição se effectue immediatamente á approvação d'estas propostas.

6.^a que o conselho pedirá á assembléa extraordinaria as devidas auctorisações com urgencia acompanhando a sua exposição do balanço geral da companhia.

Tendo a commissão directora dado a sua demissão procedeu-se á eleição do novo conselho, em conformidade com a resolução 4.^a ficando eleitos por aclamação os srs.:

Drs. Campos d'Andrade Teixeira de Queiroz, Conde de Burnay, Manoel José Monteiro, Victorino Vaz, Reis Torgal, Pereira Carrilho, Antonio Centeno, Conde de Magalhães, Manoel Paes de Villas Boas, João Anastacio Carvalho, Manoel Castro Guimarães.

A parte reservada á representação dos crédores estrangeiros ficou composta de 1 representante de cada um dos comités d'obligatarios de Paris, Lyon e Berlin, Crédit Lyonnais, Société Lyonnaise e Darmstadter Bank.

Para as duas vagas no conselho fiscal foram nomeados os srs. marquez de Fontes e Santiago Gouveia.

Foi muito notavel o discurso do sr. Burnay justificando o motivo porque a commissão não apreciou os contractos com o Norte de Hespanha, Madrid, Caceres, Central Hespanhol e Oeste, pelo motivo d'esses contractos serem por demais complicados e de grande responsabilidade.

Se o Norte de Hespanha, disse o orador, se contenta que fiquemos com um cargo menor do que hoje temos e elle Norte acceita para si o restante d'esses encargos, é porque conta achar compensação no desenvolvimento que conseguirá para os seus portos á custa do de Lisboa que será o prejudicado.

Outro discurso do sr. conde que tambem fez impressão foi por occasião das eleições do conselho em que, alludiu aos antigos partidos, cujo desaccordo lastima evidentemente commovido.

Declarou que não precisa entrar no conselho porque os negocios de sua casa já lhe são occupação mais do que bastante. Obrigatarios e accionistas estrangeiros, porém, exigem-lhe que entre, e não póde eximir-se a isso.

Se o seu nome figura na lista e se ali o devia estar, é porque tem tenção de ver se administra os negocios alhejos como tem administrado os seus proprios, elle que começou a sua vida ganhando 4000 réis por mez como caixeiro de escriptorio e hoje está ali n'aquella assembléa tendo sido chamado por ministros de todos os partidos para tratar dos negocios mais importantes que interessam ao paiz.

O sr. Van Zeller declarou que uma noticia das *Novidades* de hontem, reproduzida nos jornaes de hoje, sobre um supposto desfalque do producto da subscrição nacional era completamente falsa.

Essa subscrição feita entre os empregados da companhia elevou-se a... 7:855.7820 reis
 dos quaes já foram entregues..... 4:398.7950 »
 restando 3:456.7870 »
 em poder da companhia e em conta perfectamente separada e prompta a entregar.

A falta de espaço á ultima hora inibe-nos de dar o nosso parecer sobre os resultados d'estes accordos que contamos serão os mais beneficos para as linhas portuguezas.

Parte Official

Ministerio das obras publicas, commercio e industria

Direcção geral de obras publicas e minas

2.ª Repartição — Caminhos de ferro

Condições para o fornecimento de 9:000 toneladas metricas de carvão de pedra, proprio para machinas locomotivas, em dois lotes, o primeiro de 5:000 toneladas para a direcção dos caminhos de ferro do sul e sueste, o segundo de 4:000 toneladas para a direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, a que se refere o annuncio de 22 de dezembro de 1891

1.ª Para ser admittido a licitar é necessario que o concorrente mostre que effectuou na caixa geral de depositos ou na sua delegação no Porto, em dinheiro ou em titulos da divida publica portugueza, pelo seu valor no mercado, o deposito provisorio da quantia de 875.000 réis para o primeiro lote, e de 700.000 réis para o segundo, e que apresente documento pelo qual se obrigue a fazer o deposito definitivo de 5 por cento do preço da adjudicação.

§ unico. Os depositos provisorios serão restituídos logo que seja approvada a adjudicação, a excepção do que pertence ao licitante preferido, que só o será na liquidação final do contrato.

2.ª As propostas serão feitas em carta fechada, e poderão ser apresentadas pelo proprio concorrente ou por seu legitimo procurador, munido de poderes especiaes para todos os actos do concurso e licitação.

3.ª As cartas fechadas deverão conter:

1.º Fechada separadamente a proposta do preço e o nome do concorrente;

2.º Os documentos exigidos na condição 1.ª;

3.º Nota assignada pelo concorrente da analyse do typo do carvão que se propõe fornecer, com a designação da percentagem de carbone, cinzas, agua, enxofre, hydrogeneo, oxigeneo e azote.

4.ª As propostas para o fornecimento serão do theor seguinte: «O abaixo assignado (profissão e residencia) obriga-se ao fornecimento de... toneladas (1.º ou 2.º lote ou totalidade do fornecimento) de carvão de pedra das minas de... que será embarcado no porto de... pelo preço a que se refere o annuncio da direcção geral das obras publicas e minas de 22 de dezembro de 1891.

(Data e assignatura.)

5.ª A proposta que não fôr conforme com o modelo estabelecido nas presentes condições será nulla e de nenhum effecto.

6.ª Quando differentes licitantes tiverem offerecido effectuar o fornecimento pelo mesmo preço e que este seja o minimo entre todas as propostas, proceder-se-ha em acto continuo á licitação verbal entre os ditos licitantes sómente, por espaço de um quarto de hora, a differença porém entre cada um dos lanços nunca será inferior a 10 réis por tonelada.

§ unico. Entende-se que desiste do concurso o licitante que se recusar a offerecer lanço na licitação verbal.

7.ª O governo reserva-se do direito de não fazer a adjudicação se as condições da proposta não convierem aos interesses do estado.

8.ª O concorrente cuja proposta fôr aceite fará no praso de cinco dias da data em que lhe fôr dado conhecimento da acceitação o deposito definitivo de 5 por cento a que se refere a condição 1.ª, e nas mesmas especies, lavrando-se em seguida o termo da adjudicação.

§ 1.º Se o licitante preferido não fizer o deposito no praso determinado, perderá o deposito provisorio em favor do estado.

§ 2.º No deposito definitivo levar-se-ha em conta ao arrematante o deposito provisorio feito para o concurso e licitação.

9.ª Quando o arrematante se recusar a assignar o contracto ou, tendo-o assignado, não satisfazer os fornecimentos nos prazos contractados, poder-se-ha rescindir o contracto, revertendo em favor do estado as quantias retidas em deposito, o u executar o fornecimento por administração, correndo qualquer excesso ou augmento de despeza por conta do arrematante.

§ unico. O acto de rescisão de contracto é um direito que o governo exerce definitivamente.

10.ª O arrematante fica sujeito ás clausulas e condições geraes de empreitadas de 28 de abril de 1887 na parte applicavel.

11.ª O termo de contrato levará em cada meia folha um sello de 100 réis, e o encerramento será feito sobre um sello de 500 réis; estes sellos serão á custa do arrematante.

12.ª O carvão será hulha de primeira qualidade de recente extração, livre quanto possivel de enxofre ou pyrites e materias estranhas e deve:

1.º Arder com chamma longa sem produzir muito fumo;

2.º Não se tornar viscoso adherindo ás grelhas;

3.º Não crepitar nem reduzir-se a fragmentos durante a combustão

4.º Não se reduzir a pó que caia pelas grelhas quando o fogeiro picar o fogo.

13.ª A proporção maxima dos miudos de qualquer carregamento é fixada em 15 por cento. Por cada centesimo a mais soffrerá o fornecedor a deducção de 50 réis por cada tonelada d'esse carregamento, não podendo todavia em caso algum a proporção dos miudos exceder a 20 por cento.

§ unico. Sempre que os empregados incumbidos da recepção julguem que os miudos excedem a tolerancia admittida, deverá o carvão, antes de passar ao deposito, correr n'um crivo cujas barras estejam distanciadas 2 centimetros.

14.º O theor maximo das cinzas é fixado em 4 por cento, e a avaliação será feita por ensaios em amostras tiradas de cada navio, e que representem, quanto possivel, a qualidade media do carregamento; por cada centesimo a mais soffrerá o fornecedor a deducção de 100 réis por tonelada.

As fracções não serão tomadas em conta nem para as cinzas nem para os miudos.

15.ª Se o carvão for recebido molhado, far-se-ha a apreciação da agua por ensaios especiaes, deduzindo-se o peso da agua do peso do carvão no respectivo pagamento.

16.ª Cada carregamento será acompanhado de um certificado do consul portuguez no porto de embarque, em que se declare que o carvão procede dos jazigos d'onde se obrigou a fornecer.

17.ª O carvão, duas vezes joeirado, será, para o primeiro lote, posto em fragatas junto ao caes da estação do Barreiro; e, para o segundo, sobre wagons no caes da estação da alfandega do Porto.

18.ª A pesagem do carvão será feita, para o primeiro lote, na báscula da estação do Barreiro, e, para o segundo, na báscula da estação da alfandega do Porto.

Os pagamentos serão realizados em vista dos pesos acima encontrados.

19.ª Os pagamentos serão mensaes e feitos, ou nas thesourarias do ministerio das obras publicas ou de qualquer das direcções dos caminhos de ferro do sul e sueste e do Minho e Douro, como melhor convier ao fornecedor.

§ unico. Em cada pagamento será feita a deducção de 10 por cento da importancia documentada, que será restituída ao fornecedor com o deposito definitivo, concluido que seja o fornecimento e cumpridas as formalidades legais.

20.ª O fornecedor terá sempre o direito de assistir, por si ou seus representantes, ás operações de pesagem, incineração, apreciação de miudos e da quantidade de agua.

Não assistindo a qualquer das operações, ser-lhe-ha dado conta pela administração.

21.ª O governo, por si ou pelas administrações interessadas, reserva-se o direito de mandar fazer em qualquer epocha a analyse chimica do carvão em qualquer estabelecimento publico, ou por pessoa de reconhecida capacidade, quando n'este caso tenha o assentimento do fornecedor.

22.ª Quando por duas analyses feitas em amostras tiradas dos differentes carregamentos se reconhecer que o carvão é inferior áquelle que o fornecedor se obrigou a fornecer, ou quando deixe de ser cumprida pelo fornecedor qualquer das clausulas do contracto, poderá este ser rescindido revertendo, os depositos de garantia em favor do estado.

23.ª O governo não é obrigado a receber mais de 150 toneladas por dia e lote, qualquer que seja o numero de navios que o fornecedor tenha a descarregar.

24.ª No lote n.º 1 a demora das fragatas, quando a houver, será contada depois das vinte e quatro horas da sua atracação ao caes da estação do Barreiro.

25.ª As demoras das fragatas, a que se refere a condição antecedente, serão pagas a rasão de 4.000 réis por cada vinte e quatro horas indivisiveis, quanto o peso do carvão por ellas conduzido for superior a 35 toneladas, e de réis 3.740, quando sómente comportam até 35 toneladas.

26.ª As fragatas que não podem atracar ao caes do Barreiro por motivo de força maior ou porque os caes estejam occupados, ou em consequencia de baixa-maré, serão contadas as vinte e quatro horas para a descarga desde o momento em que o arraes tiver entregado a guia de bordo, e justificado n'essa occasião a impossibilidade que teve de fazer immediatamente a atracação, a qual deverá effectuar logo que cesse o motivo que o impediu na chegada.

27.ª O fornecimento do carvão começará, tanto para o 1.º, como para o 2.º lote, no Barreiro e no Porto, o mais tardar quinze dias á contar da data que ao fornecedor fôr notificada a adjudicação do fornecimento, e será feito por fórma que não serão recebidas de qualquer dos lotes menos de 1:000 toneladas, nem mais de 1:200 mensalmente; todavia o fornecimento de cada um dos lotes deve estar completo até ao dia 31 de maio de 1892.

§ unico. Se na epocha acima indicada o fornecimento de qualquer dos lotes não estiver completo, ou se em qualquer occasião o fornecimento mensal até então feito fôr inferior a 1:000 toneladas será por cada lote, imposta ao fornecedor do lote ou lots,

onde se der a falta, uma multa de 300 réis por cada tonelada que faltar á media mensal, podendo alem d'isso o governo rescindir, *ipso facto*, o contrato.

28.ª O preço de cada tonelada comprehende todas as despesas a fazer com elle até á sua entrega, feita nas condições especiaes indicadas para cada lote; a cargo do governo ficam unicamente os direitos consignados na pauta das alfandegas em Portugal e as despesas de pesagem, empilhamento e ensaios, no que respeita aos dois lotes, ficando a cargo do governo no primeiro lote ainda as despesas de descarga das fragatas no caes do Barreiro.

§ unico. Quaesquer direitos, consignados nas pautas das alfandegas em Portugal serão pagos pelo fornecedor, que os reaverá do governo, em vista dos documentos passados por aquella casa fiscal.

