

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

Contendo uma PARTE OFICIAL, por despachos de 5 de março de 1888 e 13 de maio de 1892, do Ministério das Obras Públicas

Proprietário director: L. DE MENDONÇA E COSTA — Engenheiro consultor: C. XAVIER CORDEIRO
Redactores: em Madrid, D. Juan de Bona; Em Bruxellas, Alb. Urban, Engenheiro

REDACÇÃO — Conde Barão, 91 — LISBOA

Annexos d'este numero

Tarifa de bilhetes de assignatura para Cintra, Cascaes e Villa Franca.

Tarifa de bilhetes de ida e volta — Banhos e aguas mineraes.

Horario, oficialmente conferido, da partida e chegada de todos os comboios.

SUMMARIO

A rede vicinal em Portugal.

A nossa carta da Belgica, por A. Urban.

Parte Official. — Base de contrato para a construção do caminho de ferro Quelime-Chire (conclusão). — Receita e despesa do caminho de ferro de Lourenço Marques. — Portarias de 31 de maio do ministerio das obras publicas.

Tarifas de transporte. — Bilhetes de assignatura. — Bilhetes de banhos.

Tunnel submarino no canal da Ilha.

Notas de viagem. III. De Lisboa a Sevilha.

Publicações recebidas.

As indemnisações em Inglaterra.

Leia melhor, se faz favor.

Os negócios da Companhia Real.

Carteira dos accionistas.

Boletim financeiro — de Lisboa, por J. F.

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

Receita dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhóes.

Patentes de invenção.

Linhos portuguezas. — Urbana do Porto. — Linhas americanas. — Loanda a Ambaca.

Algarve. — Linhas africanas.

Linhos hespanholas. — Fiscalização oficial. — Nova linha. — Canfranc.

Linhos estrangeiros. — França. — Inglaterra. — Suíça. — Repúbl. Argentina. — Russia. — Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta. — Relatório do conselho de administração.

Arrematações.

Agencias de transportes.

Agenda do viajante.

Anuncios.

A rede vicinal em Portugal

DESDE a publicação do nosso anterior artigo, no numero passado, o sr. Baère enviou-nos a carta que em seguida publicamos e um novo exemplar da sua memoria, acompanhado de um mappa do paiz com o traçado das suas linhas em projecto.

Dando publicidade a essa carta, deixamos ao activo engenheiro o campo aberto á defesa das suas ideias; continuando o nosso estudo sobre o seu projecto afirmaremos que não somos contrários a que se estabeleça em Portugal uma grande rede de linhas vicinaes, nem a que esse projecto parte da iniciativa do sr. de Baère com as modificações d'aquelle a que nos estamos referindo.

A simples vista da carta do paiz que o sr. Baère nos envia agora, mostra claramente como este projecto sem essas modificações se tornaria inexistente.

O paiz ficaria inteiramente coberto de linhas vicinaes e estas serviriam por tal forma todos os pontos, que as linhas, de via larga ou estreita, hoje existentes, podiam bem ser dispensadas na quasi unanimidade dos casos!

Com efeito, para se fazer uma ideia do que seriam

de apertadas as malhas d'essa enorme rede, basta ver que nada menos de onze vezes o paiz seria atravessado de oeste a leste e que para ir do extremo norte, Melgaço, Chaves, Bragança, ao litoral do sul, Sagres, Lagos, Faro, Villa Real de Santo Antonio, o passageiro não teria que deixar as linhas vicinaes senão n'um pequenissimo percurso, Ponte de Sor a Abrantes.

A vista d'essa carta confirma todas as observações que fizemos ha quinze dias, servindo-nos então da nota da distribuição da rede que publicámos aqui e ainda mais nos prova que a rede projectada é demasiada para um paiz como o nosso que não tem tráfego bastante para a alimentar.

Pois dissemos que o projecto é susceptível de modificações importantes, vamos expôr o plano que se nos afigura mais rasoavel e exequivel para a exploração de uma rede vicinal:

Escolhendo no paiz uns pontos mais importantes por constituirem centro de reunião de estradas e de tráfego de cada província, buscando que esses pontos fossem o mais equidistantes possível das linhas ferreas existentes, constituiriam n'estes pontos um foco de irradiação de linhas para irem levar o tráfego de todas as diferentes zonas atravessadas ás estações da rede geral mais próximas.

Onde este processo não podesse applicar-se, constituir-se-hia com as linhas actuais o veio de uma espinha projectando para os dois lados pequenas linhas que seriam outras tantas fontes de tráfego para a via central.

Empregados estes systemas, muito ha que aproveitar no plano do sr. Baère para utilizar ao paiz, e muito que desbastar para o tornar viável.

Para evitar que umas linhas ligadas com outras, quer se tratasse dos raios da estrella, quer das pequenas linhas em forma de espinha, fizessem competencia á rede onde haveria sempre meio de isolal-as umas das outras, já por pequenos troços sem linha ferrea, já por simples abstenção de estação commun de mais de uma linha. O trasbordo obrigatorio entre dois pontos, embora próximos, seria correctivo bastante para evitar a possibilidade da concorrência á linha mãe.

Por esta forma todas as principaes povoações teriam, em si ou proximo, linha ferrea que as possesse em relação com o resto do paiz, e o desenvolvimento de todos os caminhos de ferro estaria assegurado.

Isto, bem entendido, reduzida a menos de metade a extensão projectada, e parece-nos bem que uns 2:000 kilometros seriam bastantes.

Vamos ocupar-nos agora da parte financeira do projecto.

Diz n'ella o sr. de Baère :

«O governo poderia autorizar a fundar-se uma Sociedade Portugueza dos caminhos de ferro vicinaes, concedendo-lhe a construção e a exploração da rede geral de caminhos de ferro vicinaes descriptos no projecto, ou sejam 4:700 kilometros. O

preço médio de cada kilometro, comprehendendo obras d'arte, edifícios, casas, telegrapho e telephone, via, material fixo e circulante, etc., seria fixado em 10 contos, garantindo-se ao capital desembolsado um juro de $5\frac{1}{2}\%$. A garantia de juro seria fornecida por meio d'um addicional d'imposto especial unicamente aplicável aos caminhos de ferro vicinaes.

Este addicional d'imposto especial seria levado, por uma leve percentagem de 1 ou 2% sobre as contribuições directamente interessadas no estabelecimento das linhas ferreas vicinaes.»

Em seguida o auctor estima que o desembolso do Estado não seria superior a 220 contos após o primeiro anno, diminuindo, porém, nos annos seguintes proporcionalmente ao desenvolvimento dos transportes nas linhas abertas, mas aumentando em relação ás novas porções da rēde que se iriam abrindo de forma que, completa esta, o encargo annual seria de uns 450 contos.

Em primeiro logar não somos, francamente o dizesmos, partidarios de que o Estado tome qualquer novo encargo para o subsidio de linhas ferreas, nem que, sob pretexto algum, se produza aumento em quaisquer contribuições. Elevadas estão ellas já em todos os sentidos, e pessimo seria o precedente de as sobre-carregar com um addicional para acudir a uma nova despesa.

Menos o somos de que a qualquer garantia do Estado se afecte um determinado rendimento, o que dá, forçosamente, a ingerencia da companhia particular nos rendimentos publicos.

Mas dado que tal garantia podesse ser prestada, vamos demonstrar a mr. de Baere e aos leitores que ella seria muito superior á quantia fixada nos calculos da memoria que estamos analysando.

As linhas da companhia Nacional, por exemplo, utilizando hoje de todo o trafego de Tras-os-Montes, sem outra via que lh'o distraia do seu curso natural por Mirandella, e quasi todo o da zona servida pela linha de Vizeu, á qual, só para o trafego ascendente na Beira Alta, a estrada de Mangualde faz alguma competencia, tiveram nos dois ultimos annos um rendimento bruto kilometrico de 651.409 réis, em 1891 e 640.824 réis, em 1892.

Se calcularmos, muito rasoavelmente, que a exploração de uma grande rēde se faz a 60%, teríamos um producto liquido de 260.436 réis em 1891 e 256.328 réis em 1892 ou em média 258.000 réis, o que para os 550.000 réis de garantia exigidos no projecto da rēde dos vecinaes representava um encargo para o Estado de 292.000 réis por kilometro ou 1:314 contos annuaes.

Isto sem fallar em que sendo grande o numero de linhas idealisadas no projecto, estas sem duvida que mutuamente se prejudicariam, não podendo por isso contar com trafego que as alimentasse.

Mais uma razão, portanto, para restringir a sua extensão a um plano mais rasoavel, plano que ao governo compete estudar sobre a proposta que lhe foi apresentada, como lhe compete descobrir a forma de facilitar a fundação da companhia que o sr. de Baere se presta a promover.

E não será impossivel, visto a conveniencia que resultaria para o paiz de um tão grande impulso dado á nossa viação accelerada, encontrar o modus faciendi para a realização do projecto.

Se não é possivel ao Estado, nem hoje nem por muito tempo ainda, comprometter-se por meio de garantias de juro, outros meios ha de promover a criação de m presas d'este genero, uma ou muitas, e esses meios devem de ser postos em accão para que as construções de vias ferreas se multipliquem, dando trabalho

ao grande numero de braços que vão buscar emprego á sua actividade nas ardentes paragens do Brazil.

A completa isenção de impostos — mesmo o de transito — por alguns annos, a livre entrada de materias, as madeiras dos pinhaes do Estado, a livre exploração de minas, a isenção de depositos de garantia, a permissão de aproveitar os leitos e as valetas das estradas e qualquer terreno do Estado, a facilidade nas expropriações por utilidade publica, e outras, são meios que entendemos o governo não deve regatear pôr em accão para tal fim.

Porto, 10 de janeiro de 1893.

Sr. director da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*
Lisboa.

Li com a maxima attenção o seu importante artigo relativo ao projecto que tinha apresentado ao governo para a rēde de caminhos de ferro vicinaes, e dos quaes efectivamente requeri a concessão eventual.

Senti muito que v. não principiasses as suas considerações com as declarações finaes do seu artigo, visto que muitas pessoas e até os proprios jornaes que reproduziram as suas críticas, julgaram que a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* estava em completo desacordo comigo e a combater o meu projecto, quando, muito ao contrario, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, orgão especial e technico da materia, é, e será sempre, o nosso auxilio para o estudo definitivo de nosso projecto. Dito isto, vamos a algumas explicações,—mas, antes de tudo, é preciso que seja bem estabelecido que a rēde vicinal não deve e não pôde ser um meio de concorrência ou de prejuizos ás vias normaes; isto seria um contrasenso, a negação mesmo do principio d'economia publica, e a destruição dos fins principaes a satisfazer. Por conseguinte, se no mappa descriptivo foram indicadas algumas linhas que venham a fazer *double emploi* com as existentes, ou se algumas linhas indicadas já foram concedidas, ou, finalmente, se algumas se encontram no perimetro da zona de protecção, desde já estas linhas pôdem considerar-se fóra do projecto.

Peco a v. para notar que estas asserções não são novas aqui—o caso estava previsto—1.º No requerimento que dirigimos a Sua Magestade pedimos a concessão eventual; v. sabe que isto quer dizer: no caso possível de ser concedida. Ora, uma linha concedida não se pôde conceder outra vez, e que, se uma linha pretendida se encontra no raio de protecção, ou vem prejudicar manifestamente outra já estabelecida, também ficará eliminada. 2.º No capitulo da Memoria, *aplicação pratica*, dizemos: «O estudo que apresentamos é sómente o ante-projecto, o esboço d'um grande projecto concebido. O estudo especial dos detalhes naturalmente fará nascer e suprimir muitas linhas esquecidas ou indicadas».

Fornecidas estas explicações fundamentaes, vou em muito poucas palavras responder ás críticas de v., permitindo-me dizer-lhe que as 3 ou 4 linhas assinaladas: 1.º Villa Real—Amarante—Marco. 2.º Mira—Coimbra—Cannas. 3.º Aveiro—Figueira da Foz. 4.º Castello Branco—Abrantes, em nada pôdem ou devem prejudicar o movimento de trafego das grandes linhas e até pôde dizer-se que, conforme o plano do projecto, são arterias d'alimentação. Não posso entrar em detalhes technicos que tomem grande espaço—mas isto é facil provar.

O maior receio e o maior desfeito que v. encontra no projecto é ser *grandioso de mais*, até extraordinario! Verdadeiramente estou admirado.

Por hoje, permitta-me v. dizer-lhe que efectivamente a Belgica é o paiz dos caminhos de ferro por excelencia, mas a sua superficie é de 29:000 kilometros quadrados contra 90:000 kilom. em Portugal; a população da Belgica é de 6.000:000 habitantes; mas n'esta ha mais de 1.500:000 população de mineiros que nunca saem de suas freguezias; enquanto Portugal tem perto de 4.500:000 habitantes transitando todos pouco mais ou menos. Os nossos percursos forçosamente serão maiores em relação mesmo á superficie percorrida; mas o transito não será inferior. Ora, um paiz de 90:000 kilometros quadrados que tem mais de 15:000 kilom. de estradas construidas e mais de 5:000 kilom. estudados para construir—não será susceptivel de sustentar 2:500 kilom. de caminhos de ferro ordinarios e 4:000 kilom. ou 4:500 kilom. de caminhos de ferro economicos, o que representa $\frac{1}{4}$, ou $\frac{1}{5}$ das suas estradas? Permitta-me v. observar-lhe ainda que se a rede complementar de caminhos de ferro de via larga é de 1:500 kilom. (que não se podem construir agora), ficaria para os vicinaes 3:000 e tantos kilom., uma vez que a grande rede fosse completada. Será isto de mais? Julgo que não; de contrario não se poderia explicar ou justificar os 20:000 kilom. de estradas. V. disse que apesar da minha qualidade de estrangeiro contrahi um vicio muito portuguez, o habito das cousas grandiosas, extraordinarias. Assim será, mas agora não é possivel já acostumarmo nos a miserias; por isso estudemos, trabalhemos, com os esforços de todos, e ainda se poderá chegar a evitar a ruina.

Não quero, porém, dizer que nada se deve ou pode modificar no meu projecto; não, elle pode ser discutido, modificado, melhorado; mas o seu conjunto de beneficio para todos é indiscutivel; e por isso, pedindo o auxilio de todos, sinto apenas não o ter produzido melhor.

De v. etc.

Hippolyte de Baere.

A nossa carta da Belgica

Bruxellas, 1 de junho de 1893.

Desde 15 de junho proximo, haverá nos caminhos de ferro do Estado assignaturas validas por 15 dias para todas as linhas, sendo os preços de 50, 38 e 25 francos, conforme a classe.

Todas as disposições applicaveis ás assignaturas geraes e escolares regulam as novas assignaturas de 15 dias. Comtudo convém notar que a quantia depositada, que são 10 francos para as assignaturas ordinarias, para esta não é senão de 5 francos, reembolsaveis no fim da assignatura.

Os bilhetes obtém-se em todas as estações por pedido verbal feito, pelo menos, uma hora antes, não sendo necessário mais que entregar o retrato do interessado, em papel de seis centimetros de altura e quatro de largura; o tamanho da cabeça não deve ser inferior a um centimetro.

*

A Sociedade Anonyma dos Ateliers de Construcción de Malines, apresentou a proposta mais baixa para o estabelecimento d'um caes coberto para a estação de Utrecht, ou seja 269:000 florins. O orçamento era de 380:000 florins.

*

As exportações de mercadorias de New-York para Antuerpia elevaram-se, na semana finda em 8 de maio,

a um valor total de 515:531 dollars, e na semana finda em 15 de maio a 315:140 dollars.

*

A Sociedade da exposição de Bruxellas constituiu-se no dia 18 de maio, á tarde; 218 accionistas subscreveram com o capital de 1 milhão de francos; as finanças, o alto commercio, a industria e mesmo a advocacia, tudo ahi estava representado.

*

Sob o titulo de *La Esperanza* constituiu-se, com sede social em Bruxellas, uma sociedade que tem por fim a industria e o commercio do estanho, zinco, chumbo e outros metais.

O capital social é de 4 milhões de francos.

Esta sociedade propõe-se, em primeiro logar, explorar as concessões das minas situadas em Hespanha na província de Orense, em uma extensão de 379 hectares.

A. Arban.

Parte oficial

Ministerio da Marinha e Ultramar

3.^a Repartição — 1.^a Secção

(Concluido do n.^o 130)

Art. 38.^o A empresa obriga-se a construir dentro de um periodo de tres annos, a contar da data da constituição da companhia a linha ferrea e todas as obras referidas no respectivo artigo 1.^o d'este contracto.

§ unico. O projecto da linha ferrea e mais obras de que trata o mencionado artigo, ou o projecto de cada uma das suas secções, não poderá ser posto em execução sem previa approvação do governo.

Art. 39.^o A empresa poderá abrir ao trafico a linha ferrea por secções, cuja extensão será fixada de commun accordo.

Art. 40.^o Se a empresa, tendo começado as obras, não as continuar em escala proporcional á sua extensão, ou se não concluir a construcção do caminho com todo o seu material fixo e circulante, edificios, accessórios e dependencias, nos termos e no prazo estipulado no artigo 38.^o, ou se se recusar a obedecer á decisão dos arbitros, nos casos da sua intervenção, terá o governo, por sua auctoridade, direito de declarar rescindido o contracto.

§ unico. N'este caso a construcção do caminho, com todas as obras feitas e material fornecido, depois de competentemente avaliada, será posta em hasta publica por espaço de seis meses, com as mesmas condições, e arrematada á empresa depois de deduzidas as despesas que o governo tiver feito com o pagamento da fiscalisaçao d'este caminho de ferro.

Art. 41.^o Exceptuam-se das disposições do artigo precedente os casos de força maior devidamente comprovados.

Art. 42.^o Se a empresa não conservar, durante todo o prazo da concessão, a linha ferrea e suas dependencias, assim como todo o material fixo e circulante, em perfeito estado de serviço, fazendo sempre para este fim á sua custa todas as reparações que forem necessarias, assim ordinarias como extraordinarias, conforme as disposições do artigo 23.^o, ou se for remissa em satisfazer as requisições que para esse fim lhe forem feitas pelo governo, poderá este mandar proceder ás necessarias reparações por sua propria auctoridade, e n'esse caso tem direito de apropriar-se de todas as receitas da empresa, até completar a importancia das despesas feitas, augmentadas de um quinto a titulo de multa.

Art. 43.^o No caso de interrupção total ou parcial da exploração do caminho de ferro, o governo proverá por sua propria auctoridade, provisoriamente, para que a dita exploração continue por conta da empresa e intimal-a logo para ella se habilitar a cumprir com a sua obrigação respectiva.

§ 1.^o Se tres meses depois de intimada, na forma d'esse artigo, a empresa não provar que está habilitada para continuar com a exploração da linha ferrea, nos termos d'este contracto, incorrerá por esse mesmo facto, depois da declaração do governo devidamente comunicada á administração da empresa na metropole na pena de sua rescisão, e perderá o direito a todas as concessões que por elle lhe são feitas, e o governo entrará immediatamente na posse do caminho de ferro e de todas as suas dependencias sem indemnisação alguma.

§ 2º Ficam salvos das disposições d'estes artigos os casos de força maior, devidamente comprovados.

Art. 44º Quando o governo tomar conta do caminho de ferro finda a concessão, terá direito de se pagar de quaisquer despesas que sejam necessárias para o pôr em bom estado de serviço pelo valor do material circulante, carvão e mais provimentos.

Art. 42º A execução de todas as obras de caminho de ferro, concedida por este contrato, e o fornecimento, collocação e emprego do seu material fixo e circulante, ficam sujeitos à fiscalização dos engenheiros que o governo nomear para esse fim; ficando a empresa obrigada a fazer todas as alterações que o ministério da marinha e ultramar exigir da administração da dita empresa da metropole em presença do contrato, tendo sido consultadas as autoridades competentes.

Art. 46º O caminho de ferro, na sua totalidade, ou em quaisquer de suas secções, não será aberto ao transito público enquanto a empresa não tiver obtido a aprovação do governo, que para esse fim mandará examinar miuda e attentamente, por pessoas competentes, todas as obras feitas e material fixo e circulante.

§ único. Os engenheiros que forem incumbidos d'este exame, procederão a elle com o maior cuidado e circumspeção, e lavrarão um auto em que dêem relação minuciosa e exacta de tudo quanto encontrarem com respeito à segurança da via ferrea, interpondo por fim o seu juizo que submeterão à sancção do governo para o habilitar a resolver.

Art. 47º O governo terá o direito de fiscalisar, por meio dos seus agentes, a exploração da linha ferrea durante todo o tempo da concessão.

Art. 48º A empresa, seus empreiteiros, agentes e operários ficarão sujeitos, em tudo quanto diz respeito a este contrato, às leis e tribunaes do reino de Portugal.

Art. 49º Os concessionarios ficam obrigados a constituir no prazo de dezoito meses, a contar da data da assignatura do presente contrato, uma sociedade anonyma de responsabilidade limitada, com a sua séde em Lisboa, para a execução dos fins a que se refere o mesmo contrato, devendo os seus estatutos ser submettidos à aprovação do governo.

Esta sociedade será considerada portugueza para todos os efeitos.

§ 1º Como garantia da constituição da sociedade que a empresa se obriga a realizar pelo presente artigo, efectuará ella na caixa geral de depositos, quinze dias depois da assignatura do presente contrato, um deposito provisório no valor de 9:000\$000 em moeda corrente ou em titulos da dívida publica pelo valor do mercado.

§ 2º Se os concessionarios não organizarem a sociedade anonyma na conformidade d'este artigo, o seu contrato considerar-se-ha *ipso facto* rescindido, e perderão o deposito consignado no parágrafo anterior do presente artigo.

§ 3º Se os concessionarios não effectuarem, no prazo indicado, o deposito a que se refere o § 1º do presente artigo, ficará nullo e sem efeito todo o presente contrato.

Art. 50º O governo regulará por decreto o modo de se dar execução prompta e facil ás disposições d'este contrato, que dependerem da sua intervenção, delegando no governador geral da província de Moçambique e nos engenheiros, quer da direcção das obras publicas, quer da fiscalização da linha ferrea, como melhor entender, a acção e ingerencia que no dito contrato directamente lhe é atribuida.