Direcção geral das obras publicas e minas, em 22 de dezembro de 1891.—O conselheiro director geral *Bento Fortunato de Moura Coutinho de Almeida de Eça*.

Sua magestade El-Rei, a quem foi presente o officio n.º 1:908 de 16 do corrente mez, do director da 1.ª direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro: ha por bem ordenar que os apeadeiros de Campolide, Palhavã e Campo Pequeno, no Ramal de Santa Apollonia a Bemfica, com esta denominação approvados em portaria de 12 de junho do corrente anno, passem a denominar-se respectivamente de Sete-Rios, Lorangeiras e Entre-Campos, como propoz a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes.

Paço, em 30 de dezembro de 1891.—*João Ferreira Franco Pinto Castello Branco*.

Para a 1.ª direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro.

Direcção geral do commercio e industria

1.ª Repartição—Commercio

Tendo o commissario regio junto da companhia real dos caminhos de ferro portuguezes informado o governo de que nas ultimas reuniões da assembléa geral extraordinaria da mesma companhia, se arguiram factos de summa gravidade que, se fossem provados, representariam infracção das leis em vigor e das prescripções dos estatutos da companhia;

Convindo verificar em praso breve o que ha de verdade n'essas arguições a fim de, sendo fundadas, se proceder como de direito fôr e se salvaguardarem convenientemente os interesses do estado;

Visto o artigo 178.º do codigo commercial;

Considerando que, tanto pelo citado artigo, como pelos contratos com a referida companhia, o governo tem o direito de fiscalisar todos os actos da administração da mesma companhia, que tiverem relação com os interesses do estado e do publico, e de mandar proceder ás investigações que julgar convenientes com respeito tanto a infracções de leis e regulamentos ou dos estatutos, como á gerencia financeira;

Ha por bem Sua Magestade El-Rei ordenar, pela secretaria d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria:

1.º Que se proceda sem demora a uma syndicancia aos actos da administração da companhia real dos caminhos de ferro portuguezes que tiverem relação com os interesses do estado ou do publico, que se referirem á execução das leis e regulamentos em vigor e ao cumprimento das disposições dos estatutos, ou que disserem respeito á gerencia financeira da companhia, e muito especialmente á emissão e amortisação de obrigações, a emprego de fundos, a acquisição de valores e a contractos de construcção, exploração ou compra de linhas;

2.º Que a syndicancia de que se trata seja incumbida a uma comissão composta do conselheiro Antonio de Serpa Pimentel, commissario regio junto da companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, conselheiro Ernesto Madeira Pinto, director geral do commercio e industria, Francisco Perfeito de Magalhães, chefe da repartição de caminhos de ferro na direcção geral de obras publicas e minas, Manuel Francisco Vargas, engenheiro civil, e Augusto Cesar Guimarães da Silva, primeiro official da direcção geral da contabilidade publica; servindo o primeiro de presidente, o segundo de vice-presidente e o ultimo de secretario.

3.º Que a comissão informe successivamente o governo dos factos que fôr apurando, para se tomarem immediatamente as providencias que as circumstancias reclamarem.

Paço, em 12 de janeiro de 1892.—*João Ferreira Franco Pinto Castello Branco*.

Concorrente da linha de Lourenço Marques

Informam alguns collegas que a companhia neerlandeza, que tem por fim construir o caminho de ferro que segue da fronteira de Lourenço Marques em di-

recção a Pretoria, só conseguiu obter o capital necessario para a continuacão d'esta linha por um emprestimo que foi feito ou garantido pela colonia do Cabo da Boa Esperança. Accreenta-se, porém, que a condição essencial d'este emprestimo fôra que a companhia construiria dentro de poucos mezes a secção do caminho de ferro desde o rio Vaal até Pretoria, com a qual se estabelecerá a ligacão da capital do Transvaal com o Cabo da Boa Esperança.

Assim é, com effeito, porque o *Journal des Mines* folha que tem grandes ligacões com tudo que se refere a South-Africa, dá a seguinte noticia em que se detalha aquella operacão:

Reina uma grande satisfacão na colonia do Cabo e na republica do Transvaal, devida aos resultados das deliberações, entre os representantes da colonia e os do governo da Republica Sul-Africana e da companhia neerlandeza dos caminhos de ferro sul-africanos, sobre o prolongamento da rêde do Cabo a partir de Bloemfontein. Segundo o accordo tomado, o governo do Cabo faz um adiantamento de 7 1/2 a 10 milhões ao paiz, com a garantia de 4 % do governo do Transvaal, e a companhia neerlandeza compromette-se a acabar a linha até Johannesburg nos oito mezes que seguirem a conclusão da ponte sobre o Vaal, ou em dez mezes, a datar do dia em que o governo do Cabo abrir á exploração a secção de Bloemfontain ao rio Vaal.

COMMERCIO PORTUGUEZ

RESUMO COMPARATIVO DO MOVIMENTO DE MERCADORIAS, INCLUINDO O DO OURO E PRATA EM BARRA E EM MOEDA, DE JANEIRO A SETEMBRO DE 1890 E 1891

(Valores em mil réis)

Importação para consumo

	1890	1891
Animaes e seus productos.....	1.495:962	1.617:970
Lã e pellos.....	1.425:289	1.197:190
Seda.....	905:012	744:957
Algodão.....	2.803:132	2.268:099
Linho e seus congenes.....	607:087	531:634
Madeira.....	918:492	871:488
Substancias mineraes, vidro, crystal, etc	2.984:376	2.707:324
Metaes.....	2.249:233	2.025:703
Substancias alimenticias.....	9.399:827	10.267:456
Instrumentos, machinas, e utensilios, etc.....	2.626:626	1.889:074
Diversas substancias e productos.....	888:945	762:755
Manufacturas diversas.....	2.362:047	2.051:652
Mercadorias livres de direitos.....	4.887:630	4.063:202
Taras.....	65:325	83:726
Somma.....	34.068:883	31.082:830
Ouro e prata em barra e em moeda...	12.035:625	6.154:922
Total.....	46.104:508	37.237:752

Exportação nacional e nacionalisada

Animaes e seus productos.....	202:321	175:980
Lã e pellos.....	157:175	148:448
Seda.....	17:170	8:425
Algodão.....	89:548	82:525
Linho e seus congenes.....	15:014	16:429
Madeira.....	113:902	136:261
Substancias mineraes, vidro, crystal, etc	270:737	304:884
Metaes.....	138:614	173:703
Substancias alimenticias.....	10.362:953	10.161:106
Instrumentos, machinas e utensilios, etc.....	103:494	117:634
Diversas substancias e productos.....	1.996:556	1.952:830
Manufacturas diversas.....	187:097	163:537
Mercadorias livres de direitos.....	2.313:604	1.865:178
Somma.....	15:968:185	15.306:949
Ouro e prata em barra e em moeda...	7.956:898	22.532:123
Total.....	23.925:083	37.839:063

Exportação estrangeira e ultramarina			
Diversas mercadorias..	Reexportação.	5.391:755	6.072:138
	Transito	2.454:268	1.889:958
	Somma ..	7.846:003	7.962:096
Ouro e prata em barra e em moeda.....	Reexportação.	-	93:691
	Transito	675:000	1.202:400
	Somma ..	675:000	1.296:091
Total.....		8.521:003	9.258:187

Carteira dos Accionistas

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

A partir do dia 2 de janeiro proximo futuro será distribuido á conta do juro correspondente ao coupon n.º 4 das obrigações da Companhia a quantia de 500 réis por cada uma obrigação. Este pagamento far-se ha n'esta cidade, na sede da Companhia, rua Nova do Carvalho n.º 71, 2.º

Os recibos respectivos juntamente com os titulos nominativos ou com os coupons deverão ser entregues de ante vespera para se conferirem e serem carimbados.

Nos titulos nominativos será posto um carimbo com a seguinte indicação: «Pago 500 réis (ou 2.500) á conta de juros vencidos em 1-7-91» (conforme os titulos forem de uma ou cinco obrigações) e restituídos depois contra a cautella.

O coupon n.º 4 será carimbado com a seguinte indicação: «Pago por conta 500 réis (ou 2.500 réis)» (conforme os titulos forem de uma ou cinco obrigações) e restituídos tambem depois contra cautella.

O pagamento que não se effectuar durante o mez de janeiro terá logar em todos os sabbados dos mezes seguintes.

Os impressos para recibos distribuem-se na Companhia.

Lisboa, 31 de dezembro de 1891.

Amortisação de obrigações

Previne-se os srs. portadores das obrigações que foram sorteadas em 10 do corrente e cujos numeros constam do annuncio publicado no *Diario do Governo* de 12 do mesmo mez, de que o reembolso das mesmas se effectua na sede da Companhia a partir de 1 de janeiro proximo futuro, devendo os titulos respectivos ser depositados de ante-vespera para conferencia, e em troca da cautella respectiva, contra a qual se effectuará o pagamento.

Outrosim são informados os srs. portadores dos referidos titulos de que os coupons n.ºs 4 e 5 pertencentes aos mesmos são pagos integralmente.

Lisboa, 31 de dezembro de 1891.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta

Os srs. portadores de obrigações d'esta companhia são avisados de que, do dia 1 de janeiro em diante, será paga uma 2.ª prestação de réis 360 sobre a coupon n.º 16.

O pagamento effectuar-se-ha á vista do dito coupon, o qual será carimbado da seguinte maneira «Payé 2 f.», que será entregue ao portador para ser apresentado logo que seja annunciado novo pagamento.

Os coupons serão pagos e carimbados: em Lisboa, na sede da Companhia, rua Capello, n.º 5; em Paris, na thesouraria da Société de Dépôts et de Comptes Courants, 2, Place de l'Opéra; em Londres, na casa Morton Rose & C., Bartholomew Lane, E, 2.

Boletins financeiros

Lisboa 15 de janeiro de 1892.

Não começa bem o anno de 1892. Quando as difficuldades que tanto haviam sobresaltado o paiz pareciam attenuadas e se esboçavam as mais fundadas esperanças de que em breve seriam completamente removidas, uma inesperada e até aqui inexplicada crise politica, forçando a demissão do sr. ministro da fazenda, veio annular tantos sacrificios feitos e lançar novamente no espirito publico a inquietação e a incerteza, que por muito serão decerto agravadas pelo conhecimento das graves declarações feitas no parlamento pelo sr. Marianno de Carvalho e que foram, apesar das justificadas reservas, o sufficiente para fazer comprehender a gravidade da nossa situação economica e financeira e a necessidade de se attentar nos meios de a modificar tanto quanto possivel para evitar desastres sem remedio. Em seguida a demissão do sr. mi-

nistro da fazenda o ministerio foi obrigado a reconhecer que se não podia conservar no poder, nem tentar uma remodelação ou reconstituição, e deu a sua demissão collectiva. A crise está, pois, aberta, e até á hora em que escrevemos não temos elementos que nos habilitem a indicar qual a solução mais provavel que ella possa ter, inclinando-nos comtudo a que se adoptará n'um sentido definitivamente politico.

*

Os dois grandes factos da quinzena, antes da crise ministerial mas quasi coincidindo com ella, foram:—a revelação trazida a publico das bases do novo contracto celebrado entre o governo e o Banco de Portugal e que, por todas as razões de conveniencia publica haviam sido superiormente consideradas como de natureza reservada até que fosse opportuno dar publicidade não só a esse documento, mas tambem aos que d'elle directamente derivassem;—a nova phase em que entrou a chamada questão dos Caminhos de Ferro, que de ha tanto tempo nos estava compromettendo seriamente o credito. Dos incidentes da assembléa geral, da camara dos deputados e das suas consequencias até á recente prisão e processo de dois administradores, da syndicancia ordenada pelo governo e da annunciada demissão do Conselho d'Administração, que amanhã se deve tornar effectiva, se occupa largamente esta folha e por isso nos não alongamos em informações e minucias. Diremos, comtudo, que a opinião recebeu muito bem os actos de energia praticados nos ultimos dias, sendo muito provavel que elles igualmente produzam boa impressão no estrangeiro onde tinha passado em julgado a supposta connivencia do governo com os actos da administração da *Companhia dos Caminhos de Ferro*, que mais profundamente haviam indignado os accionistas e os obrigatorios estrangeiros.

*

A quinzena, que havia começado bastante animada, modificado um pouco favoralmente o cambio do Brazil, tendo se encerrado, sem maior novidade, as contas do fim do anno, sem numero sensivel de fallencias, nem avultados protestos de letras, antes pelo contrario, nada havendo de anormal n'esse movimento, sendo mais fortalecedoras as noticias recebidas do estrangeiro ácerca do restabelecimento do credito portuguez, dizendo se até em vias de negociação, em condições muito accetaveis, um emprestimo, em que principalmente figuraria a casa Rothschild, tendo apenas subido o cambio sobre Paris e sobre Londres por causa dos pagamentos a realizar allí e que haviam determinado a procura de papel com aquellas divisas, termina com uma nova baixa, que provavelmente se tornará ainda mais sensivel do que a iniciada em maio do anno passado. A occasião não é a mais azada para previsões e para calculos, por faltar para isso uma base segura como seria a de conhecer quem é o novo ministro da fazenda e o grau de confiança que póde inspirar ao paiz e ao estrangeiro. A conjunctura affigura-se-nos muito difficil e oxalá que, se a sahida do sr. Marianno de Carvalho teve causas mais especiosas do que as que foram reveladas ao publico, como é facil de acreditar, não hajam que arrependem-se cêdo os que porventura não tenham sido alheios a este jogo manifestamente politico.

*

Os fundos portuguezes ficaram hoje cotados em Paris a 30,62 e em Londres a 31. Na Bolsa de Lisboa venderam-se:—Obrigações do emprestimo de 1888 (4 p. c.) a 167,300,—acções do Banco de Portugal (1862) a 100,000 réis—titulos da divida externa, 89,95. Fora da Bolsa venderam-se:—Obrigações prediaes de 6 p. c. a 90,000 réis,—obrigações prediaes de 5 p. c. a 82,000 réis. Foram offerecidos 38,000 réis por letras do Credito Real do Brazil (ouro),—51,000 réis por acções *Carrils de Ferro*,—82,500 réis por obrigações prediaes de assentamento de 5 p. c. Cotação das inscrições de assentamento s. c., 40 p. c.

*

A' ultima hora chega-nos a noticia da conclusão do tratado de commercio entre Portugal e Brazil, cuja vantagem e alcance são manifestos.

J. F.

Bolsa de Paris, 13 de janeiro.

O mercado resente se cada vez mais da exagerada campanha de alta, emprehendida pelos banqueiros no ultimo outomno, por occasião da emissão do Russo 1891, sem outra razão mais do que a de fazer subir as cotações e mantel-as contra tudo e contra todos em taxas inverosimeis. Os grandes estabelecimentos financeiros nunca temem levar os mercados além dos limites do razoavel, seja n'um seja n'outro sentido porque é evidente que uma tal reacção não póde fazer-se de um só golpe; foi preciso pois, por um instante, aliviar o mercado para lhe facilitar um novo esforço.

Pois bem; nos vae-vens da alta e da baixa a especulação foi por ta. fórma mal tratada, que hoje já não quer por preço algum

A Exposição Industrial do Porto

III

Entremos no palácio.

Exagerariamos se dissessemos que o effeito é surpreendente, maravilhoso; somos apenas justos declarando que é muito agradável a impressão que nos produz aquella vasta nave, cheia de productos de todas as especies, n'uma promiscuidade interessante.

Ao centro, vitrines em que se expõem artigos de vestuario, de conservaria, pyrotechnia, garrafas da fabrica da Aurora, tecidos das fabricas da Covilhã, Torres Novas, Arrentella, e muitos outros pontos; mais adiante a ceramica da fabrica das Devezas; no palco, velludos, passamaneria, bordados, damascos; por toda a parte um sem numero de productos que impossivel se torna descrever.

Vamos, pois, respigar aqui e ali o que ha de mais notavel, especialmente na industria dos metaes e materiaes diversos.

Começaremos pelos lindos marmores de Vimioso, dos quaes temos, a meio da nave, não só uma bella mesa, digna do mais luxuoso palacio, como diversos outros objectos, algumas folhas, etc.

Como nos faz pena que esse bellissimo producto portuguez, muito superior em belleza, em facilidade de ser trabalhado, tão original, tão unico, que não ha pedra estrangeira que possa assimilar-se-lhe, não seja o adoptado para a cobertura de tantos milhões de moveis que em Portugal se fabricam, para o revestimento de tantas paredes e fachadas, indo-se buscar a Carrara os seus marmores bem menos apreciaveis do que aquelles.

Verdade seja que nem todas as culpas cabem á industria da mercenaria nem á da construcção. Os marmores e alabastros de Vimioso e Miranda do Douro jazem esquecidos nas suas pedreiras por falta de communicações e de uma companhia que ponha hombros potentes ao negocio, de que tiraria um bom resultado.

Em 1890 o engenheiro sr. Costa Serrão apreciou os lucros liquidos em 66 contos; em outubro ultimo o seu collega sr. Castanheira das Neves reputou-o annualmente em 69 contos, deduzido mesmo um encargo annual de um emprestimo de 260 contos em obrigações de 5 %.

Pois, não obstante, continúa em projecto uma empreza que tão certos beneficios daria, e na ultima estatistica aduaneira que aqui temos sobre a mesa vemos que só d'este material importámos em 1890 o valor de 13:674:000 réis, quasi tudo de Italia.

N'uma elegante vitrine os muitos e variados productos da fabrica Estacio (Companhia Hygiene), de Lisboa; medicamentos, perfumarias, licôres espumantes, etc.

E' esta uma industria de que nos devemos orgulhar, pela perfeição a que os srs. Estacio & Comp.^a, fundadores da fabrica no Campo Pequeno, conseguiram levar os seus productos; devendo notar-se que a existencia de uma fabrica n'estas condições significa uma garantia para os consmidores que teem a certeza de que o medicamento que applicam é feito com ingredientes puros e não falsificados, como tantos que nos veem dos outros paizes.

Os licôres espumosos, uma especialidade d'aquella fabrica, são não só perfeitissimos, como uma bebida a seu tempo higienica e saborosa bem superior a quantos cognacs, chartreuses, kummel e tantas beberagens estrangeiras. Citaremos como exemplo o licôr de romã que ali provámos e podemos garantir que é saborosissimo.

A' esquerda a fundição do Ouro expõe um motor de 5 cavallos uteis, nora de alcatruzes e estanca-rios, muito usada na nossa Africa e feita mesmo segundo indicações dos governadores d'aquellas nossas possessões, uma prensa lithographica, trabalho aprimorado e difficilimo, que por aquella unica vez se conseguiu em Portugal, graças á tenacidade e espirito emprehendedor do activo director da fabrica, o sr. Souza Cruz.

Segue no mesmo alinhamento a fundição de Massarellos.

Expõe um torno, prélos, machina de abrir escateis, tear mechanico trabalhando.

Ao lado a fundição da Arrabida apresenta varias peças de machinas.

Em frente sob a outra galeria, a Empreza Louzifera ao Norte de Portugal mostra-nos bellos artefactos em louza, mesas, columnas, tanques, jarrões, etc.

Bem proximo ostenta-se uma bonita installação de mosaicos da fabrica de Lisboa do sr. Pinto de Magalhães, fabrica á qual já aqui nos referimos e cujos productos são de uma perfeição que em nada invejam os similares estrangeiros.. nem mesmo os ladrilhos inglezes com que á custa do nosso Estado foi forrado o novo edificio dos banhos do Luso...

Ao fim, junto da porta, um producto bem nosso conhecido e de que nos estamos servindo n'este momento — as tintas Cambournac.

Do outro lado uma pequena e elegante installação, tambem de fabrica a que já nos temos referido, mas que nos apresenta algumas surpresas. São os pregos, botões, colchetes, attaches, etc., da fabrica Schalck, successores, de Lisboa.

Ahi está um producto que por completo ignoravamos se fabricasse entre nós e de que, portanto, nos abasteciamos de procedencia estrangeira — os attaches. Fomos saber na exposição do Porto que tambem os tinhamos cá, immediatamente os preferimos e já podemos dizer, por experiencia propria, que são preferiveis aos que usavamos, sem que sejam mais caros.

Notemos ainda, proximo da porta lateral, uma boa colleccão de lanternas e pharoes para caminhos de ferro da fabrica Lemos, largo dos Loyos, no Porto, e depois d'isto e do muito mais que temos a ver na nave central e de que seria prolixo dar a descripção, atravessemos esta nave para o salão dos bilhares, onde temos a apreciar varios moveis de ferro e de madeira; duas industrias cujo grau de aperfeiçoamento bastante impressiona os visitantes.

Nas mobilias de ferro toma o primeiro lugar o sr. Silva Almeida, de Lisboa (P. dos Restauradores) que ali expõe camas, cadeiras, mesas, etc. de grande perfeição de fabrico, e entre ellas uma novidade para nós, as camas systema inglez fabricadas em Portugal.

E' pequena a colleccão n'este genero, pobre a variedade nos desenhos, mas nem por isso nos enche menos de entusiasmo que aquelle artefacto se fabrique aqui, nem regateamos os louvores á iniciativa e tenacidade do seu fabricante que contamos em breve conseguirá dar ao publico maior sortimento para escolha dos seus modellos.

Emquanto á mobilia de madeira exposta por diversas mercenarias do Porto, viuva Silva & C.^a, mercenaria a vapor «A Economica», Alvaro Coelho, e outros, ha uma forma de emitir resumidamente o nosso parecer: —nunca vimos melhor acabamento, mesmo no estrangeiro.

Terminam aqui os nossos principaes apontamentos e com elles os nossos artigos sobre esta exposição que vae em breve encerrar as suas portas: o que não ter-

mina, porém, é o nosso desejo de que este relativamente notavel certamen fructifique; que as 50.000 pessoas que a teem visitado,—consumidores se convençam de que teem todo o interesse em gastar productos nossos;—operarios aprendam a aperfeiçoar os seus artefactos e a tirar, da admiração com que o publico lh'os admira, estímulo bastante para mais victoriosamente combaterem a invasão estrangeira e melhor satisfazerem ao gosto que no publico esses productos crearam.

Não nos furtamos ainda a expender uma ideia, bem desejosos de que outros a tomem como sua, comtanto que a ponham em pratica.

Agora que a exposição vae fechar, que durante muito tempo o publico teve onde adquirir artefactos genuinamente portuguezes, onde examinar os progressos que se vão dia a dia operando nas nossas manufacturas; agora que o seu espirito se vae voltando com certa sympathia para a nossa industria, parte porque ella é para muitos uma novidade,—parte por motivo da elevação dos cambios que encarece a importação; seria, a nosso ver, uma empresa lucrativa e um bom serviço ao paiz abrir um estabelecimento em que provadamente só se vendessem productos nossos.

Em logar de tantos bazares que enxameiam as cidades, de bijouterias allemãs, francezas e austriacas, não daria bons resultados um armazem em que figurassem tantos bellos artefactos que ali vimos todos na exposição, onde o publico comprasse com conhecimento da fabrica de que se surtia, e o que apenas quizesse ver, podesse á vontade examinar o que amanhã precisaria adquirir?

Parece-nos bem que não perderia o capital e o tempo quem tal emprehendesse.

Ahi deixamos a ideia á nobre e iniciadora cidade do Porto, da qual nos despedimos, por agora, felicitando-a mais uma vez pela sua exposição.

Linhas portuguezas

O elevador em Gaya.—Pelo sr. administrador do concelho de Gaya foi remettido ao sr. governador civil do districto um processo instaurado pela Parceria dos Elevadores, em Gaya, para a expropriação de uma faixa de terreno pertencente aos herdeiros de Manoel Pereira Guimarães e Silva.

O referido processo veiu enviado para Lisboa com o fim de ser decretada a expropriação do terreno por utilidade publica.

Loanda a Ambaca.—O nosso estimado collega *Correio de Loanda* dá-nos os seguintes esclarecimentos estatísticos sobre esta linha:

O caminho de ferro de Loanda a Ambaca, aberto á exploração até ao kilometro 180, rendeu

em julho.....	4:786.7110
em agosto.....	5:611.7540
em setembro.....	6:222.7910

O rendimento medio em cada dia, foi:

em julho.....	154.7320
em agosto.....	181.7017
em setembro.....	207.7430

Como se vê o rendimento vae augmentando de dia a dia, o que nos alegra muito, e maior virá a ser quando chegar ao concelho de Cazengo.

Os viajantes transportados foram:

Em julho.....	4:290
Em agosto.....	4:718
Em setembro.....	4:628

Tem viajado por esta linha d'esde janeiro de 1889 até 30 de setembro ultimo 89:648 passageiros, que pagaram 45:638.7690 réis.

Desde a inauguração em janeiro de 1889 até 30 de setembro ultimo, rendeu o transporte de viajantes e mercadorias 74:521.7070 réis, em 1003 dias.

Linhas Hespanholas

Canfranc.—O conselho da administração do caminho de ferro de Canfranc decidiu construir dois novos tunneis, um ao kilometro 77, proximo a Anzanbigo, e outro no Rapitan, proximo a Jaca.

E' tanta a actividade com que se está procedendo ao assentamento da via ferrea nas secções em que a construcção está terminada que já se póde dizer que o caminho de ferro chegou á falda dos Pyrinéos; a locomotiva conduz já material até ás immediações do local chamado a *Garoneta*.