Art. 51º Todas as questões que se suscitarem entre o governo e a empresa sobre a execução d'este contrato, serão decididas por árbitros, dos quais dois serão nomeados pelo governo e dois pela empresa.

Para prevenir o caso de empate sobre o objecto em questão, será um quinto árbitro nomeado a aprazimento de ambas as partes. Faltando acordo para esta nomeação, será deferida ao supremo tribunal de justiça a nomeação do quinto árbitro.

Art. 52º As autoridades da província de Moçambique, e com especialidade as de Quelimane, prestarão todo o auxilio á empresa, seus agentes e empreiteiros, a fim de evitar demoras na construção do caminho de ferro.

Art. 53º Serão enviadas ao governador geral de Moçambique as ordens necessárias para que, logo que as obras começem, dê todas as facilidades á empresa para facilitar a exploração das florestas e entrega dos terrenos, sem dependência de autorizações parciais e sucessivas, bem como todos os materiais requeridos para a construção da linha ferrea; porém a execução d'este direito fica sujeita aos regulamentos e ordens em vigor.

Art. 54º A empresa pode começar a construção do caminho de ferro em um ou mais pontos, conforme julgar conveniente para o seu mais rapido acabamento.

Art. 55º A empresa submeterá á aprovação do governo quaisquer alterações nos planos que tenham sido adoptados.

Art. 56º Reputar-se-hão resolvidos em sentido favorável ás propostas da empresa os assumptos sobre que não tenha havido resolução alguma dentro do prazo de quatro meses a contar da data da sua apresentação na secretaria d'estado dos negócios do

ultramar ou na secretaria do governo geral da província de Moçambique, conforme tenham de ser resolvidos, respectivamente, pelo governo de Sua Magestade ou pelo governo geral da província.

Art. 57º A empresa não é obrigada a estabelecer officinas especiais para a construção do material circulante.

Art. 58º Os terrenos concedidos, uma vez que a empresa d'elles tenha tomado posse definitiva, depois da conclusão da linha ferrea, e estejam em efectiva exploração, não reverterão para o estado ainda que o governo venha a tomar posse do caminho de ferro, salvo o caso do § 6º do n.º 7º do art. 20º d'este contrato.

Paço, em 8 de abril de 1893.—*João António de Brissac das Neves Ferreira.*

3.º Repartição — 2.º Secção

Caminho de ferro de Lourenço Marques

Receita e despesa no 4.º trimestre de 1892

Receita

Designações	Kilometros explorados	Número de passageiros	Peso	Importância
Grande velocidade :				
Passageiros.....		7:598	-	7:194\$794
Bagagens e recovagens	89	-	-	1:012\$904
Diversas		-	-	4:668\$157
Mercadorias		-	9.558:017	26:946\$911
		7:598	9.558:017	39:822\$766

Despesa

Conservação (via e obra).....	10:326\$887
Tracção (locomotivas, combustivel, pessoal).....	4:866\$353
Material circulante (limpeza e reparação).....	5:237\$492
Trafego (pessoal, expediente das estações, etc.)....	7:516\$614
	27:947\$346

Resumo

Receita	39:822\$766
Despesa	27:947\$346
Saldo	11:875\$420

Secretaria d'estado dos negócios da marinha e ultramar, em 5 de junho de 1893.—O chefe da repartição, *Tito Augusto de Carvalho.*

Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria

Repartição de caminhos de ferro

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 15 do corrente mês do conselho superior de obras públicas e minas : ha por bem aprovar o projecto, datado de 12 de abril próximo passado e apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portugueses, de modificação das linhas da estação de Torres Novas, na linha ferrea de leste, para o serviço com via dupla.

O que se comunica ao director da 1.ª direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro, para os efeitos devidos.

Paço, em 31 de maio de 1893.—*Bernardino Luiç Machado Guimarães.*

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

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 18 de maio corrente, do conselho superior de obras públicas e minas : ha por bem aprovar o projecto, datado de 12 de abril último, de um tabuleiro metálico destinado a substituir os actuais taboleiros da ponte de Vermoil e do Moinho do Porto, aos quilómetros 161,470 e 157,993 da linha ferrea do norte, projecto apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portugueses, em virtude do disposto na portaria de 27 de outubro de 1892.

O que se comunica ao director da 1.ª direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro.

Paço, em 31 de maio de 1893.—*Bernardino Luiç Machado Guimarães.*

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

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 18 de maio corrente, do conselho superior de obras públicas e minas : ha por bem aprovar o projecto datado de 22 de novembroulti-

mo e apresentado pela companhia dos caminhos de ferro portugueses, de modificação nas linhas da estação do Cacem no caminho de ferro de Lisboa a Cintra e Torres Vedras.

O que se comunica ao director da 1.^a direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro, para os efeitos devidos.

Paço, em 31 de maio de 1893.—*Bernardino Lui; Machado Guimarães.*

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

Tarifas de transporte

Damos hoje como annexo da nossa *Gazeta* duas tarifas, que ambas muito interessam aos nossos leitores n'esta época de verão.

Bilhetes d'assignatura.—A primeira tarifa, para bilhetes de assignatura nas proximidades de Lisboa, tem evidentemente uma grande importancia, não só pelas modificações que introduz nas condições com que estes bilhetes até hoje teem sido concedidos nas proximidades de Lisboa, como por alargar estas beneficiosas concessões á linha de Leste, até Villa Franca, vantagem de que, pela primeira vez, gosam as povoações servidas pelas estações de Braço de Prata, Olivaes, Sacavem, Povoa, Alverca, Alhandra e Villa Franca.

Não é grande o numero de pessoas que, diariamente, veem d'essas estações a Lisboa, actualmente, mas é mais que certo que, em vista da nova tarifa, muitas famílias de Lisboa irão buscar os excellentes ares e a barateza de vida d'aquellas povoações, até hoje, por assim dizer, abandonadas.

A outra vantagem muito importante da nova tarifa é o estabelecimento de bilhetes por tres meses.

Os seus preços são mais caros de que metade dos de 6 mezes, seguindo-se invariavelmente a mesma proporção adoptada, para estes casos, em todas as linhas estrangeiras, que consiste em fixar os preços do semestre em $\frac{2}{3}$ dos do anno e os do trimestre em $\frac{2}{3}$ do semestre, mas o assignante que deseje a assignatura por semestre ou por anno em nada fica prejudicado se a tomar por tres mezes, porque, findo este prazo, tem a faculdade de reformar a assignatura de tres mezes para seis e a de seis para um anno, pagando apenas a diferença de preços.

As demais condições, reducção de preços para famílias, ampliação dos bilhetes de uma linha ás demais, etc., são tambem importantes attractivos, para que os bilhetes da nova tarifa tenham grande procura.

Bilhetes de banhos.—Tambem damos uma edição, especialmente feita para os nossos leitores, da tarifa de bilhetes reduzidos, durante a época de verão, que hoje começa a vigorar, vulgarmente conhecida pelo titulo de *bilhetes de banhos*.

A vantagem d'estes bilhetes está especialmente nas facilidades que dão ao passageiro para realizar as mais interessantes excursões no paiz.

Muitos ha que, por exemplo, vão a uma estação de aguas durante os mezes de julho ou agosto e d'ella partem para uma praia a acabar a época veraneadora.

Com um d'estes bilhetes e uma senha de paragem, o viajante tem como que um passe que lhe permite parar na estação thermal e seguir mais tarde á estação balnear.

E se quer demorar-se mais tempo do que o prazo concedido toma uma senha de ampliação do prazo; e se, ao regresso, appetece parar ainda em qualquer ponto do percurso, pôde fazel-o tambem por meio de nova senha de paragem.

E' um serviço perfeitamente liberal, este, e em condições que não se encontram em paiz algum senão com

os bilhetes de excursão, que tambem cá se usam no paiz, mas que são mais applicaveis a viagens circulares e de longe percurso.

Tunnel submarino no canal da Irlanda

Reconhecidas as vantagens, tanto para Inglaterra como para a Irlanda, da sua ligação por terra, trata-se de estudar a solução do difficult problema d'un tunnel submarino que ponha em communicação as linhas ferreas dos dois paizes.

Com pequenas excepções, toda a gente prefere duas horas em caminho de ferro a uma de mar. Além disso o inconveniente de ter de fazer dois trasbordos é de toda a importancia para afugentar da travessia de um a outro paiz todos os que não são a ella obrigados por uma imperiosa necessidade.

O resultado d'elles é que, d'entre vinte viajantes que se dirigem para a Escocia, só um vai visitar a Irlanda, e isto só pelo medo d'uma travessia marítima.

No entanto o clima da Irlanda é mais ameno que o da Escocia, sem ser mais humido, enquanto que as paisagens são mais bellas e tambem mais variadas.

O verdadeiro obstáculo do desenvolvimento da Irlanda, no que diz respeito a touristes, é a travessia.

De mais a mais, se é verdade que para o transporte de diferentes matérias, como o ferro, o aço, etc., a via marítima é mais economia, não sucede assim com uma grande quantidade de mercadorias para os quaes o trasbordo é prejudicial. Para algumas qualidades de carvão não é conveniente o trasbordo.

Para evitar trasbordo é que profundaram o canal de Manchester e que a companhia do Great-Western fez a importante despesa de mudar o traçado da sua linha.

De Holyhead a Dublin, os dois pontos mais próximos das costas gaulezas e irlandezas, a distancia minima é de 100 kilómetros, mas já se não pode dizer o mesmo se passarmos para a Escocia. Com efeito a distancia de Mull of Cantire á costa d'Antrim, na Irlanda, não passa de 21 kilómetros pouco mais ou menos.

O projecto d'un tunnel a abrir n'este logar tem sido, por isso, seriamente estudado.

Segundo M. Harrison Hayter, presidente do Instituto de engenheiros civis, que estudou este assumpto, é preciso olhar a questão primeiro que tudo sob o ponto de vista político, e depois pelo lado commercial; devendo a despesa ser bastante considerável, não poderá ser emprehendida por companhia particular.

Até hoje examinaram-se tres projectos:

O primeiro, que dará um tunnel menos extenso, será o de Mull of Cantire á costa d'Antrim, mas é preciso cerca de 150 kilómetros d'uma nova via para o ligar á rede da Escocia, e o desenvolvimento necessário para alcançar a entrada do tunnel seria tão considerável que não vale a pena pensar na abertura do tunnel n'este ponto.

Um outro projecto, entre Port Patrick e Donaghadee, foi tambem estudado, mas apresenta um grande inconveniente: ha n'este estreito uma profunda depressão no seu leito; a profundidade maxima chega a 300 metros.

Um pouco mais para o norte evita-se este inconveniente, não se encontrando mais de 150 metros de profundidade. E' o logar que parece mais favorável.

O comprimento do tunnel n'este logar será de 39 kilómetros, pouco mais ou menos, mas com os tunneis d'aproximação chegar-se-ha a um total de 51 kilómetros, o que dará uma rampa maxima de 1 p. c., isto é, muito inferior á das linhas ferreas ordinarias.

Apezar das difficuldades da construccion com que se conta, a duração approximada dos trabalhos seria de 10 annos, segundo a opinião de Mr. Harrison-Hayter, e a despesa de 10-milhões de £., ou 45.000:000 réis.

A ventilação poderia fazer-se muito bem, se se tiver em vista o tunnel de Severn, que está perfeitamente ventilado por uma unica machina de 250 cavallos.

Os machinistas preferem o ar do tunnel ao ar livre. Aquelle é sempre puro e abundante, estando sempre protegido contra as intemperies.

Em quanto ao lado financeiro, é fóra de toda a duvida que vale bem tentar a empresa, sob o ponto de vista commercial, mas será preciso consideral-a como uma obra nacional.

Como situação geographica vê-se com effeito que o tunnel está ao sul, não sómente da Escocia, mas tambem de quatro condados de Inglaterra. Será este pois o caminho naturalmente indicado entre toda a Irlanda dum lado, e do outro toda a Escocia com os condados de Northumberland, de Durham, de Cumberland e de Westmoreland, ou por outras palavras entre 4.700:000 Irlandeses e 5.800:000 Escocezes e Ingleses.

De mais a mais, o tunnel projectado será a linha mais directa para a correspondencia da Escocia com os Estados Unidos e entre a Scandinavia e os Estados Unidos pela linha de Newcastle. Será o caminho mais curto para a correspondencia entre Inglaterra e o Canadá, por Londonderry.

Finalmente será a via mais directa entre todo o norte da Irlanda e a Inglaterra, quer dizer que irá pôr o condado mais industrial de toda a Irlanda — o de Ulster —, em communicacão directa, por caminho de ferro, com toda a Inglaterra.

Notas de Viagem

III

De Lisboa a Sevilha

Bom é que não passemos avante de Sevilha sem que eu lhes descreva o caminho que, de Portugal, nos conduz á cidade florescente e animada capital da Andaluzia.

Que os leitores me perdoem este retrocedimento, motivado por ter querido comunicar-lhes, mais palpítantes, as impressões da visita aquella capital e á sua feira, quando ainda tinha nos ouvidos o ruido das suas festas, no olfacto o aroma das suas flores, e como deante dos olhos a belleza do seu aspecto, da sua animação.

O percurso dentro de Portugal faz-se de noite. Se tal não fôra o viajante teria occasião de apreciar que a nossa linha de leste tem pontos muito apreciaveis que, por aquelle facto, muitos viajantes não conhecem.

A Barquinha, a ponte do Tejo, o castello de Almourol, Villa Nova de Constança, meigamente requebrada na margem do rio, são pontos de vista muito interessantes que nada deixam a desejar de outras linhas ferreas mais afamadas.

Só desde que deixamos o valle do Tejo, em Abrantes, despedindo-nos da cidade que nos desaparece á esquerda, o terreno começa a perder o interesse. Se, pois, partimos em noite de luar não percamos gosr estes panoramas a que a lua dá uns tons phantasticos, e passado Abrantes, durmamos até Badajoz, isto é, da hora até as 6. Com 5 horas de repouso, a cabeça sobre macia almofada que o viajante tem que levar de casa, (porque nos comboios de leste não ha *lits-toilettes*, nem no nosso paiz se usa ainda o aluguer de almofadas que em França se obteem por um franco e tão

bom serviço prestam) desperta-se em boa disposição.

Se isto succede ao passar Elvas, a curiosidade do viajante será ver a fronteira; mas a fronteira não se vê; os pequenos marcos brancos que a limitam raro se descobrem do comboio.

Ainda assim e para os curiosos digamos-lhes a maneira de a exergarem: ao partir d'Elvas vão vendo a numeração dos kilometros e ao passar o marco 275 busquem no campo, á direita do trem, entre a ceára, uns pequenos pontos brancos. Eis o que nos separa da vizinha Hespanha.

Em Badajoz esperam-nos os *carabineros* e um pouco de café com leite n'uma enorme tigela acompanhado de pão e manteiga. Custa tudo 3 reales, ou seja uns 140 réis da nossa moeda.

Verificadas as bagagens que tem que ser abertas ali, ao que o passageiro deverá assistir, tomemos o café e ainda nos fica um bocado para sahir da estação e esparecer pela estrada, não muito longe, a avistar a ponte do Guadiana.

As 8 horas parte o comboio.

A linha descreve uma larga curva para a direita atravessando o Guevora e o Guerrero, dois affluentes do Guadiana, sobre pontes metalicas, até a estação seguinte, Talavera la Real.

Passa depois sobre outros viaductos os tres braços do rio Alcazaba e, deixando a estação do Montijo, cruza o Hácara em sete pequenas pontes successivas, e continua, alem de Garrovilla, acompanhada pelo Guadiana, encaminhando-se para a mais difícil passagem d'este ponto do traçado, a da Sierra de S. Servan.

Para alem, paramos um pouco no apeadeiro de Aljucen, entroncamento da linha que vem de Caceres, pela esquerda, e onde recebemos os passageiros que vieram no comboio d'aquelle linha, e passando a ponte d'aquelle nome de 150 metros seguimos a Merida.

Ao approximarmo-nos da estação temos muito que ver:

O nosso comboio vai sobre uma ponte do Albarregas. Para a direita destaca-se a linha de Sevilha com outra pittoresca ponte sobre o rio Guadiana atravessando obliquamente a linha, ostentam-se as ruinas dos altos e velhos arcos do aqueducto romano, de tres andares, chamados *Los Milagres*, sobre o qual as aguias esvoejam.

Mais alem avista-se o cireo romano; por toda a parte uma bella vegetação nos diz que se Merida não é já uma das mais importantes cidades fortificadas, é o centro de uma zona feracissima em cereaes, azeites, vinhos, etc.

Temos aqui mais de meia hora de espera e mudança de carruagem para o comboio que nos levará a Sevilha, visto que aquelle que nos trouxe segue a Madrid, por Ciudad Real; ha restaurante, mas como temos outro melhor em Zafra, é lá que tomaremos o almoço.

Partindo de Merida, *caminito del Andalucia*, como diz a canção, o comboio vai em sentido inverso áquelle em que viemos, e deixando essa linha á esquerda, atravessa a ponte do Guadiana, a que ja me referi, ponte que tem 350 metros em 11 tramos.

D'ella se avista, á esquerda, a velha e extensa ponte romana e o casario da cidade que tem algumas ruinas romanas notaveis.

D'ahi até Zafra, 66 kilometros, a linha não tem obras d'arte, deslizando sempre por uma planice completamente cultivada e fertil.

Torna-se notavel o aceio e perfeição d'este cultivo.

A um lado e outro da via os campos teem diferentes culturas em talhões tão geometricamente traçados que se dividem sempre por uma perfeita recta perpendicular aos carris.

Nos terrenos plantados de vinhas ou de oliveiras, estas são tão cuidadosamente alinhadas, em pontos equidistantes, que as fileiras formam como que os raios de uma roda, da qual o comboio é o eixo, em qualquer occasião que as olhemos da janella da carruagem.

Ao passar em Almendralejo, veremos á direita esta pequena villa, muito importante pelos seus vinhos, muito acceiada, com o seu elegante jardim publico, em degraus, que se aprecia mesmo da linha.

Chegados a Zafra vamos ao almoço que são 11 horas e meia e o apetite aperta.

O serviço é rasoavel, quando não é mau, e custa 3,50 pesetas.

Ali se reunem, a essa hora, o comboio que vai para Sevilha, o que de lá partiu ás 5-50' da manhã, o que veiu de Huelva ás 4-35' e o que para Huelva sae á 1 hora. O movimento de passageiros é grande, do que é bom prevenir o leitor viajante, para que escolha logar na mesa, proximo do balcão, para ser melhor servido.

Ao sahir de Zafra vemos deslocar-se á direita a bella linha de Huelva, e depois andamos 40 kilometros sem importancia, até Llerena, kilometro 106, depois dos quaes a linha emprehende a subida da serra Morena, a lendaria serra que o brilhante servico da sympathica *guardia ciril* hespanhola conseguiu limpar de saltadores.

Depois de uma hora de subida em que fazemos apenas 25 kilometros, attingimos um dos altos da serra, a passagem chamada *puerto de Llerena* pelos habitantes da vertente norte, e *puerto de Sevilla* pelos da vertente sul, onde atravessamos n'um tunnel de 100 metros a divisoria das provincias de Extremadura e Andaluzia.

Começa então a descida, em Guadalcanal, sempre por terreno arido e penhascoso, por vezes muito pittoresco, quasi selvagem.

Transpomos primeiro o rio Benavente e seguimos depois o curso de Huerna, um dos affuentes do Guadalquivir. A' direita vamos contemplando em amphitheatro toda a encosta da serra.

Até Cazalla de la Sierra temos successivas pontes, altas trincheiras e bellos panoramas.

N'esta estação não esquecemos provar a bella aguardente da localidade, afamada em toda a Hespanha.

Desemos então o valle de Huerna, passamos Pedroso, centro mineiro importantissimo; o ferro e o carvão são arrancados das entradas da terra por numerosos poços dos quaes, mesmo em viagem se veem, alguns. Segue Minas del Guadalquivir, no mesmo caso de produçao mineira, depois, ao chegar a Villanueva, galgamos o Huerna sobre uma ponte que antes d'isso vemos á esquerda e que tem uns 150 metros em tres vãos.

Villanueva é uma linda povoacão mineira tambem.

Da estação, que é á direita, destaca-se uma deliciosa estrada copada, que faz mesmo nascer o desejo de ir ali descançar umas horas.

Mas o comboio parte e os horizontes que d'elle se disfructam não são menos apreciaveis.

Em La Reunion, onde ha um apeadeiro; é o centro de uma importante zona carbonifera pertencente á companhia de M. Z. A.

A exploracão faz-se ali em grande escala. Comboios carregados de hulha e briquettes circulam em todas as direccões.

Tres kilometros depois depara-se-nos o Guadalquivir que vamos passar n'uma larga e comprida ponte que a cheia do rio destruiu o anno passado, assim como uma boa parte da linha que com ella communica, e só agora se acabou de reconstruir, tal é a sua importancia e tão grandes foram os estragos.

A pouca distancia eis nos em Tocina, estação comun d'esta linha e da de Cordova-Sevilha, como comun é tambem o troço de 35 kilometros que vamos seguir.

O comboio inflete para a esquerda, para ir á estação e ahi faz uma reversão para tomar a linha de Cordova.

Do outro lado da *gare* passa offegante, rapido, orgulhoso das suas luxuosas carruagens, cheias de passageiros, o expresso de Sevilha a Madrid, que se effectua tres vezes por semana.

Partindo d'este ponto o trem continua atravessando extensas planices cobertas de oliveiras, as afamadas oliveiras de Sevilha, até encontrar o pequeno ramal que liga com a rede da Andaluzia, que se destaca para a esquerda e por meio de uma volta em redor da cidade vai tocar n'esta no bairro de S. Bernardo, enquanto que a linha de Cordova segue a direito para a sua estação da Praça d'Armas, a que já me referi.

A' direita, bem proximo da linha, rumoreja o Guadalquivir, cujo curso, em recta, vamos seguindo, vendo na outra margem as notaveis ruinas de Italica, patria de Theodosio e de Trajano, ruinas que ainda conservam importantes vestigios romanos; à esquerda passamos o hospital militar, na frente vemos elevar-se, desenhar-se mais nitidamente, a bella Giralda, até que a perdemos de vista ao entrar na estação.