Linares a Almeria.—Estão ha alguns dias em Fonelas os engenheiros da linha ferrea de Linares a Almeria, occupados na medição e traçado do caminho, na parte mais proxima da referida povoação.

Segundo o que o publico diz, o caminho de ferro passará a menos de 1,5 kilometros de distancia de Fonelas, ponto em que haverá uma estação.

Estão se executando com a maxima actividade as pontes d'este mesmo caminho de ferro, sobre os rios Guadalquivir e Guadalimar.

Estão já comprados os terrenos em que se ha de construir a estação de Alcubellas Gergal.

As obras do edificio não tardam em começar-se, segundo foi dito por pessoa auctorizada a um nosso collega de Madrid.

Elgoibar a Deva.—Estão concluidos os dois tunneis de Calquizano e Isuregui, do caminho de ferro de Elgoibar a Deva. O ultimo mede 252 metros de comprimento.

Alicante a Dénia.—Devem começar brevemente os trabalhos para a construcção do caminho de ferro de via estreita, entre Alicante e Dénia.

Madrid a Tarragona.—O engenheiro D. Antonio Riera Gallo está procedendo aos estudos para a construcção de um caminho de ferro economico de Madrid a Molina de Aragon, passando pelos celebres banhos de Trillo, para chegar até o porto de Tarragona, e poupando assim um percurso de mais de 150 kilometros, em relação á via actual Zaragoza-Lérida.

Madrid a Villa del Prado.—Já está aberta ao publico toda a linha de Madrid a Villa del Prado, ou seja desde este ultimo ponto a Navalcarnero, que era a secção que faltava, podendo por ella circular as locomotivas com balastro e pedra, de que a linha carece, em consequencia da natureza do terreno que atravessa e das constantes chuvas que teem caido.

Elgoibar a San Sebastian.—Teve logar no dia 2 a inauguração official do grande tunnel *Zudugaray*, na linha de Elgoibar a San Sebastian, assistindo numerosa concorrencia da imprensa e muitos convidados, entre os quaes figurava n varias senhoras.

A comitiva sahio de San Sebastian em comboio especial composto de grande numero de carruagens.

Em todas as estações do transitio o povo saudou a passagem da locomotiva, que era recebida com musicas, foguetes e acclamações.

A's dez da manhã chegou a expedição ao tunel, que se decidiu fosse passado a pé, sendo illuminado por fogos de Bengala em toda a sua extensão que é de 800 metros. Entrara'n adeante as senhoras, acompanhadas pelos engenheiros da linha, seguindo depois o governador, convidados, musica e trabalhadores.

No meio do trajecto o fumo das luzes era tão denso que se tornava quasi impossivel respirar, pelo que se levantou algum alarme, ouvindo-se gritos afflictos que produziram grande panico dentro do tunel, e a fuga da maior parte dos visitantes. Alguns ainda proseguiram, contando-se entre estes as senhoras que deram provas de grande valor.

Depois de apagadas as luzes purificou-se a atmospheria, tornando possivel o transitio.

A' saída do tunel, o povo em massa esperava a chegada dos viajantes, que foram recebidos com applausos. Particularmente as senhoras foram alvo de grande entusiasmo. Bem o mereciam.

Em Zaranz foi celebrada uma missa solemne, e em seguida um grande banquete na casa Consistorial.

Linhas estrangeiras

FRANÇA

Annuncia-se que um syndicato inglez, composto de homens technicos e financeiros, acaba de tratar com M. Ch. Lounier, en-

engenheiro concessionario do caminho de ferro de cremalheira de Bagnères de Luchon a l'Entecade, para que logo que as ultimas formalidades estejam concluidas para obter que a linha projectada seja declarada de utilidade publica, se constitua uma sociedade, e os trabalhos de construcção comecem.

Esta linha de cremalheira, que terá o nome de Righi francez será a primeira do seu genero em França. Partirá da cota de 640 metros para attingir a altitude de 2065. O ponto de partida será na estação thermal de Bagnères de Luchon, e depois de uma subida de 1:200 metros, proximo, irá finalizar n'uma estação climatorica, onde os viajantes encontrarão todas as commodidades e confortos desejaveis.

Esta linha será um novo motivo de atracção para a região dos Pyrinéos.

Dissémos que devia estar concluido durante tres semanas um novo caminho de ferro alpino, o de Rothhorn. Este caminho de ferro é o mais elevado dos Alpes, devendo conduzir o viajante ao alto da montanha por uma linha de surprehendente belleza. Alcança a altitude de 2:351 metros, mais 67 metros que o caminho de ferro do Pilatus.

O systema adoptado é o de cremalheira Abt.

BELGICA

A administração dos caminhos de ferro do Estado Belga decidiu que a partir de 1 de maio proximo a hora da estação na rede belga será regulada pelo meridiano de Greenwich. As diversas administrações do parlamento do caminho de ferro, correios e telegraphos foram convidadas a modificar n'essa conformidade, e desde essa data, todos os documentos administract vos (guia de viajantes horarios, etc.) referentes á organisação do serviço de comboios, de paquetes, de postas etc. A hora actual do caminho de ferro regula pelo meridiano de Bruxellas, o qual tem uma differença a mais de 17 minutos e 19 segundos sobre o de Greenwich, e 8 minutos sobre o de Paris.

O meridiano de Greenwich é adoptado actualmente pela Inglaterra, a Austria, a America e a Suecia.

RUSSIA

Diz-se que o governo russo se resolveu a pôr em execução o projecto de uma nova linha ferrea entre o Caucaso e a Persia.

Esta linha deve partir de Adgicaboula, ao sudoeste de Bakou, atravessar o Mougan, passar pelas cidades de Béliassouvar e Leucoran e tocar no porto fronteiro da Persia, Astara. E' ao engenheiro Radzyg, agente dos caminhos de ferro da Corôa que estão encarregados os estudos preliminares d'esta linha, o qual nas suas excursões tem estudado o traçado e assegura que a construcção da projectada linha não offerecerá a menor difficuldade.

A maior parte do trajecto é em terreno plano, e das pequenas pontes a construir apenas a do Koura terá certa importancia.

INGLATERRA

Formou-se em Londres uma companhia *Hampstead Saint-Pancras and Charing Cross Railway Company* tendo por fim a construcção de uma linha subterranea, destinada a ligar a gare de Charing-Cross ao bairro nordeste de Londres. As plantas e projectos vão ser presentes ao Parlamento e ao *London County* onde serão discutidos na proxima sessão.

INGLATERRA (COLONIAS)

Um relatório official publicado recentemente sobre os caminhos de ferro da India em 1890-91 mostra que a rede total comprehende 16.966 milhas, das quaes 874 foram postas em exploração durante o anno.

O Estado possui 13.750 milhas, sendo 8.077 exploradas pelas companhias e 4.860 pelo Estado mesmo.

As companhias teem garantia de producto sobre 2.588 milhas.

EGYPTO

Os jornaes de Constantinopla, turcos, gregos, armenios, e mesmo inglezes, teem-se occupado com a inauguração da linha de Jaffa a Jerusalem, sobre a qual dão numerosos detalhes.

Todos são de opinião que o porto de Jaffa tira importantes vantagens com aquella linha.

O governador do Egypto e a Companhia do Canal do Suez poseram-se d'accordo na construcção e funcionamento do tramway a vapor que ha de ligar Port-Said a Ismailia. Este tramway é destinado ao transporte de passageiros e suas bagagens. A companhia já possui 301 kilometros de carris; e os 45 que faltam estarão concluidos ainda no proximo anno. A companhia deverá conservar o tramway em bom estado até que o governo mande construir o caminho de ferro que será ligado á rede egypcia.

A emissão das obrigações do novo caminho de ferro de Jaffa a Jerusalem não foi totalmente coberta, como disseram alguns jornaes interessados na operação.

Segundo nos informam, uma parte dos titulos ficou na carteira dos bancos emissores. O publico percebeu que, se a sociedade constructora garantia o coupon durante dois annos, era porque, nos seus preços de empreitada, já havia previsto este encargo, do que resultava que eram os obrigatarios que a si proprios se garantiam.

REPUBLICA ARGENTINA

Um relatório official sobre os caminhos de ferro, que acabamos de receber dá-nos o seguinte estado das linhas em exploração em 1890.

	Kil.	Custo	Receitas piastras m n	Liquidas
Buenos-Aires-Rosario..	738	L 8,400,000	7,320,000	3,060,000
Central-Argentina.....	432	6,800,000	3,670,000	1,460,000
Great-Western.....	318	3,900,000	1,870,000	—
Este Argentino.....	99	1,000,000	200,000	2,000
Great-Northern... ..	688	6,200,000	3,580,000	380,000
Oeste de Buenos-Aires	634	12,800,000	8,770,000	3,820,000
Pacifico.....	425	3,300,000	2,620,000	340,000
Andino.....	157	850,000	460,000	10,000
Entre-Rios.....	184	1,200,000	430,000	10,000
Norte de Buenos-Aires.	—	—	—	—
Ensenada.....	66	1,800,000	2,420,000	1,105,000
Great-Southern.....	838	11,000,000	5,730,000	3,020,000
Oeste de Santa-Fé... ..	130	800,000	680,000	15,000
Colonias de Santa-Fé... ..	506	2,000,000	2,030,000	430,000
Norte Oeste Argentino	112	1,000,000	280,000	—
Chubut.....	43	200,000	50,000	18,000
Chumbicha.....	40	450,000	70,000	—
Cordoba Central.....	130	100,000	670,000	340,000
Nordeste Argentino... ..	170	6,200,000	50,000	—
Santa-Fé Cordoba.....	—	800,000	260,000	45,000
Totales.....	5,710	L 68,800,000	41,160,000	14,055,000

A situação nos dois ultimos annos resume-se assim:

	1890	1889
Milhas em exploração.....	5,710	5,027
Capital.....	L. 68,800,000	49,750,000
Receitas brutas.....	3,430,000	3,500,000
Despesas.....	2,310,000	2,420,000
Receitas liquidas.....	1,120,000	1,080,000
Passageiros transportados.....	10,070,000	11,105,000
Toneladas de mercadorias transportadas.	5,420,000	6,640,000

ESTADOS-UNIDOS

Diz o *Daily Chronicle* que os comboios de maior velocidade eram o «Veloz-escocez» que corre entre Londres e Edimburgo, e o «Azul Real» de New-York a Washington, porém agora foram vencidos pelo «New-Express» do caminho de ferro central de New-York, o qual sae d'aquella cidade ás 9 horas da manhã e chega a Buffalo ás 5 e 40 da tarde.

O trajecto é de 440 milhas inglezas percorridas em 8 horas e 40 minutos, o que dá uma média de 53,5 milhas por hora.

N'este tempo incluem-se as quatro unicas paragens que faz este comboio, o qual se compõe de quatro wagons destinados: um para buffete, bibliotheca e armazem de bagagens de mão, outro é uma sala, e os restantes com logares de primeira classe para viajantes.

Companhia Carris de Ferro

Reuniu no dia 9 a assembléa geral d'esta Companhia para lhe ser presente uma proposta do sr. Adolphe Seghers e outros para uma operação financeira com a Companhia, concebida no theor seguinte:

Em meu nome, e no de um grupo de capitalistas:

1.º Obrigo-me a tomar firme pelo preço de réis 350:000#000 a esta Companhia, uma emissão de 10:000 obrigações do valor nominal de réis 100#000 cada uma, ao juro de 5 1/2 % ao anno, amortisaveis em 80 annos, com amortisação respectiva semestralmente. Estas obrigações consignarão no texto a clausula de ser exigivel pelos seus portadores o reembolso ao par, logo que a Companhia emissora resolveva crear novas obrigações. Igualmente consignarão no texto a clausula expressa, de que a Companhia emissora as poderá reembolsar ao par, em qualquer tempo.

O juro d'estas obrigações será pago aos semestres, na séde da Companhia, em Lisboa, sendo vencivel o primeiro coupon seis mezes depois da data da sua criação, e os seguintes de seis em seis mezes.

2.º Obrigo-me mais a trocar dentro de um certo prazo, a estabelecer, e a todos os srs. accionistas da 1.ª serie, que o quizerem as suas acções, ao par, por obrigações, ao par, na seguinte proporção:

Por cada acção de réis 100,000, inteiramente liberada, da 1.ª serie, (valor nominal), uma obrigação de réis 100,000 (valor nominal).

3.º Por sua parte, a Companhia obriga-se a adquirir, pelo preço que julgar mais conveniente, todas as acções da 2.ª serie, para o fim de as inutilizar, e ficarem de nenhum effeito, entendendo-se que esta aquisição ficará para effectuar-se, depois de ter expirado o prazo para a troca das acções, mas ficando dependente d'aquella aquisição a validade d'esta operação.

Foi nomeada uma commissão para dar o seu parecer sobre esta proposta, sendo addida a sessão para o dia 16 em que esse parecer deveria ser apresentado.

Com effeito hoje reuniu de novo a assemblea votando por unanimidade a recusa da proposta do sr. Seghers e a modificação necessaria nos estatutos para se realizar uma operação nas seguintes bases:

Emissão de 980 contos em obrigações de 100,000 de 6 0/0 amortisaveis em 70 annos, as quaes poderão ser trocadas segundo o seu valor nominal pelas acções da 1.ª ou 2.ª serie (valor effectivo).

Estas obrigações são garantidas por hypotheca especial dos bens da Companhia e reembolsaveis ao par nos seguintes casos:

1.º quando o coupon não seja pago em tempo competente.

2.º quando a Companhia emitta mais obrigações,

3.º quando se faça alteração nos estatutos que prejudique os actuaes accionistas.

4.º quando os bens da Companhia desçam de 1.000 contos de réis.

Resta-nos ver se todo este sonho se realisa, o que não deixamos de desejar.

Exposição Universal de Chicago

Entre as diversas maravilhas da arte e da sciencia modernas que serão exhibidas n'este certamen, serão verdadeiramente dignas de menção a parte que se refere á electricidade, o casino, o caes, e tudo quanto diga respeito á arte da pesca.

As exposições d'electricidade não se limitarão a alguns edificios; por toda a parte se espalhará a luz electrica e applicar-se-ha o portentoso fluido a tudo quanto de mais moderno e mais grandioso se tem descoberto.

O casino e a ponte ou caes serão uma perfeita novidade em construcções.

O casino estará a mil pés da praia e será uma perfeita reproducção de Veneza em ponto pequeno, sobre o lago Michigan. A base medirá 180 pés por 400. O edificio compor-se-ha de 9 pavilhões de dois andares medindo 80 pés acima do nivel d'agua, excepto o central que terá 180. Estes pavilhões communicam entre si por meio de gondolas e pontes.

A ponte que conduz ao casino constituirá um largo passeio. Todo este conjuncto será, á noute, illuminado por lampadas incandescentes installadas debaixo da agua.

Uma parte igualmente importante será a relativa á pesca.

Tudo quanto a sciencia e a vontade humana tem arrancado dos profundezas do Oceano, dos lagos e dos rios allí será exposto.

Ver-se-hão habitantes das grutas profundas do mar, o coral, os octopos monstruosos, os tubarões, bem como os bellos peixes de rios e regatos. Serão despostos specimens da vida subaquatica por tal forma delicados que

o microscopio mal revelará muito parcialmente a sua admiravel belleza.

Diz-se que esta parte da Exposição será uma das mais curiosas e que eclipsará tudo quanto até hoje se tem exhibido n'este genero.

Mercado de metaes

Preços correntes da casa Morrison Kekewich & C.º de Londres

Em 7 de janeiro

		L. S. D.	I. S. D.
Cobre			
Barras do Chili, armaz.	Liverpool ton.	46 5	- a - - -
Chapas, rolos, etc., a bordo	Londres	59	- - - 60 - -
Best Selected	" "	49	- - - 49 10
Estanho			
Barras ou lingotes ingl.	" "	94	- - - - -
"	" "	95	- - - - -
Straits armaz.	" "	90	- - - - -
Australian	" "	90 10	- - - - -
Lata			
Charcoal I C	a bordo	caixa	- 14 - - - 18 -
Coke I C	" "	"	- 12 9 - - 14 -
Chumbo			
Lingotes	" "	ton.	11 5 0 - - 11 - 10
Chapas	" "	"	12 10 - - 12 - 15
Zinco			
Foreing brando	armaz.	"	22 10 0 - - - -
Inglez	a bordo	"	23 0 0 - - - -
" duro	" "	"	17 15 - - 18 - -
Antimonio			
Mercurio	armaz.	"	55 - - - - -
		frasco	7 12 6 - - 6 - -
Ferro			
Escocia, ling. n.º 1	a bordo	Glasgow ton.	2 7-6 - - - -
" " " 3	" "	"	2 7-6 - - - -
Cleveland	" 1	Midlesb	2 1-0 - - - -
" " " 3	" "	"	1 18-6 - - - -
Gales	barras	Gales	5 7-6 - - - -
"	"	Londres	5 7-6 - - - -
Escocia	"	Glasgow	6 5 - - - -
Staffordshire	"	Londres	6 5 - - - -
Belgica	"	"	5 2 - - - -
Suecia	"	"	7 10 - - - -
Arame	a bordo	"	6 10 - - - -
Arco	"	"	5 10 - - - -
Chapa	"	"	7 12 6 - - - -
Placas	"	"	6 5 - - 6 10 -
Chapa galv. 20 g.	"	"	12 2 - - 12 5 -
" " 24 g.	"	"	12 10 - - 12 15 -

Preços da casa Harrington & C. Liverpool

Prata Em 4 de janeiro

Barras 43 5/8 a 43 3/4

Arrematações

Compra de 60:000 kilogrammas de petroleo

A Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes recebe até ao dia 30 do corrente propostas em carta fechada e lacrada, para o fornecimento de 60:000 kilogrammas de petroleo em baris, nas seguintes condições:

- 1.º O petroleo será de boa qualidade e da marca *Atlantic*.
- 2.º O fornecimento começará em fevereiro e terminará em dezembro pf. dividido em quantidades mensaes de 5:000 kilos.
- 3.º O deposito provisorio será de réis 300,000 feito em Lisboa na Caixa da Companhia.
- 4.º O concurso versará sobre o preço do petroleo posto nos Armazens Geraes da Companhia em Santa Apollonia.
- 5.º No dia 30 do corrente ás 3 horas da tarde serão abertas as propostas na presença do sr. Eng.º Chefe dos Armazens em Santa Apollonia, e dos interessados que a esse acto comparecerem.

Lisboa, 12 de Janeiro de 1892.

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 metallicas.

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

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

Rheinische Stahlwerke, Ruhrort, para carris, eixos e rodas montadas para vehiculos de caminhos de ferro.

Felten & Guilleaume, Carlswerk, para cabos subterraneos e submarinos, cabos de transmissão e extracção, arames de aço, ferro, cobre e bronze, estanhados, galvanizados, crus e recozidos, para telegraphos, telephones, molas, parafuzos, tela metallica e quinqueria; especialidade em espinhos artificiaes 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 construcção, e de reparação para caminhos de ferro, arsenaes, fabricas de fiação e tecidos de lã, algodão, juta, linho, fabricas de malha, etc.

AUGUSTO BLUMENTHAL HAMBURGO VAPORES DIRECTOS

ENTRE

Hamburgo e Lisboa, Porto, Vigo, Coruña, Gijon, Santander, Bilbao, S. Sebastian, Passages, Cadiz, Malaga, Cartagena, Alicante, Valencia, Tarragona e Barcelona (Sevilha e Almeria, via Cadiz)

Expedições para Gibraltar

Tanger, Safi, Larache, Rabat, Casablanca, Mazagão e Mogador

Serviço combinado de Hamburgo para Portugal e Hespanha

PELOS RAPIDOS VAPORES CORREIOS

DA

COMPANHIA HAMBURGUEZA--SUL-AMERICANA

Todas as quartas feiras

E' bem conhecida a segurança e velocidade d'este serviço pelo que todos os viajantes os preferem

FRETES DIRECTOS ENTRE HAMBURGO

Porto, Elvas, Badajoz,

Valencia d'Alcantara, e todas as estações do caminho de ferro até Madrid

AGENTES

EM LISBOA

Ernesto George

R. da Prata, 8 2.º

EM MADRID

Cezar Féreal

Calle da Victoria, 2

Para fretes e todos os esclarecimentos

Augusto Blumenthal—HAMBURGO

D. M. DA COSTA RIBEIRO & C.

Effectuam transacções em todos os ramos bancarios e commerciaes

Tomam e saccam letras sobre todo o reino.

Compram e vendem papeis de credito.

Taxam sobre todas as praças de Hespanha, mesmo sobre as menos importantes.

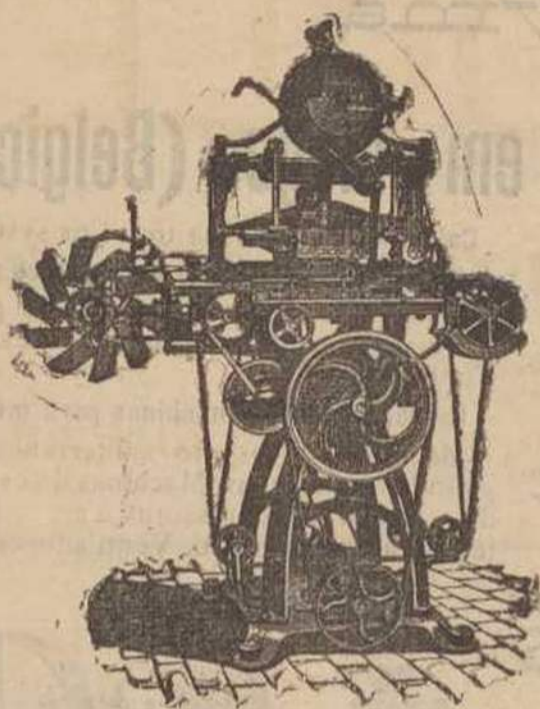
Tomam papel, saccam e dão cartas de credito, circulares sobre a França, Italia, Inglaterra, Suissa, Allemanha, Belgica e todas as principaes praças estrangeiras.

*Agentes do Banco de Guimarães
Correspondentes do Banco Commercio
e Industria, do Porto,
e do Banco Commercial de Coimbra
Agentes geraes da fabrica
de alcool em S. Christovão, Faro.*

ESCRITORIO

23—Calçada de S. Francisco—LISBOA

Telephone n.º 313



GANDENBERGER^{sche} MASCHINENFABRIK

GEORG GOEBEL — DARMSTADT — ALLEMANHA

Fabrica ha muitos annos como unica especialidade

Toda a qualidade de

MACHINAS E APPARELHOS PARA CORTAR, IMPRIMIR, DATAR E PERFURAR

Bilhetes de Caminhos de Ferro

NOVIDADE NOTAVEL

Machina Universal para blhetes de Tramways

Com esta machina imprimem-se bilhetes de qualquer genero e tamanho, a mesmo tempo **dos dois lados**, com diversas cores, **sahindo numerados**, perfurados e cortadas **um a um** de tamanho desejado.

Per meio de um aparelho especial os bilhetes são contados automaticamente e reunidos em pacotes de 100, em fôrma de livro ou de reis. **O maior formato dos bilhetes pôde ser até 10 x 16 centimetros.**

Sociedade Anonyma de MARCINELLE e COUILLET

COUILLET — BELGICA

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

PRODUÇÃO ANNUAL: 18.000.000 FRANCOS (3.240 CONTOS DE RÉIS)

Numero de operarios 5:500

Representantes em Portugal — Lisboa, H. F. Cast. R. dos Fanqueiros 121 — Miranda & Malheiro — R. do Almada 287 1.º Porto

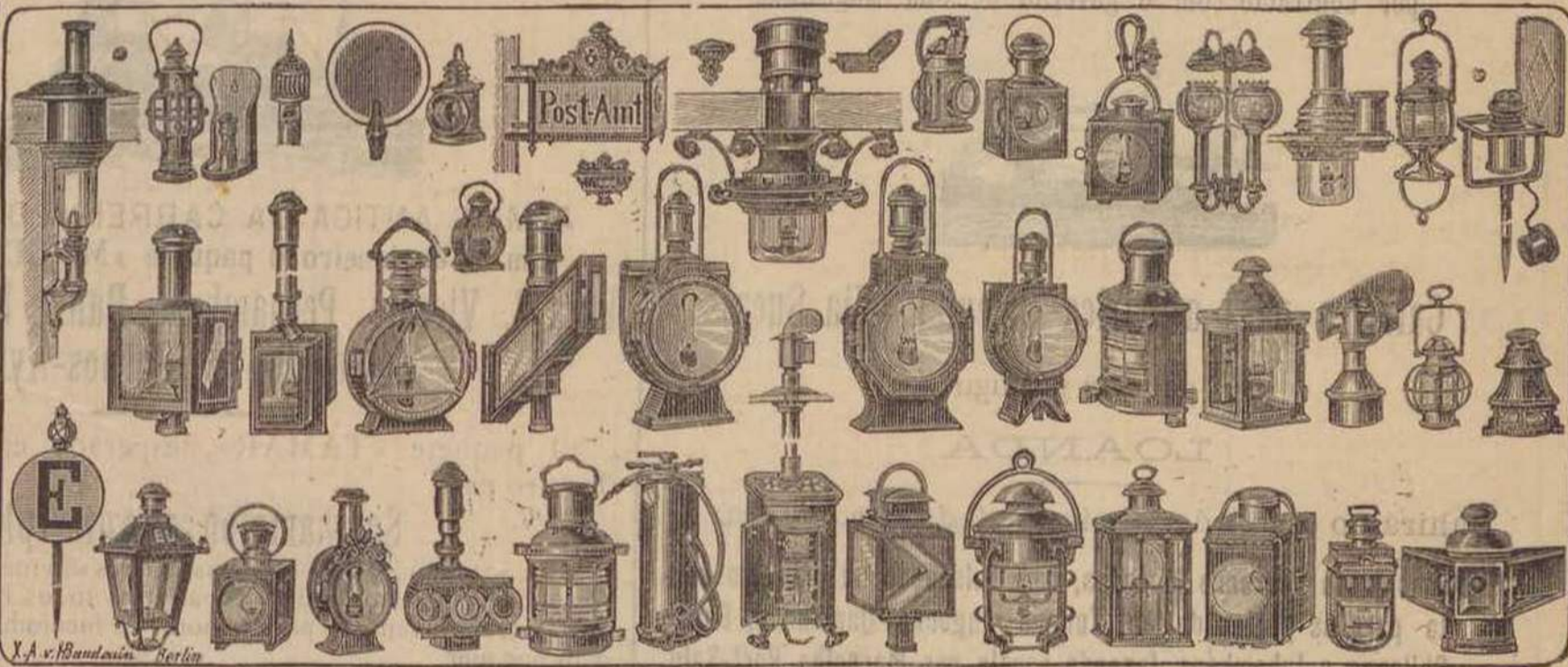
Ferro fundido de todas as qualidades. — Carris, ferros de commercio, arco, vigotas, arvores de transmissão, chapas, fixes de locomotivas, barras com grande largura.