Como se vê, se vê se pôde por estes laivos de descrição tirados de apontamentos fugitivamente tomados ao correr do comboio e nem sempre bem legiveis depois, a viagem de Lisboa a Sevilha é sempre interessante. O serviço da linha é muito regular; os comboios, formados por bom material, chegam sempre á tabella; o pessoal é attencioso com os passageiros.

As carruagens de 1.^a classe, como as de toda a parte, menos em Portugal, não sei porquê, teem pequenas aberturas envidraçadas que comunicam os compartimentos entre si. O freio de vacuo automatico é empregado em todos os comboios de passageiros.

Da chegada a Sevilha já tratei no primeiro artigo d'esta serie; no proximo artigo levarei o leitor, que me quizer acompanhar, até a original bahia de Cadiz, uma das viagens mais interessantes da Andaluzia.



Publicações recebidas

Manuel pratique d'éclairage électrique, par Em. Cahen, ingénieur des ateliers de construction des manufactures de l'Etat.—Paris, editor Baudry et C.º

Recebemos este interessante livro que é da mais reconhecida utilidade. Não se destina elle aos especialistas mas ao publico em geral, ensinando, da maneira mais practica e clara, a qualquer pessoa estranha a esta sciencia a forma de emprehender uma installação electrica na sua casa, na sua officina, no seu escriptorio.

E' a verdadeira electricidade ao alcance de todas as intelligencias, e isto feito por um engenheiro competente como M. Cahen tem o grande valor da absoluta garantia da sua auctoridade.

Consultando sobre este livro (porque não queriamos fiar-nos no nosso parecer), o distinto electricista portuguez o sr. Herrmann, a resposta de s. ex.^a (que muito lhe agradecemos) é a seguinte:

«Muito prezado amigo e senhor.—O livro de Mr. Em. Cahen, *Manuel pratique d'éclairage électrique* é, a meu ver, um livro muito util, e que eu recomendaria a todas as pessoas que tiverem de se ocupar da illuminacão electrica e que não tenham podido fazer um estudo mais profundo d'esta importante industria.»

Manual do carpinteiro. — É este o título de um novo livro, que os srs. Guillard, Aillaud & C.^a acabam de imprimir, e vão publicar por meio de assignatura.

Esta obra é uma reedição melhorada e ampliada de outra, que a mesma casa em tempo editou, e mereceu os maiores elogios; portanto, é de toda a utilidade para todos quantos se dedicam à carpinteria.

As indemnisações em Inglaterra

Como é sabido, as Companhias de caminhos de ferro ingleses são obrigadas a pagar fortes indemnisações às famílias das pessoas mortas por accidentes.

Ainda há pouco o auctor de um processo n'este gênero obteve sentença a favor, pela qual se lhe fixava uma indemnisação de 13:000 libras.

Houve recurso, a somma foi depois reduzida, mas em todo o caso a somma ficou ainda em quantia importante.

Em 1869, um accidente em New-Cross, na linha de Londres-Brighton, custou á companhia cerca de 70:000 libras, só em indemnisações, a maior quantia que se tem pago em Inglaterra, em casos semelhantes. A colisão de Thorpe em 1874 trouxe á companhia um perjuizo de 13:000 libras. O accidente de Killooney, perto de Armagh, no qual foram mortas 78 pessoas e feridas 400, custou á *Great Northern Railway of Ireland* mais de 66:000 libras. É necessário observar que estas sommas foram gastas sómente com as indemnisações, tornando-se portanto muito mais elevados os prejuizos, se se tomarem em linha de conta os estragos do material circulante. Avaliou-se, por exemplo, o que custou á Great Western Railway Company o choque de Taunton: entre 130:000 e 140:000 libras.

Leia melhor, se faz favor

O *Correio da Noite* está continuamente a criticar as tarifas dos caminhos de ferro; mas, por desgraça, não as percebe.

Fallando dos bilhetes de banhos, diz agora que um passageiro que vem de Espinho e, sentindo-se incomodado, compra uma senha para parar em Coimbra, gasta mais 500 réis e perde o resto do percurso (!)

Se o collega lê-se com mais attenção o cartaz, veria que é justamente o contrario o que sucede. Em logar do passageiro perder o resto do percurso, como infelizmente perderia, sendo portador de qualquer outro bilhete, o bilhete de banhos dá-lhe a faculdade de seguir de Coimbra ao seu destino, quando melhor entender, dentro do prazo do bilhete.

Já vê o collega que o que suppôz um prejuizo é apenas... uma grande vantagem.

Os negócios da Companhia Real

Foi ultimado no dia 5 o apuramento de contas entre o Banco Lusitano e a Companhia real dos caminhos de ferro. O Banco reconheceu á Companhia o credito de 65 a 66 contos de réis, e a Companhia deixa de reclamar d'aquele estabelecimento a quantia de réis 300:000. Lavrou-se termo *ad referendum* d'este acordo, que foi assignado pelos srs. Carrilho e Victorino Vaz Junior, por parte da Companhia, e pelos srs. dr. Leonardo Torres e Alfredo Silva, por parte do Banco.

Carteira dos accionistas

Companhia real dos caminhos de ferro atravez d'Africa

Sociedade anonyma de responsabilidade limitada

Faço publico que no dia 21 do corrente pelo meio dia, na sala d'esta companhia, à rua de Bellomonte, n.^o 49, se procederá ao sorteio das obrigações a amortisar, segundo o disposto no art. 17 dos estatutos.

Porto, 5 de junho de 1893.

O presidente do conselho de administração — *Carlos Lopes*.

Boletim financeiro

Lisboa, 15 de junho de 1893.

Evidentemente a situação financeira tem-se modificado sensivelmente, parecendo que vai renascendo a confiança nos recursos do paiz para honrar os seus compromissos e solver as suas responsabilidades. Isto succede tanto no paiz como no estrangeiro, onde os principaes jornaes financeiros começam a fazer-nos justiça. A questão dos credores pode considerar-se finda, não tendo importancia os protestos dos comités franceses, visto que o governo francez concordou plenamente com a solução adoptada pelo governo portuguez. Deve dizer-se que n'estas circunstancias prestaram relevantes serviços ao paiz os ministros de França, Alemanha e Hollanda acreditados junto da nossa corte.

Começou a discutir-se na camara dos deputados o orçamento geral do Estado, cousa que ha treze annos se não fazia, ficando hontem aprovada a parte referente ao ministerio da fazenda. A lei do selo está votada e tudo indica que todas as medidas de fazenda, com algumas modificações, serão aprovadas sem grande discussão, visto que todo o trabalho de remodelação está feito pelas commissões, que são muito numerosas, e estão n'ellas representados os dois principaes grupos da camara. Teem-se feito muitas reclamações acerca das taxas da contribuição industrial, algumas fundadas, outras representando apenas desejo de prolongar situações de favor incompatíveis com a equidade e a justiça.

Na quinzena que hoje finda, o mercado monetario continuou a afirmar-se muito animado e havendo abundancia de dinheiro para descontos, mas houve falta de papel em consequencia da insistente procura de letras estrangeiras que costumavam abundar tiveram sensivel diminuição, devido principalmente á posição do cambio com Londres nos ultimos tres meses. Esta falta tem influido nos juros das letras descontadas, regulando a taxa de desconto a 5 e 5 $\frac{1}{2}$ p. c. No mercado de cambios os negócios correram animados, havendo boa procura para cheques destinados á antecipação de pagamentos do fim dô mez e começo das operações de compra de cereaes, os preços dos chéques regularam: 43, 43 $\frac{1}{2}$ e 44 sobre Londres, 651 a 656 sobre Paris.

Tem sido avultado o numero de titulos de dívida externa apresentados para a conversão que está facultada de 1 de juhuho a 1 setembro proximo. Corre que o comité de Londres vai mandar á conversão 1:200:000 libras sterlinas. Nos ultimos dias a apresentação affrouxou, decerto porque os portadores querem aguardar occasião em que o preço de dívida interna lhés seja mais favorável. As inscrições têm abundado, regulando no preço de 29,30 a 29,70 (ass.) e 28,90 (coupon). A dívida externa tem regulado de 28,20 a 28,30.

As obrigações de empréstimos de 1885 e 1890 (4 p. c.) tiveram pequeno movimento, efectuando-se transacções respectivamente a 12 $\frac{1}{2}$ 000 réis e 31 $\frac{1}{2}$ 500 e as de 4 $\frac{1}{2}$ a 36 $\frac{1}{2}$ 000 réis e 35 $\frac{1}{2}$ 500 réis (coupon) e 38 $\frac{1}{2}$ 300 (ass.). As obrigações predias continuam a ter grande preferencia, regulando a 91 $\frac{1}{2}$ 000 réis (6 p. c. ass.) a 90 $\frac{1}{2}$ 500 réis (coupon) a 85 $\frac{1}{2}$ 000 réis (5 p. c.) a 80 $\frac{1}{2}$ 000 réis (4 $\frac{1}{2}$ p. c.). Mantém-se firme a cotação das obrigações Loanda-Amboaca. As acções de bancos tiveram nma ligeira depressão, ficando as do Banco de Portugal a 114 $\frac{1}{2}$ 500 réis, do Lisboa & Açores a 89 $\frac{1}{2}$ 000 réis, do Commercial a 83 $\frac{1}{2}$ 500 réis, as do Ultramarino a 49 $\frac{1}{2}$ 000 réis.

O governo apresentou ás camaras uma proposta de lei prorrogando até 1900 os privilegios do Banco Ultramarino. Parece que esta proposta será impugnada, visto que se julga inconveniente para os interesses das províncias ultramarinas o prolongamento de uma situação que se justificou em 1864 mas que hoje não tem razão de ser, como tacitamente reconheceu o governo estabelecendo em Lourenço Marques a livre concorrência bancaria.

Temos noticias mais animadoras do Brazil. Tem subido o cambio a 11 $\frac{1}{2}$ 16 com tendencias para a alta. Ha quem suponha que em breve atingirá a 15, o que será já bastante vantajoso para nós.

J. F.



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

TARIFA ESPECIAL L. N.º 2 – GRANDE VELOCIDADE

Bilhetes d'assignatura

Desde 1 de Julho de 1893

PREÇOS

Entre Lisboa e as estações abaixo indicadas	Por 3 meses			Por 6 meses			Por 1 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
Queluz-Bellas, Oeiras ou Sacavem.....	48:500	44:000	9:500	28:000	24:000	14:000	42:000	34:500	24:000
Cintra, Cascaes ou Alverca	32:000	24:000	16:000	48:000	36:000	24:000	72:000	54:000	36:000
Villa Franca.....	35:000	26:000	17:500	52:000	39:000	26:000	78:000	58:500	39:000

Os bilhetes para as linhas de Leste e de Cintra são validos para ou desde as estações de Caes dos Soldados ou Central do Rocio.

Os bilhetes para o Ramal de Cascaes são unicamente validos desde ou para a Central do Rocio.

Reducción de preços para familias

1.ª As creanças até 15 annos de idade gosam do abatimento de 15 % sobre os preços supra.