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

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

MATERIAL DE GUERRA PARA A ENGENHARIA E A ARTILHERIA

F. F. A. SCHULZE
 Fehrbellinerstrasse 47 / 48 — BERLIN / N.



Fornecedor de APPARELHOS DE AQUECIMENTO E ILLUMINAÇÃO

← PARA →

CAMINHOS DE FERRO, Correios e marinha

Sociedade Anonyma DAS

Officinas de construção de La Meuse, em Liège (Belgica)

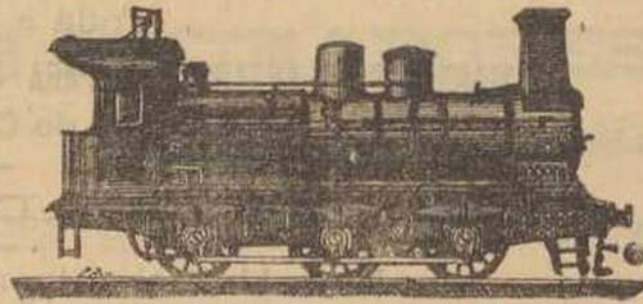
Material de guerra para engenharia e artilheria

de todas as forças, desde 3 até 50 toneladas para vias normaes e reduzidas.

Machinas de vapor

aperfeicoadas, para iluminação electrica, moinhos, fabricas de gelo, fição etc.

Machinas do systema Compound, de dupla e triplice expansão, privilegiadas.

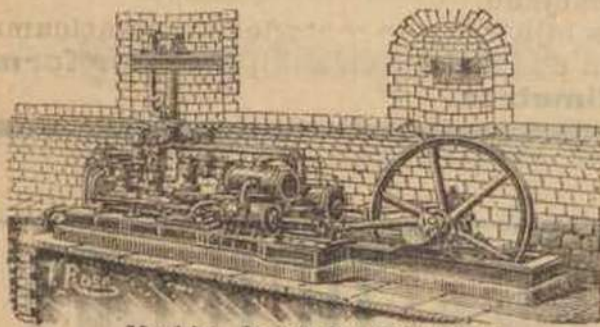


Locomotivas de 40 toneladas

DIRECTOR-GERENTE
M. FR. TIMMERMANS
ENGENHEIRO

Caldeiras de vapor de todos os systemas
Instalações hydraulicas para portos de mar
Distribuição d'aguas com forte pressão.
Bombas de pressão. Accumuladores. Guas.
Tubos etc.

Especialidade de machinas para minas
Machinas de esgoto subterraneas Compound, privilegiadas. Machinas de extracção, de valvula. Compressoras d'ar. Cabrestantes de ar comprimido. Ventiladores, etc.



Machina de esgoto subterranea
Systema Compound, privilegiado

Tubos fundidos verticalmente.

Bombas a vapor para poços

Machinas alimentares.

ESTALEIRO NAVAL

Barcos. Rebocadores. Dragas.

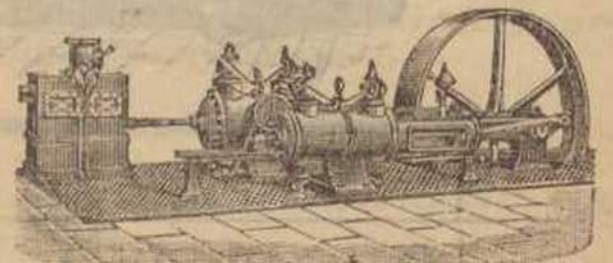
Turbinas do systema MAHLER

Peças de fundição de todas as classes

Peças de caldeiraria de todas as qualidades



Grua hydraulica com cavalete
em uso no porto de Antuerpia



Machina motora systema
Compound, privilegiado

Machinas para a Metallurgia

Machinas sopradoras. Apparehos para
aquecer o ar. Bombas de serviço. Motores
e apparehos para laminadores. Convertido-
res. Guas hydraulicas. Bombas de pressão
etc.

MACHINAS ELEVADORAS

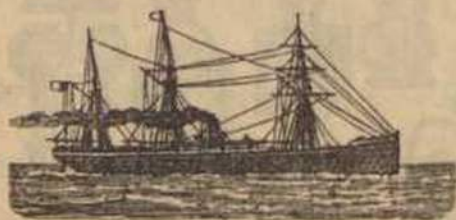
para

AGUAS NAS CIDADES

Premio de honra no Grande Concurso Internacional das Sciencias e da Industria de Bruxellas, 1888. Medalha de ouro na Exposição de Paris de 1889. Dirigir as cartas e telegrammas: **CHANTIERS MEUSE, (LIEGE)** — **A. B. CODE USED, 1883**

MALA REAL PORTUGUEZA

Empreza de navegação a vapor para o Ultramar
por contracto com o governo de Sua Magestade



Carreira para a Africa Oriental (Via Suez)

O paquete portuguez

LOANDA

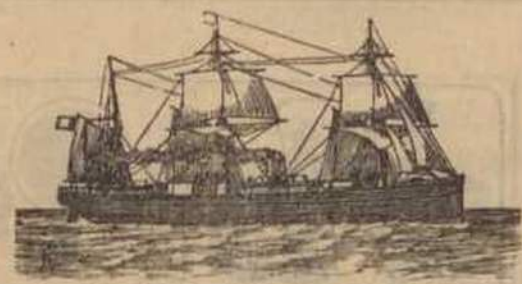
Sahirá no dia 21 de janeiro ás 3 da tarde para:

Mozambique e Lourenço Marques, com baldeação no primeiro porto para os portos do Ibo, Tungue, Angoche, Quelimane, Beira, Ghiloane e Inhambane, fazendo escala por Marselha, Port-Said, Suez, Aden e Zanzibar.

Roga-se aos srs. passageiros e carregadores o obsequio de dirigirem os seus pedidos ao escriptorio da empreza — Rua ds Arsenal, 54, 1.º andar — recebendo-se encomendas na praça do Municipio, 6, até ao dia 19, inclusivé.

Royal Mail Steam Packet Company

(MALA REAL INGLEZA)



A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Em 18 de janeiro o paquete «MAGDALENA»

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

O paquete «TAMAR», esperado em 21 ou 22 de
Janeiro para

Southampton e Antuerpia

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

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

AGENTES

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

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

CAMINHOS DE FERRO DO SUL E SUESTE

TARIFA ESPECIAL A — GRANDE VELOCIDADE

Bilhetes de ida e volta a preços reduzidos

DESDE 1 DE JANEIRO DE 1892

(Approvada por despacho ministerial de 17 de novembro de 1891)

Das estações em frente às abaixo indicadas ou vice-versa	Lisboa				Setubal				Evora				Beja				Faro			
	Preços por classes			Praso de validade	Preços por classes			Praso de validade	Preços por classes			Praso de validade	Preços por classes			Praso de validade	Preços por classes			Praso de validade
	1. ^a	2. ^a	3. ^a		1. ^a	2. ^a	3. ^a		1. ^a	2. ^a	3. ^a		1. ^a	2. ^a	3. ^a		1. ^a	2. ^a	3. ^a	
Linha do sul																				
Lisboa.....	-	-	-	-	15000	5850	5600	1	35610	25880	25070	4	45660	35690	25650	4	95290	75290	55220	7
Barreiro.....	5200	-	5150	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lavradio.....	5450	5100	5300	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Alhos Vedros.....	5150	5100	5300	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Moita.....	5500	5450	5350	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pinhal Novo.....	5700	5600	5400	1	5350	5280	5200	1	25990	25270	15620	3	-	-	-	-	-	-	-	-
Poçoirão.....	15250	15040	5750	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Vendas Novas.....	25050	15670	15200	2	-	-	-	-	15830	15430	15030	3	-	-	-	-	-	-	-	-
Montemór.....	25620	25110	15520	2	-	-	-	-	15280	15000	5720	3	-	-	-	-	-	-	-	-
Casa Branca.....	35070	25460	15760	2	25670	25080	15490	2	5840	5640	5470	3	15960	15520	15090	1	-	-	-	-
Alcaçovas.....	35220	25560	15840	4	-	-	-	-	15190	5930	5680	3	15590	15240	5880	1	-	-	-	-
Viana.....	35450	25740	15960	4	-	-	-	-	15410	15090	5790	3	15350	15040	5760	1	-	-	-	-
Villa Nova.....	35640	25880	25070	4	-	-	-	-	15620	15270	5900	3	15170	5920	5660	1	-	-	-	-
Alvito.....	35840	35060	25190	4	-	-	-	-	15860	15440	15040	3	5880	5690	5500	1	-	-	-	-
Cuba.....	45240	35340	25400	4	-	-	-	-	25230	15730	15240	3	5530	5420	5290	1	-	-	-	-
Beja.....	45660	35690	25650	4	45340	35380	25420	4	25740	25130	15520	3	-	-	-	-	55320	45140	25950	4
Carregueiro.....	55740	45540	35250	4	-	-	-	-	-	-	-	-	15170	5920	5660	2	-	-	-	-
Casevel.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15440	15120	5800	2	-	-	-	-
Ourique.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15620	15270	5900	2	-	-	-	-
Garvão.....	65100	45810	35440	4	-	-	-	-	-	-	-	-	25020	15570	15120	2	-	-	-	-
Amoreiras.....	65270	45940	35520	4	-	-	-	-	-	-	-	-	25220	15720	15230	2	-	-	-	-
Messines.....	75960	65250	45480	7	-	-	-	-	65000	45680	35340	7	35870	35010	25160	4	15560	15220	5870	1
Albufeira.....	85410	65600	45730	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15040	5820	5580	1
Boliqueime.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5770	5600	5430	1
Loulé.....	85860	65950	45980	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5500	5390	5280	1
Faro.....	95290	75290	55220	7	-	-	-	-	75350	55730	45170	7	55330	45140	25960	4	-	-	-	-
Ramal de Setubal																				
Palmella.....	5900	5750	5590	1	5200	5150	5120	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Setubal.....	15000	5850	5600	1	-	-	-	-	35260	25540	15820	4	45340	35380	25420	4	-	-	-	-
Linha do sueste																				
Serpa.....	55490	45330	35400	4	-	-	-	-	35390	25640	15890	3	5920	5720	5520	1	-	-	-	-
Pias.....	55860	45620	35310	4	-	-	-	-	35770	25930	25090	3	15320	15030	5740	1	-	-	-	-
Ramal de Extremoz																				
Evora.....	35610	25880	25070	4	35260	25540	15820	4	-	-	-	-	25740	25130	15520	3	75350	55730	45170	7
Azaruja.....	45160	35300	25370	4	-	-	-	-	5610	5480	5360	2	-	-	-	-	-	-	-	-
Valle Pereiro.....	-	-	-	-	-	-	-	-	5770	5600	5440	2	-	-	-	-	-	-	-	-
Venda do Duque.....	45530	35580	25560	4	-	-	-	-	15910	5790	5560	2	-	-	-	-	-	-	-	-
Evora Monte.....	-	-	-	-	-	-	-	-	15250	5980	5710	2	-	-	-	-	-	-	-	-
Extremoz.....	55100	45030	25880	4	-	-	-	-	15620	15270	5900	2	-	-	-	-	-	-	-	-

CONDIÇÕES

1.^a Estes bilhetes serão vendidos para todos os comboios ordinarios e validos : para a ida pelos comboios para que forem vendidos e para a volta por qualquer comboio ordinario no praso indicado no respectivo quadro. Os bilhetes com um dia de praso são validos para o regresso no mesmo dia da venda, salvo nos casos previstos na condição 8.^a

§ unico. Quando, segundo os horarios em vigor, o trajecto entre duas estações não poder ser todo feito no mesmo dia, os bilhetes entre estas estações serão válidos por mais um dia, alem dos indicados na respectiva tabella.

2.^a O passageiro apresentará á ida as duas partes do bilhete (ida e volta). O passageiro que não apresentar senão a parte de ida terá de pagar por inteiro o preço da passagem na classe correspondente, segundo a tarifa geral, deduzida a importancia da parte do bilhete de ida.

3.^a O passageiro poderá apear-se á ida n'uma estação áquem da indicada no seu bilhete e regressar d'essa mesma estação ao ponto de partida sem pagamento suplementar.

4.^a Ao passageiro que á ida se apear n'uma estação situada alem da indicada no seu bilhete serão recolhidas as duas partes do bilhete de ida e volta, ficando este sem effeito, e terá o passageiro que pagar o seu logar por inteiro, segundo a tarifa geral, desde o ponto de partida, deduzida a importancia do bilhete de ida e volta. No caso em que o preço do bilhete segundo a tarifa ordinaria seja inferior ao custo do bilhete de ida e volta de que o passageiro é portador, ser-lhe-ha apenas cassado o bilhete de ida e volta.

5.^a O passageiro que á volta se apear em qualquer estação antes da indicada no seu bilhete não será obrigado a pagamento suplementar, mas o bilhete será recolhido e não poderá ser aproveitado pelo passageiro para continuar a viagem por outro comboio.

6.^a O passageiro que no regresso se apear n'uma estação alem da designada no seu bilhete pagará a differença entre o preço do seu logar pela tarifa ordinaria desde o ponto de partida e a importancia correspondente á parte da volta do bilhete.

7.^a O passageiro que occupar uma classe superior á indicada no seu bilhete ficará sujeito a pagar a differença de classe segundo os preços da tarifa geral, quando tenha avisado previamente o revisor.

8.^a Os bilhetes com um dia de validade, vendidos nos dias santificados e suas vesperas, são validos para o regresso até ao dia immediato ao santificado. Havendo dias santificados consecutivos a validade será prorogada até ao dia immediato ao ultimo dia santificado, inclusive.

9.^a Não serão concedidos meios bilhetes para ida e volta.

10.^a Ficam revogados e substituidos pela presente tarifa os cartazes de 20 de julho de 1889, de bilhetes de ida e volta a preços reduzidos.

11.^a Estes bilhetes ficam sujeitos ás prescripções da tarifa geral, que não forem contrarias ás disposições da presente.

Lisboa, 24 de novembro de 1891.

O engenheiro director,

J. P. Tavares Trigueiros.

CAMINHOS DE FERRO DO SUL E SUESTE

TARIFA ESPECIAL B — GRANDE VELOCIDADE BILHETES DE ASSIGNATURA DESDE 1 DE JANEIRO DE 1892

(Approvada por despacho ministerial de 14 de novembro de 1891)

I

Assignaturas trimestraes, semestraes e annuaes

BASES

Distancia entre os pontos extremos a que se refere a assignatura	Preço da assignatura								
	Por tres mezes			Por seis mezes			Por um anno		
	1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe	1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe	1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe
1 a 7 kilometros.....	9\$000	7\$000	4\$500	14\$000	11\$000	7\$000	21\$000	16\$000	10\$500
8 a 12 ".....	15\$000	11\$000	7\$500	23\$000	17\$000	11\$500	34\$000	25\$000	17\$000
13 a 17 ".....	21\$000	15\$000	10\$500	31\$500	23\$000	15\$800	47\$000	34\$000	23\$500
18 a 22 ".....	25\$000	18\$000	12\$500	37\$000	27\$000	18\$500	55\$000	40\$000	27\$500
23 a 27 ".....	28\$000	20\$500	14\$000	42\$500	31\$000	21\$300	63\$000	46\$000	31\$500
28 a 35 ".....	31\$000	22\$500	15\$500	46\$000	33\$500	23\$000	69\$000	50\$000	34\$500
36 a 45 ".....	35\$500	26\$000	17\$800	53\$000	38\$500	26\$500	79\$000	57\$500	39\$500
46 a 55 ".....	40\$000	29\$000	20\$000	59\$000	43\$000	29\$500	88\$000	64\$000	44\$000
56 a 65 ".....	43\$500	32\$000	21\$800	65\$000	47\$500	32\$500	97\$000	70\$000	48\$500
66 a 75 ".....	46\$500	34\$000	23\$500	70\$000	51\$000	35\$000	104\$000	75\$000	52\$000
76 a 85 ".....	49\$000	36\$000	24\$500	73\$500	53\$500	37\$000	109\$500	79\$000	54\$500
86 a 95 ".....	51\$500	37\$500	26\$000	77\$000	56\$000	38\$500	115\$000	83\$000	57\$500
96 a 112 ".....	53\$500	39\$000	27\$000	80\$500	58\$500	40\$500	120\$000	87\$000	60\$000
113 a 137 ".....	60\$000	44\$000	30\$000	90\$000	65\$500	45\$000	135\$000	98\$000	67\$500
138 a 162 ".....	66\$500	49\$000	33\$500	100\$000	72\$000	50\$000	150\$000	109\$000	75\$000
163 a 187 ".....	71\$500	52\$000	36\$000	107\$000	77\$500	53\$500	159\$500	115\$500	80\$000
188 a 225 ".....	74\$500	54\$000	37\$500	111\$500	81\$000	56\$000	167\$000	121\$000	83\$500
226 a 275 ".....	84\$500	61\$000	42\$500	127\$000	92\$000	63\$500	190\$000	137\$000	95\$000
Alem de 275 kilometros.....	91\$500	66\$000	46\$000	137\$000	98\$500	68\$500	205\$000	147\$500	102\$500
Para toda a rede.....	106\$000	82\$000	58\$000	159\$000	122\$000	87\$000	240\$000	172\$000	131\$000
Entre Lisboa e Barreiro....	13\$500		9\$000	20\$500		13\$500	31\$000		20\$500

N. B. A via fluvial é computada em 10 kilometros para as assignaturas entre Lisboa e as estações alem do Barreiro.

CONDIÇÕES

1.^a As requisições de bilhetes de assignatura serão feitas com oito dias de antecedencia, em qualquer das estações, no modelo por ellas fornecido; devem conter indicação do nome e morada do assignante, do praso de validade e classe da assignatura, das estações entre as quaes o assignante deseja transitar, e vir acompanhadas de um retrato em papel delgado, com as dimensões de 0^m,075 × 0^m,05, para ser collado no bilhete.

2.^a O assignante depositará, no acto da requisição, a quantia de 2\$000 réis, que lhe será restituída em troca do bilhete, se o entregar n'uma das estações dentro de dois dias, a contar d'aquelle em que finda o praso de validade.

3.^a O bilhete de assignatura é pessoal e intransmissivel; deve ter a assignatura do portador e ser apresentado aos agentes da administração sempre que o exigirem, sob pena de ser o assignante considerado passageiro sem bilhete.

Quando o bilhete for encontrado em poder de outro individuo que não seja o assignante, será apprehendido, e o portador considerado passageiro sem bilhete, independentemente das penas em que por lei incorrerem tanto um como o outro.

4.^a No caso de extravio do bilhete o assignante avisará a administração immediatamente, e decorrido o prazo de oito dias ser-lhe-ha concedido novo bilhete com a validade do anterior, mediante o pagamento da quantia de 15000 réis, caso o anterior não tenha sido encontrado.

5.^a O prazo de validade dos bilhetes é contado a partir do dia **um** de cada mez. Este prazo poderá ser prorogado por uma só vez e por um mez, mediante o pagamento da parte do seu preço correspondente a um mez, augmentado de 15000 réis. O pedido de prorrogação deve ser acompanhado do bilhete.

6.^a O bilhete de assignatura é válido para todas as estações comprehendidas no percurso a que se refere.

7.^a O bilhete de assignatura é considerado para todos os effeitos da franquia de bagagem, de mudança de classe, de percurso alem da estação de destino, como um bilhete ordinario.

8.^a O assignante obriga-se a não transportar consigo recovagens nem valores em condições differentes das estipuladas nas tarifas geraes e a não reclamar indemnisação, quando por falta de logar tiver de viajar em classe inferior á do seu bilhete, ou quando por interrupção ou irregularidade de serviço, doença ou qualquer outra causa accidental, o não tiver podido utilizar.

9.^a É concedida ao assignante a faculdade de pagamento da assignatura semestral ou annual em prestações, pela fórma seguinte:

a) Se a assignatura for semestral, a primeira prestação, igual ao preço de uma assignatura trimestral, será paga no acto da recepção de um bilhete válido por tres mezes; a quantia restante augmentada de 15000 réis será paga no fim do trimestre, sendo trocado o bilhete por outro válido até ao fim do segundo trimestre.

b) Se a assignatura for annual, poderá ser paga em duas ou tres prestações, conforme a sua importancia for inferior ou superior a 505000 réis. No caso de serem duas as prestações, a primeira, igual ao preço de uma assignatura semestral, será paga no começo do prazo, recebendo o assignante um bilhete válido por seis mezes, que será trocado no fim d'este periodo por outro válido para o segundo semestre, mediante o pagamento da segunda prestação, igual á differença entre os preços das assignaturas annual e semestral augmentada de 15000 réis. Sendo tres as prestações, a primeira será igual ao preço da assignatura trimestral; a segunda igual á differença entre esta quantia e o preço da assignatura semestral, augmentada com 15000 réis e a terceira á differença entre os preços das assignaturas annual e semestral, augmentada de 15000 réis. No acto do pagamento da primeira prestação será entregue ao assignante um bilhete válido por tres mezes, que será trocado no fim d'este tempo e mediante o pagamento da segunda por outro válido para o segundo trimestre; este ultimo será finalmente trocado no acto do pagamento da terceira prestação por um bilhete válido para o segundo semestre.

A requisição da assignatura deve conter a declaração de que se pretende pagar em prestações a sua importancia, e do numero d'estas. Cada um dos bilhetes que tem de ser trocados deve vir acompanhado de um retrato, para ser collado no bilhete que o ha de substituir.

11.^a São applicaveis a estes bilhetes todas as prescripções das tarifas geraes que não forem de encontro ás condições da presente tarifa.

II

Assignaturas mensaes no periodo de 1 de julho a 15 de novembro

De Lisboa ás estações abaixo assignadas e reciprocamente	Preços por classe		
	1. ^a	2. ^a	3. ^a
Barreiro	55000	55000	35600
Lavradio	85000	75000	55000
Alhos Vedros.....	95000	85000	65000
Moita.....	105000	95000	75000
Pinhal Novo.....	145000	125000	85000
Palmella.....	185000	155000	105000
Setubal.....	205000	175000	125000

CONDIÇÕES

1.^a Estas assignaturas são contadas a partir dos dias 1 e 15 dos mezes de julho a outubro.

2.^a São applicaveis ás assignaturas mensaes as condições estipuladas para as outras, com excepção da 5.^a e 10.^a

Lisboa, 24 de novembro de 1891.

O engenheiro director,

J. P. Tavares Trigueiros.

CAMINHOS DE FERRO DO SUL E SUESTE

TARIFA ESPECIAL C — GRANDE VELOCIDADE

Avenças para viagens a preços reduzidos

DESDE 1 DE JANEIRO DE 1892

(Approvada por despacho ministerial de 17 de novembro de 1891)

BASES

Extensão acumulada dos percursos	Custo total das viagens					
	Poravença em			Por tarifa geral em		
	1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe	1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe
Avença annual						
Até 3:000 kilometros.....	43\$500	33\$500	24\$500	57\$500	44\$400	31\$600
Por 1:000 kilometros alem de 3:000.....	13\$500	10\$500	7\$500	19\$000	14\$800	10\$600
Por 1:000 kilometros alem de 4:000.....	12\$500	9\$800	7\$000	19\$000	14\$800	10\$600
Por cada 1:000 kilometros alem de 5:000.....	11\$600	9\$000	6\$500	19\$000	14\$800	10\$600
Avença por um mez						
Até 1:000 kilometros.....	43\$500	10\$500	7\$500	19\$000	14\$800	10\$600

Condições

1.^a O pedido de avença deve ser feito com oito dias de antecedencia em qualquer das estações, no modelo por estas fornecido, indicando-se n'elle o nome e residencia do avençal, a classe em que pretende viajar e a especie de avença (annual ou por um mez). O pedido deve vir acompanhado de um retrato em papel delgado com as dimensões de 0^m,075 × 0^m,05 e da quantia de 2\$000 réis, que ficará em deposito como garantia do cumprimento das presentes condições até ao termo da validade da avença.