2.ª O assignante que tomar um ou mais bilhetes para sua familia (pae, mãe, conjugue ou filhos maiores de 15 annos) terá no bilhete ou bilhetes a mais do seu, as seguintes reducções de preço :

- 1 bilhete a mais 5 %.
- 2 bilhetes a mais 10 %.
- 3 bilhetes a mais ou numero superior 15 %.

Nos bilhetes de creanças não haverá outra reducção além da indicada na 1.ª condição supra, nem o seu numero se contará para a reducção a que se refere esta 2.ª condição.

Esta concessão só terá lugar quando os bilhetes de familia sejam nas mesmas condições do bilhete do assignante primitivo, isto é: quando forem da mesma classe, validos para o mesmo percurso, e durante o mesmo periodo.

Ampliações de prazo

O prazo dos bilhetes de assignatura de 3 meses poderá ser prolongado por mais outros 3 meses, e findo este prazo por mais 6 meses, e o dos de 6 meses por mais 6 meses, mediante o pagamento da diferença entre os preços d'esta tarifa, correspondentes a uns e outros prazos sempre que esta ampliação se requisite com a antecedencia de 8 dias da data em que findar a validade do bilhete.

Esta ampliação de prazo não poderá, porém, passar de um anno, devendo portanto, terminar aos 12 meses da data do primitivo bilhete.

Condições

1.ª Os bilhetes tomados para uma linha não são validos para qualquer outra, assim : os bilhetes para Cintra ou Queluz não são validos para as linhas de Cascaes ou de Leste; os de Oeiras e Cascaes não são validos para as linhas de Leste ou de Cintra nem os de Sacavem a Villa Franca para as linhas de Cintra ou Cascaes.

§ unico.—O assignante que desejar que o seu bilhete seja valido para as estações de uma das outras linhas em que o preço é igual, ou inferior, pagará uma taxa supplementar de 50 % sobre o preço do seu bilhete.

Sendo para as estações de 3 linhas pagará o dobro.

2.ª As assignaturas só começam no dia 1 de cada mez devendo ser requisitadas com 8 dias de antecedencia, nas estações de Lisboa, Rocio, Caes dos Soldados, Alcantara Terra ou Alcantara Mar, ou nas de Queluz-Bellas, Cintra, Oeiras, Cascaes, Sacavem, Alverca e Villa Franca, nos impressos que para esse fim, se acham á disposição do publico nas referidas estações. A esta requisição juntará o assignante uma photographia sua, medindo 0^m.037 de altura por 0^m.032 de largura, despegada do cartão, photographia que será collada ao respectivo bilhete e devidamente carimbada pela Companhia.

3.^a O preço da assignatura é pago adiantadamente e sempre por completo. Cada assignante depositará, no acto de requisitar o bilhete, a quantia de 1\$000 réis como garantia de que torna a requisição efectiva e de que restituirá o bilhete logo que finde o seu prazo de validade. Este depósito ser-lhe-há devolvido na estação em que o tenha efectuado, em troca do bilhete, dentro dos 8 dias do termo da assignatura. Fimdo este prazo perde o direito ao depósito. As requisições serão assignadas pelos interessados. Sendo estes menores, os seus pais ou tutores assignal-as-hão tambem; sendo analphabetos, as requisições serão assignadas por 2 testemunhas idóneas aceites pela Companhia.

4.^a O bilhete de assignatura é absolutamente pessoal e intransmissível. Não terá valor algum quando não traga a photographia do assignante e quando por este não esteja assignado.

§ 1.^º Dando-se o caso de qualquer pessoa que não seja o proprio assignante, fazer uso ou tentar fazer uso d'esses bilhetes, será o bilhete cassado pelos agentes da Companhia, e em seguida anulado, isto sem prejuízo do processo a seguir contra os autores e cúmplices d'esta fraude ou tentativa de fraude.

§ 2.^º Havendo perda ou extravio do bilhete, deve o assignante comunicá-lo imediatamente ao chefe de Fiscalização e Estatística da Companhia, Lisboa, (Caes dos Soldados). O bilhete destinado a substituir o que foi perdido, só será entregue ao assignante 8 dias depois da recepção da referida comunicação, prazo indispensável para se averiguar seguramente se o primeiro não anda em mãos estranhas. Querendo viajar enquanto não possue novo bilhete, o assignante pagará as suas passagens por inteiro, e sobre elas, não terá direito à restituição alguma nem a perdas e danos.

5.^a Os bilhetes de assignatura são validos para os comboios ordinários do serviço público, com exceção dos expressos e rápidos, que conduzam carruagens das classes correspondentes ou inferiores ás que os mesmos bilhetes mencionam.

O assignante tem o direito de tomar ou deixar os citados comboios em qualquer das estações comprendidas no trajecto indicado no seu bilhete.

§ unico.—Será anulado o bilhete de qualqner assignante, que tente utilisa-lo ou o utilize em percurso que não seja o mesmo que o bilhete indica, revertendo o seu custo a favor da Companhia e perdendo o assignante, portanto, todos os direitos e regalias adquiridas pela compra do bilhete. Comtudo o assignante que pretender seguir para além do ponto extremo que abranja o itinerario indicado no seu bilhete, poderá fazel-o sempre que avise o revisor do comboio antes de chegar á estação a que se destina, pagando então o complemento de taxa como se fosse munido de bilhete ordinário.

6.^a Se o assignante fôr encontrado em carruagem de classe superior á designada no seu bilhete, pagará o preço inteiro do logar que fôr ocupando desde a origem do comboio até onde se apeie, a não ser que previamente, haja avisado o revisor, pois que, n'este caso, terá que satisfazer, apenas a diferença, segundo os preços da Tarifa Geral, entre os preços do logar ocupado e d'aquelle que corresponder ás indicações do bilhete.

Quando, porém, o assignante fôr obrigado, por falta de logares, a tomar carruagem de classe inferior á do seu bilhete, não terá direito á reembolso ou indemnisação alguma.

7.^a A edade das crianças, que queiram utilizar-se das vantagens especiais que esta tarifa lhes concede, tem que ser comprovada por certidão autêntica, que se juntará á respectiva requisição do bilhete.

8.^a Não se concede transporte gratuito de bagagens. Os assignantes só poderão transportar gratuitamente consigo os volumes que tragam nas carruagens e que possam caber no espaço para esse fim reservado a cada logar.

9.^a O assignante compromette-se formalmente:

1.^º A não se constituir recoveiro em prejuízo da Companhia, transportando como bagagem sua, objectos pertencentes a terceiros;

2.^º A não produzir sob pretexto de quaisquer prejuízos, reclamação alguma contra a Companhia por motivo de demora, paragem ou interrupção na circulação da linha, mudança de serviço, diminuição no numero dos comboios e falta de logares nas carruagens;

3.^º A apresentar a pedido dos empregados da Companhia e toda a vez que estes lh'õ exijam, o seu bilhete, do qual sempre será portador quando queira utilisa-lo, e a reproduzir a sua assignatura quando os mesmos empregados o requeiram. E quando aquella apresentação não tenha logar, será o assignante para todos os efeitos, considerado como passageiro sem bilhete;

4.^º A devolver á Companhia o seu bilhete logo que d'este termine o prazo de validade.

10.^a A falta casual, ou forçada, de utilização do bilhete não constitue o assignante nem os seus sucessores e herdeiros, no direito de reclamar indemnisação, ou compensação alguma á Companhia, particularmente dando-se extravio do bilhete, doença, impedimento ou morte do assignante.

Em caso algum, portanto, poderá o assignante, quem o represente ou quem lhe succeda, reclamar o valor total ou parcial da assignatura, cujo preço, uma vez pago, pertence de direito e para todos os efeitos á Companhia.

11.^a Em tudo que não seja contrario ás disposições da presente ficam em vigor as condições da Tarifa Geral.

12.^a Fica, pela presente, annullada e substituída a tarifa especial L. N.^o 2 de 19 de Abril de 1892.

Lisboa, 1 de Junho de 1893.

O Director Geral da Companhia

M. Afonso d'Espregueira.

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

BOLSAS	TÍTULOS	1893 - JUNHO - DIAS														
		1	2	3	5	6	7	8	9	10	12	13	14	15	-	-
Lisboa . . .	ACÇÕES Comp. Real Portugueza	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16 000	-	-
	" Ascensores mechanicos.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
OBRIG. Comp.º Real Portugueza	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Nacional . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Atravez d'Africa . . .	-	46.000	-	-	45.800	46.000	-	-	-	46.000	-	-	-	-	-	-
Paris	ACÇÕES Comp. Real Portugueza .	-	-	72,50	-	72,50	-	72,50	-	72,50	72,50	73,50	73,50	-	-	-
	" Madrid-Caceres-Portugal.	52,00	-	-	50,25	-	-	-	50,30	-	52	-	-	-	-	-
	" Norte de Espanha . . .	156,25	157,50	151,50	158	157	155	154	153	-	-	-	-	-	-	-
	" Madrid-Zaragoza-Alicant	188	186,50	185,50	-	190	187	187	-	-	-	-	-	-	-	-
	" Andaluzes . . .	-	-	352,50	355	-	356	355	355	-	-	-	-	-	-	-
OBRIG. Comp. Real Portugueza .	117,00	115,00	117,00	116,00	116,00	116,00	115,00	115,25	115,00	112,75	113,00	113,00	-	-	-	-
" C.º da Beira Alta . . .	88	88,75	86,25	87	86	86,50	86,79	86,79	-	-	-	-	-	-	-	-
" Madrid-Caceres-Portugal.	142,50	143,00	142,00	144,50	142,50	141,00	141,25	-	141,25	142,00	-	141,25	-	-	-	-
" Norte Espanha 1.º hypot.	332,50	330	331,50	331,50	332	332,50	330	330,25	-	-	-	-	-	-	-	-
" Atravez d'Africa . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Atravez d'Africa . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Londres . . .	Atravez d'Africa . . .	38,50	38,50	38,87	38,87	38	38,50	38,50	39	39	39	39	39,00	39	-	-
Amsterd . . .	Atravez d'Africa . . .	38,90	38,90	38,90	38,90	38,90	38,90	38,90	38,90	38,90	38,90	38,90	38,90	-	-	-
Bruxellas . . .	Atravez d'Africa . . .	38,90	38,90	38,90	38,90	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Receita dos Caminhos de ferro portugueses e espanhóis