2.^a Será entregue ao avençal pela administração um livrete de cédulas de 500 réis, 100 réis e 50 réis, cuja somma perfará a importancia nominal correspondente ao percurso, segundo a tarifa geral da classe respectiva, de 1:000 kilometros para a avença por um mez e de 3:000 para a annual. Este livrete será por elle pago pelo preço reduzido indicado na presente tarifa e assignado na presença do chefe de estação que lh'o entregar.

3.^a Sempre que o avençal pretender um bilhete, apresentará o seu livrete ao bilheteiro da estação de partida para serem cortadas **por este** as cédulas na importancia do custo do bilhete ordinario, que será entregue com o livrete. As quantias inferiores a 50 réis serão arredondadas para esta.

4.^a Quando restarem n'um livrete cédulas cuja somma seja inferior ao custo do bilhete que o avençal pretender comprar, ser-lhe-ha permittido utilisal-as conjunctamente com a moeda corrente necessaria para perfazer aquella importancia.

5.^a Depois de gastas as cédulas do livrete, o avençal poderá requisitar outros successivamente, correspondentes cada um ao percurso de 1:000 kilometros, e cujos preços gosarão da redução indicada na presente tarifa. As requisições devem ser acompanhadas do livrete.

6.^a O bilhete vendido por avença é considerado para todos os effeitos de franquia de bagagem, de mudança de classe, de percurso alem da estação do destino, como bilhete ordinario.

7.^a O portador do bilhete por avença é obrigado a apresentar o seu livrete, como prova de identidade, sempre que lhe for exigido pelos agentes da administração, sendo considerado passageiro sem bilhete quando se recusar a fazel-o.

8.^a O avençal não terá direito a reclamar por viajar em classe inferior á sua, quando accidentalmente haja falta de logar, nem pelas interrupções ou irregularidades do serviço dos comboios.

9.^a As avenças são contadas a partir do dia **um** de cada mez.

10.^a Dentro de dois dias, a contar d'aquelle em que findar o praso da avença, o avençal entregará o livrete em qualquer das estações, embora as cedulas não tenham sido todas aproveitadas, sendo-lhe restituída em troca a importancia do deposito.

11.^a O livrete de avença é pessoal e intransmissivel, e deve ter a assignatura do portador. Quando for encontrado em poder de outro individuo que não seja aquelle a quem tiver sido vendido, será apprehendido e o portador considerado passageiro sem bilhete, independentemente das penas em que por lei incorrerem tanto um como o outro.

12.^a No caso de extravio do livrete, o avençal avisará immediatamente a administração, que o auxiliará nas diligencias necessarias para o reaver, fazendo-o apprehender, se alguém pretender aproveitá-lo fraudulentamente. Decorridos oito dias, poderá o avençal comprar outro livrete mediante requisição acompanhada de retrato, sem ter de fazer novo deposito, assistindo-lhe a faculdade de utilizar o primeiro livrete dentro do praso da avença, se for encontrado posteriormente á requisição d'aquelle.

13.^a O avençal obriga-se a não transportar comsigo recovagens nem valores, a não ser nas condições estipuladas nas tarifas geraes. As collecções de amostras serão admittidas como bagagens com a condição de serem transportadas em malas ou caixas fechadas e de serem consideradas bagagens para os effeitos de indemnisação por extravio.

14.^a O praso de validade da avença annual poderá ser prorogado por um mez mediante o pagamento de 10 por cento, da importancia do ultimo livro de cedulas fornecido. O pedido de prorogação deverá vir acompanhado pelo livro de cedulas, para ser n'elle registada a prorogação.

15.^a A avença por um mez póde ser renovada por mezes successivos sem se fazer novo deposito. O avençal terá o direito de requisitar successivamente dentro de cada mez e pela fórma prescripta na condição 5.^a novos livretes pelo preço do primeiro.

16.^a Ficam revogadas as disposições das tarifas geraes que forem contrarias ás da presente.

Lisboa, 24 de novembro de 1891.

O engenheiro director,
J. P. Tavares Trigueiros.

CAMINHOS DE FERRO DO SUL E SUESTE

TARIFA ESPECIAL **D**—GRANDE VELOCIDADE

Bilhetes a preços reduzidos para grupos de dez ou mais passageiros

DESDE 1 DE JANEIRO DE 1892

(Approvada por despacho ministerial de 17 de novembro de 1891)

Designação	Preços por passageiro e kilometro	
	2. ^a classe Réis	3. ^a classe Réis
N.º 1.—Bilhetes simples para trabalhadores ou operarios:		
Até 100 kilometros.....	—	6
Pelos kilometros excedentes a 100.....	—	5
N.º 2.—Bilhetes de ida e volta para collegiaes ou estudantes acompanhados por professores ou prefeitos:		
Até 50 kilometros.....	12	8
Pelos kilometros excedentes a 50.....	8	6
Percurso minimo — 30 kilometros ou pagando como tal.		

N. B. A via fluvial é computada em 10 kilometros para os bilhetes entre Lisboa e as estações alem do Barreiro.

A distancia entre as estações é contada uma só vez para o calculo do preço d'estes bilhetes como se fossem para uma viagem simples.

Condições

1.^a Estes bilhetes são validos em todas as estações da linha, sómente para os comboios ordinarios e para grupos de dez passageiros pelo menos.

2.^a A requisição dos bilhetes deve ser feita por escripto ao chefe da estação com seis horas de antecedencia pelo chefe do grupo ou pelo director da escola ou collegio. Igual aviso deve preceder o regresso dos grupos de collegiaes.

3.^a Os bilhetes collectivos n.º 2 só poderão ser vendidos para grupos de collegiaes ou estudantes de menos de dezeseis annos, acompanhados por prefeitos ou professores em numero não excedente a dois por cada grupo de dez pessoas. Os adultos a mais d'este numero não terão direito aos bilhetes collectivos, nem serão contados para o numero de dez exigido para a formação do grupo.

4.^a Os prazos de validade dos bilhetes de ida e volta são limitados pela fórmula seguinte:

Ida	Volta
Domingos e dias santificados e suas vespéras.	Domingos e dias santificados e o dia seguinte a uns ou a outros.
Quintas feiras.	Quintas feiras.
De 24 de dezembro a 6 de janeiro.	De 24 de dezembro a 7 de janeiro.
De sabbado gordo a terça feira do carnaval.	De sabbado gordo a quarta feira de Cinza.
De sabbado de Ramos a domingo de Paschoa.	De sabbado de Ramos á segunda feira de Paschoa.
Durante o mez de setembro.	Durante o mez de setembro.

5.^a É concedido o transporte gratuito de 15 kilogrammas de bagagens a cada passageiro; os excessos sobre o peso concedido serão taxados pela tarifa geral.

6.^a Não são concedidos meios bilhetes pelos preços da presente tarifa.

7.^a Se os passageiros que formam o grupo se não apresentarem reunidos á partida do comboio, durante o trajecto, ou á chegada, os bilhetes não serão validos, e cada um dos passageiros terá de pagar o seu logar pelo preço da tarifa geral, deduzida a somma paga pelo bilhete colectivo.

8.^a Quando o grupo ficar n'uma estação áquem da designada no bilhete colectivo, não terá de pagar quantia alguma supplementar. Se por uma circumstancia imprevista tiver de seguir para outra alem d'aquella, avisará o revisor, o qual cobrará a importancia correspondente ao excesso do percurso pelos preços da tarifa geral.

9.^a O passageiro encontrado em outra estação que não seja a indicada no seu bilhete pagará a passagem pela tarifa geral, sendo considerado para todos os effeitos passageiro sem bilhete.

10.^a Nos dias em que houver serviços especiaes não se venderão estes bilhetes entre os pontos para os quaes se estabelecerem esses serviços.

11.^a Fica revogada e substituida pela presente a tarifa especial n.º 1 de grande velocidade, de 4 de janeiro de 1879.

Lisboa. 24 de novembro de 1891.

O engenheiro director,

J. P. Favares Figueiros.



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

TARIFA DE CAMIONAGENS N.º 1

Serviço dos despachos centraes de Lisboa

Rua do Arco do Bandeira (hoje Rua dos Sapateiros) n.ºs 209 e 211, e n.ºs 218 e 220
para as estações de Caes dos Soldados e Alcantara
e Largo do Conde Barão n.ºs 28 e 30, para as mesmas e Estação Central de Lisboa-Rocio

Desde 1 de Janeiro de 1892

Do Despacho Central do Conde Barão para qualquer das estações: **Central de Lisboa-Rocio, Caes dos Soldados e Alcantara**, ou vice-versa:

BAGAGENS

De 1 a 30 kilogrammas	50 réis
» 30 a 60 »	100 »
Cada 10 » mais	15 »

RECOVAGENS E MERCADORIAS DE G. V.

De 1 a 30 kilogrammas	50 réis
Cada 10 » mais	15 »
Canastras vazias, cada uma	15 »

DINHEIRO EM OURO, PRATA E VALORES

Cada 10\$000 réis, valor declarado	10 réis
Minimo de percepção	50 »

DINHEIRO EM COBRE

De 1 a 30 kilogrammas	50 réis
Cada 10 » mais	15 »

Dos Despachos Centraes do Arco do Bandeira ou Conde Barão para as estações de: **Caes dos Soldados e Alcantara**, ou vice-versa:

MERCADORIAS EM PEQUENA VELOCIDADE

De 1 a 30 kilogrammas	50 réis
Cada 10 » mais	10 »
Remessas volumosas e de pouco peso, taes como taras vazias , etc., cada 10 kilogrammas	15 »

Canastras ou gaiolas vazias, que tenham servido a criação, cujo transporte se tenha effectuado para os Despachos Centraes, regressando dos mesmos para o Caminho de ferro, dentro do praso de cinco dias, **transporte gratis.**

REMESSAS DE PESO SUPERIOR A 500 KILOGR.^{mas}

Pelos primeiros 500 kilogrammas 500 réis
 Cada 100 kilogrammas mais 50 »

As remessas de peso superior a 500 kilogrammas serão transportadas **gratuitamente a domicilio** na cidade baixa, sendo a carga e descarga á custa dos expedidores ou consignatarios:

1.º as destinadas a Lisboa, quando o expedidor assim o requisiar na estação de partida, na respectiva nota d'expedição, indicando n'ella e nos volumes, *o nome do consignatario, rua, numero e andar* do seu domicilio,

2.º as procedentes de Lisboa, quando o expedidor o requisiar previamente no Despacho Central com as mesmas indicações.

Não gosarão d'estas vantagens as mercadorias de grande volume e pouco peso.

São concedidos 20 minutos para a carga ou descarga de cada vehiculo; por cada 15 minutos alem da demora concedida, pagará o expedidor ou o consignatario, 100 rs., quando fôr por elles occasionada.

Condições

1.ª Os Despachos Centraes estarão abertos para o serviço de grande e pequena velocidade de 1 de Abril até 30 de Setembro, desde as 7 horas da manhã até ás 6 horas da tarde; e de 1 de Outubro até 31 de Março, desde as 8 horas da manhã até ás 5 horas da tarde; devendo, além d'isso, estar tambem abertos, para o serviço de todos os comboios, hora e meia antes da partida de cada um d'elles.

2.ª Em todas as estações das linhas exploradas pela Companhia, se requisitarão e despacharão bagagens, recovagens e mercadorias de grande e pequena velocidade, para os *Despachos Centraes de Lisboa, excepto grande velocidade para o Despacho da rua do Arco do Bandeira*, sendo a taxa respectiva ao transporte das bagagens cobrada directamente do dono d'estas, e a das remessas, recebida dos expedidores ou consignatarios, em conformidade com a presente tarifa.

3.ª Todas as despezas inherentes ás mercadorias transportadas pelo caminho de ferro, destinadas aos *Despachos Centraes*, como despacho e outras despezas da alfandega, etc., serão abonadas pelo Empreziario dos referidos despachos, e cobradas directamente dos consignatarios no acto da entrega da remessa, mediante o recibo entregue n'aquella casa fiscal ou suas delegações.

4.ª Em cada um dos *Despachos Centraes* estará sempre á disposição do publico um livro em que os passageiros, expedidores ou consignatarios, poderão formular quaesquer reclamações que tenham por opportunas, contra o serviço dos mesmos despachos, quando não preferam enviar-as directamente ao Chefe do Serviço do Trafego da Companhia.

IMPORTANTE

Para que qualquer expedição possa seguir para os **Despachos Centraes**, o remettente terá que indicar na sua nota de expedição, por extenso, o **Despacho Central** a que deseja fazer consignar a remessa, designando:

Despacho Central do Conde Barão

ou

Despacho Central do Arco do Bandeira

Fica pela presente annullada e substituida a tarifa sobre serviço das Estações Centraes de Lisboa, publicada em 15 de setembro de 1884.

Lisboa, 15 de dezembro de 1891.

O Director Geral da Companhia

Manoel Affonso d'Espregueira