Linhas	Período de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO								
		1893			1892			Totaes			1893			Diferença a favor de		
		Kil.	Totaes	Kilometrícias	Kil.	Totaes	Kilometrícias	1893	1892	Réis	1893	1892	Réis	1893	1892	Réis
COMPANHIA REAL	Antiga rede de nova não garantida	1/4 20 Maio	690	47.004:000	68:121	690	47.699:960	68:113	1.015.486:000	938.437:009	77.048:991	-	-	-	-	-
		21 27 "	"	50.167:000	72:719	"	47.699:960	68:113	1.065.353:000	985.836:969	79.516:034	-	-	-	-	-
		28 3 Junho	"	59.875:000	73:731	"	49.450:008	72:972	1.116.228:000	1.035.286:977	80.941:023	-	-	-	-	-
	Nova rede garantida	14 20 Maio	380	4.457:000	11:728	334	4.710:125	14:402	89.616:000	87.609:997	2.006:003	-	-	-	-	-
		21 27 "	"	4.742:000	12:478	"	4.710:125	14:102	94.358:000	92.320:122	2.037:878	-	-	-	-	-
		28 3 Junho	"	6.475:000	16:250	"	5.044:959	15:103	100.533:000	97.365:081	3.167:919	-	-	-	-	-
		7 13 Maio	475	14.094:425	29:672	475	13.187:680	27:763	251.874:980	235.711:615	16.163:365	-	-	-	-	-
Sul e Sueste . . .	14 20 "	"	13.595:870	28:622	"	14.140:890	29:559	265.470:850	249.852:505	15.618:345	-	-	-	-	-	-
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		-	353	-	-	353	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Minho e Douro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		7 13 Maio	253	4.840:609	19:432	253	5.044:753	19:939	105.167:756	95.587:833	9.579:923	-	-	-	-	-
Beira Alta . . .	14 20 "	"	4.244:133	17:119	"	4.470:796	17:674	109.408:889	100.058:629	9.350:260	-	-	-	-	-	-
		21 27 "	"	3.559:372	14:068	"	4.783:291	18:906	112.968:261	104.844:920	8.126:344	-	-	-	-	-
	Nacional (Mirandella e Vizcaya) . . .	9 15 Abril	105	4.561:162	14:868	105	4.343:729	12:511	19.675:698	16.572:243	3.103:455	-	-	-	-	-
		16 22 "	"	4.619:164	15:420	"	4.168:620	11:129	21.294:872	17.740:863	3.554:009	-	-	-	-	-
		23 29 "	"	4.068:116	10:172	"	4.118:037	10:647	22.362:988	18.858:900	3.504:088	-	-	-	-	-
	Norte de Espanha . . .	13 19 Maio	3393 Ps.	1.529:750	Ps. 450	3393 Ps.	1.473:415	434 Ps.	29.399:197	Ps. 29.837:473	-	Ps. 438:276	-	-	-	301:808
		20 26 "	"	1.502:203	442	"	1.445:736	426	30.901:401	31.283:209	-	-	-	-	-	-
	Madrid — Zara-goa-Alicante . . .	14 20 Maio	2672	1.000:068	374	2672	1.125:617	421	19.559:819	19.568:360	-	8:541	-	-	-	-
		21 27 "	"	903:613	338	"	978:293	336	20.463:433	20.546:653	-	81:220	-	-	-	-
		7 13 Maio	894	253:040	283	894	303:309	341	5.258:614	5.034:211	224:400	-	-	-	-	-
	Andaluzes . . .	14 20 "	"	242:876	271	"	279:497	342	5.501:488	5.313:708	187:780	-	-	-	-	-
		21 27 "	"	244:901	273	"	286:623	320	5.746:389	5.600:						

Linhos portuguezas

Urbana do Porto. — O sr. Hyppolito Baere construtor, por empreitada, d'esta linha e do tunnel da Ave-Maria, que já em tempo, como aqui dissemos em o nosso numero de 16 de maio do anno passado, propozera ao governo concluir aquella linha de sua conta, mediante a concessão da exploração por um certo prazo, acaba de propôr ao governo novas condições para este fim, modificando a sua antiga proposta.

Estas condições são agora: completar todos os trabalhos de aterros, obras d'arte, tunneis, muros, caes, estação central e suas dependencias, em uma palavra, toda a superstructura, fazendo o governo as expropriações, a demolição do convento de S. Bento, construindo a via e fornecendo o material circulante. O sr. Baere obriga-se, com um grupo financeiro portuense, a executar aqueles trabalhos em quatro annos, mediante a concessão do producto da linha, deduzidos os gastos de exploração, garantindo o governo que o producto não será inferior a 50 contos, e sendo repartido entre o Estado e o contratista a receita que ultrapassar este minimo.

Linhos americanas. — O sr. Antonio Pinto Santos Junior pediu ás camaras de Gaya e Porto licença para assentar uma linha americana a partir da rua Rei Ramiro pela avenida Diogo Leite e pelo taboleiro inferior da ponte D. Luiz a entroncar com outra que vá marginando o rio até a alfandega.

A mesma camara resolveu deferir o requerimento de Narciso Ferro, que obteve do governo a concessão de um tramway do Porto a Gaya, segundo o alvará que publicámos nos numeros anteriores, para assentamento de varias linhas americanas em ruas da villa e estradas do concelho, devendo o requerente apresentar as respectivas plantas, depositar 500.000 reis e principiar as obras no prazo de um anno.

Loanda a Ambaca. — Diz o nosso collega *Correio de Loanda* que a Companhia real dos caminhos de ferro mandou suspender os trabalhos além do kilometro 300, para serem acabados os kilometros que faltam concluir para lá chegar.

Diz o mesmo collega que se estão edificando casas á borda da linha, quando se deviam construir, reunidas, em varios pontos, constituindo assim centros commerciaes.

Queixa-se ainda o mesmo collega de que os chefes das estações prohibam nas gares a venda de fructas aos passageiros, citando que nas gares da Europa, sendo vedadas ao publico, se vendem fructas. Mas que o nosso collega talvez não saiba é que esses vendedores, aqui, pagam uma taxa annual de licença que, nalgumas estações, atinge centos de mil reis.

Algarve. — Os srs. engenheiros Frederico Pimentel e Lopes Navarro foram para o Algarve, segundo determinação do sr. ministro das obras publicas, proceder aos estudos do prolongamento da linha ferrea, entre S. Bartholomeu de Messines e Lagos, por Villa Nova de Portimão.

Linhos africanas. — Segundo noticias do Cabo, a linha da Beira deve abrir ainda este mez ou principios de julho, e o sr. Donald Currie formou uma poderosa companhia para o transporte de mercadorias da Beira pelo rio Pungue até Fontesvilla, começo da linha ferrea; d'este ponto, a referida linha estende-se já a uma distancia de 50 milhas.

Linhos hespanholas

Fiscalisação oficial. — Segundo um collega auctorizado, o sr. ministro de Fomento não desistiu de reformar sob uma larga base a inspecção dos caminhos de ferro, continuando a considerar essa reorganisação como uma parte indispensavel do plano dos caminhos de ferro que submetterá ás cortes em breves dias.

Nova linha. — Foi lida no congresso, em sessão de 27 de maio, uma proposta de auctorização ao governo para dar a concessão d'um caminho de ferro que, partindo de Chinchilla, termine em Vadollano. O sr. Sagasta disse que esta linha economisará um percurso de 80 kilometros sobre as linhas, de que algumas importantissimas comarcas do interior tem que se servir para o seu commercio para o Mediterraneo e para os portos do Levante, atravessando uma zona fértil, tanto em vinhos, como em madeiras e fructos.

Canfranc. — Como annunciamos, abriu no dia 1 d'este mez o troço d'esta linha entre Huesca e Jaca, comprehendendo as estações seguintes a partir d'esta estação:

Alerre, 7 kilometros; Plasencia, 17; Ayerbe, 36; La Peña, 54; Anzánigo, 60; Caldeárenas-Aquilé, 74; Orna, 84, Sabiñánigo, 95; Navasa (apeadero), 105; Jaca, 111.

Desde Jaca ha um serviço de correspondencia até França sendo as suas estações: Canfranc, 18 kilometros, Urdós, 48 e Oloron, 78. Estas duas ultimas são em territorio francez.

Linhos estrangeiros

FRANÇA

No dia 2 de julho será inaugurada oficialmente a linha de Mauriac a Largnac, a que naturalmente presidirá o ministro das obras publicas M. Viette.

Esta linha é desde ha muito esperada pelos habitantes de Cantal. Effectivamente fará com que o trajecto entre Paris e Aurillac seja feito em duas horas. Até agora o serviço de passageiros e mercadorias até Arvant era feito pela linha P. L. M. D'hoje para o futuro o serviço será feito pela linha Bourges-Montluçon-Eygurande e por isso não saírá da rede de Orleans.

INGLATERRA

A linha do Eastern and Midland Railway vae ser por completo explorada pela Companhia Midland and Great Northern, desde o dia 1 de julho, tomando a denominação de «Midland and Great Northern Joint Railway».

SUISSA

Depois de varios ensaios, a Companhia do caminho de ferro de Jura-Simplon adoptou para a iluminação electrica das suas carruagens dois sistemas de lampadas, uma de dez lumes oblonga, para o interior das carruagens, e outra redonda, com cinco lumes, para iluminação das gares. Aquelles focos electricos são collocados nos tectos das carruagens com um reflector que faz espalhar a luz. A corrente electrica é sustentada por accumuladores collocados debaixo do sobrado das carruagens; um registro exterior permite o aumento ou diminuição da luz.

Os accumuladores são do sistema Huber. As baterias são formadas por nove elementos de cinco placas cada um; tornam seguro o funcionamento das lampadas da carruagem (com trinta a trinta e cinco lumes) durante 20 a 23 horas e não pesam mais que 110 kilogrammas.

REPÚBLICA ARGENTINA

Já começaram os primeiros estudos para o estabelecimento de uma linha desde Portland-Tejas a Monterey, construída por uma companhia ingleza *Portland, Gulf and Monterey Railway Company*, linha que diminuirá a distancia entre S. Luiz, o Leste e a cidade de Mexico em 200 milhas. A linha atravessará os condados de Nueces e Camaron, em Tejas, passando o Rio Grande em Brownville, d'onde irá directamente a Monterey.

A direcção dos caminhos de ferro argentinos está formulando um importante projecto, que apresentará ao governo, para que se annullém todas as concessões feitas ás empresas de caminhos de ferro que não tenham cumprido com o contracto em que se fixava uma data para que as construções estivessem acabadas.

Tomou-se esta medida para evitar abusos que se tem commetido por parte de concessionarios, os quaes construem as linhas á sua vontade, sem que para nada consultem o contracto, e, quando muito bem querem, pedem uma, duas, tres e até quatro vezes prologação de prazo para terminarem os trabalhos, prejudicando d'esta maneira o publico, o commercio e até o proprio governo.

RUSSIA

Trata-se da construção d'um caminho de ferro que ligará Kiew a S. Petersburgo, a qual estabelecerá a via mais rápida entre a capital e Odessa e todo o sul da Russia, passando por Smolensk, onde se reunirá com diferentes linhas. Calcula-se o custo em 50 milhões de rublos.

Como o governo tem de respeitar uma clausula de concessão do caminho de ferro, na qual se dizia que não seria concedida durante 25 annos qualquer construção que fizesse concorrência á linha S. Petersburgo-Moscow, como esta concessão finalisa no dia 1 de Setembro próximo, só depois que finde este tempo a companhia Sud-Ouest poderá construir a nova linha.



Companhia dos caminhos de ferro portuguezes da Beira Alta

RELATORIO APRESENTADO PELO CONSELHO D'ADMINISTRAÇÃO NA ASSEMBLÉA GERAL ORDINARIA

Reunida no dia 27 d'abril de 1893

SENHORES

A situação financeira de Portugal não melhorou no anno de 1892. Subsistem graves dificuldades que pesam sobre o estado económico do paiz. Apesar dos esforços do governo e dos sacrifícios patrióticos do povo, ainda não se antevê soluções satisfactorias e, com pesar lhes dizemos, como no anno anterior, que os interesses da nossa Companhia sofreram muito.

A estas considerações geraes devemos juntar outras que merecem ser mencionadas. Em 1891, a concorrência de Beira-Baixa não tinha afectado as nossas receitas senão durante alguns meses sómente; em 1892, supportámos-a durante todo o anno, e isto sem compensação alguma, porque foi adiada a abertura do ramal entre Covilhã e Guarda. Estas causas reunidas deviam forçosamente influir sobre o nosso tráfego geral, e bastam para explicar porque as nossas receitas de 1892 estão em diminuição sobre as do anno anterior.

Com tudo temos a satisfação de mencionar o sensível aumento que se manifestou em alguns dos nossos transportes em pequena velocidade. Este aumento provém das produções do paiz, tais como vinho, batatas, castanhas, fructos, madeiras, etc.; graças a isto podemos compensar em parte as perdas provenientes do afastamento dos transportes para a Covilhã, de tal sorte que a diferença a menos não recae essencialmente senão sobre os passageiros, bagagens e transportes em grande velocidade.

A persistência da elevação do cambio ainda agravou mais que o anno passado estes resultados.

Para obter as sommas necessárias para as despesas a satisfazer em França, particularmente no que diz respeito ao pagamento de prestações sobre coupons d'obrigação, a Companhia da Beira Alta teve uma perda de 31:258\$539 réis. Não insistiremos sobre a importância d'esta somma que por si só é tão expressiva. As despesas e as receitas de 1892 foram as seguintes:

Receitas

As receitas brutas, redução feitas das taxas e do imposto (total 16:006\$307 réis) elevam-se a Tendo as de 1891 attingido.....	284:881\$462
a diminuição é de	305:683\$020
Como mais acima dissemos, a diminuição provém principalmente :	20:801\$558

Despesas

A diminuição das nossas receitas, devida a causas que não estão em nosso poder conjurar, permitiu-nos que fizessemos novas economias que juntas se elevam a 3:805\$315 réis que quasi foram feitas exclusivamente nas matérias de consumo.

Obteve-se estas economias sem prejudicar a conservação da nossa linha e do material que está como sempre em bom estado.

As despesas não excederam..... 160:814\$741 o que corresponde por kilómetro e por anno a..... 635\$630

Excesso das receitas sobre as despesas

O excesso das receitas sobre as despesas é de 124:066\$721, ou seja menos 16:006\$242 réis do que no exercício anterior. Juntando a esta somma a de 3:850\$315 réis, proveniente da economia realizada, acha-se a quantia de 20:801\$557 réis acima indicada.

O saldo disponível em 31 de dezembro era de..	61:151\$126
Sendo o saldo das contas de 1892.....	124:066\$721

O saldo das quantias disponíveis atingiu.....	185:217\$847
que foram assim empregados :	

Os obrigatórios receberam :	
Em 30 de junho de 1892	
Uma prestação de 1 fr. 50 sobre o coupon n.º 16 ou seja.....	32:701\$500
Em 31 de dezembro de 1892	
O saldo de fr. 0,70 sobre o coupon n.º 16 ou seja.....	15:260\$742
Uma prestação de 1,5 fr. sobre o coupon n.º 17 ou seja.....	32:701\$590
Foi além d'isso descontado :	
Para direitos de selo e despesas relativas ao pagamento de coupons.....	10:089\$435
Por premio annual atribuído á conta «Fundos de seguro».....	317\$700
Por perdas de cambio nas remessas de fundos de Lisboa para Paris.....	31:258\$539

122:329\$597

Resto disponível até 31 de dezembro	62:888\$250
D'esta somma, retiramos, como nos annos anteriores, para reserva de prevenção contra as eventualidades da exploração.....	24:300\$000
O excesso	38:558\$250

juntar-se-há ás sommas que os resultados da exploração nos permittam distribuir aos obrigatários em 30 de junho proximo.

Conta do primeiro estabelecimento

Esta conta eleva-se, como no anno anterior, a... 11.812:537\$130

Não houve nenhum aumento.

Achareis, depois do Balanço, a conta das insuficiencias dos productos líquidos.

No que toca á reclamação da empreitada geral de construção, não ha nenhum facto novo para assignalar.

Depois da ultima assembléa geral, o nosso conselho d'administração nomeou provisoriamente, em virtude do artigo 26.º dos Estatutos :

1.º Em substituição do nosso chorado collega, sr. Poppe, o sr. Fernando Eduardo de Serpa Pimentel, capitão de engenharia, oficial ás ordens de Sua Magestade El-Rei, antigo commandante da companhia militar dos caminhos de ferro ;

2.º Em lugar do sr. Olivier Boittelle, demissionario, seu irmão, sr. Jules Boittelle, antigo oficial.

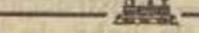
Submettemos estas escolhas á vossa approvação.

Os administradores a sahir este anno são os srs. : Lejeune, S. Boittelle, Bussierre (Barão Edmond de) e Caillat.

Nos termos do artigo 26.º (§ 5) dos estatutos, são reeligíveis.

Em conformidade do artigo 38.º dos estatutos, a Assembléa terá de eleger os membros titulares e supplentes do conselho fiscal para o anno de 1893.

Quando tiverdes ouvido o parecer do Conselho Fiscal sobre o Balanço e Contas do anno de 1892, submeteremos á vossa approvação as resoluções inscriptas na ordem do dia.



Arrematações

Caminhos de ferro do Minho e Douro

No dia 10 do mes de julho proximo, á 1 hora da tarde, na administração do bairro oriental d'esta cidade, e em presença do respectivo administrador, serão recebidas propostas em carta fechada para o fornecimento de 4 placas giratorias, 15 croximas reversiveis e 15 pares de lanças para agulhas, que será feito segundo as condições para elle estabelecidas e que se acham patentes na secretaria dos armazens geraes onde pôdem ser examinadas nos dias não feriados, desde as 10 horas da manhã até ás 4 da tarde. Os concorrentes são obrigados a fazer o deposito provisorio de 82\$000 réis no cofre d'esta direcção, devendo apresentar no acto do concurso documento que prove terem efectuado o referido deposito, para poderem ser admittidos á licitação.

As propostas serão redigidas da seguinte forma:

«O abaixo assignado (nome, profissão e morada do proponente) obriga-se a fornecer á direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, e sob as condições a que se refere o annuncio de 5 de junho ultimo, 4 placas giratorias, 15 croximas reversiveis e 15 pares de lanças para agulhas, pelo preço de...»

(Data e assinatura do proponente.) — Toda a proposta que não estiver conforme com o presente annuncio, será nulla e de nenhum efeito. — Porto, 5 de junho de 1893.

Caminhos de ferro do Sul e Sueste

Faz-se publico que pela uma hora da tarde do dia 22 de junho proximo, perante o administrador do 2.^º bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para o fornecimento de 60:000 kilogrammas de azeite de oliveira em lotes de 6:000 kilogrammas.

O deposito provisório para poder licitar é de 35:000 réis por cada lote, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5% da importância total da arrematação por aquele dos licitantes a quem o fornecimento fôr adjudicado, depósitos que terão lugar, o primeiro na thesouraria d'estes caminhos de ferro e o segundo na caixa geral dos depósitos, á ordem d'esta direcção.

As condições do concurso estão patentes na secretaria da direcção, largo de S. Roque, n.^º 22, onde pôdem ser examinadas todos os dias uteis, desde as 10 horas da manhã até às 4 da tarde.

Lisboa, 31 de maio de 1893.

Venda de terrenos sobrantes junto da estação do Entroncamento

Esta Companhia recebe propostas até á uma hora da tarde do dia 26 de junho proximo futuro, para a venda das oito seguintes parcelas de terreno sobrante junto da estação do Entroncamento:

N.^º 1, superfície 386^m,80; n.^º 2, 67^m,20; n.^º 3, 68^m,80; n.^º 4, 92^m,00; n.^º 5, 88^m,00; n.^º 6, 497^m,20; n.^º 7, 639^m,20; n.^º 8, 90^m,32.

As propostas serão enviadas, em carta fechada, ao sr. engenheiro chefe da exploração em Lisboa, na estação de Santa Apolonia, indicando no sobreescrito: «Proposta para a compra dos terrenos sobrantes junto da estação do Entroncamento», e redigidas como segue: «Eu, abaixo assignado, residente em..., propõe comprar a parcela n.^º... dos terrenos sobrantes junto da estação do Entroncamento, medindo metros quadrados..., segundo a planta e condições patentes na repartição de Via e Obras, das quais tomei conhecimento» pela quantia de... réis o metro quadrado (por extenso). Data e assignatura (por extenso e bem legível).

As propostas devem ser feitas separadamente para cada uma das parcelas.

Lisboa, 29 de maio de 1893.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Serviço de Via e Obras

TAREFA N.^º 25

Estação do Valle de Santarem — Base da licitação 1:968\$400 réis

No dia 12 do proximo mês de julho, pela uma hora da tarde, na estação de Santa Apolonia, em Lisboa, perante o engenheiro chefe da exploração, serão recebidas, em carta fechada, propostas para a arrematação da tarefa n.^º 25 — Construção d'uma estação de 4.^a classe no kilometro 66,291 da linha de Leste, compreendendo edifício de passageiros, retretes, plata-fórmula e caes de mercadorias.

As propostas serão redigidas segundo a fórmula seguinte: «Eu, abaixo assignado, residente em..., obrigo-me a executar a tarefa n.^º 25 do serviço de Via e Obras da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes — Construção d'uma estação de 4.^a classe ao kilometro 66,291 da linha de Leste, compreendendo edifício de passageiros, retretes, plata-fórmula e caes de mercadorias, segundo as condições patentes na repartição do referido serviço e das quais tomei pleno conhecimento, pela quantia total de... réis» (por extenso). Data e assignatura, (por extenso e bem legível).

Para ser admittido a licitar é indispensável ao concorrente apresentar préviamente: — 1.^º, certificado do deposito provisório feito no cofre da Companhia na importância de 49:000 réis; 2.^º, atestado que abone a capacidade do concorrente para a execução da obra.

Lisboa, 31 de maio de 1893.

TAREFA N.^º 27

Fornecimento de travessas de pinho nacional

No dia 6 do mês de julho proximo, pela uma hora da tarde, na estação de Santa Apolonia, em Lisboa, perante o engenheiro chefe da exploração, serão recebidas, em carta fechada, propostas para o fornecimento de 10 lotes de travessas de pinho nacional, composto cada lote de 10:000 travessas.

As propostas, que poderão ser feitas para um ou mais lotes, serão endereçadas ao engenheiro chefe da exploração em Lisboa, estação de Santa Apolonia, com a indicação exterior no sobreescrito: «Proposta para o fornecimento de travessas», e redigidas segundo a fórmula seguinte: «Eu, abaixo assignado, residente em... obrigo-me a fornecer á Companhia Real dos Caminhos de

Ferro Portuguezes... lotes de travessas de pinho nacional, compostos cada um de 10:000 travessas, sendo 1:000 da 1.^a categoria, pelo preço de... réis cada uma; 3:000 da 2.^a, pelo preço de... réis cada uma, e 6:000 da 3.^a, pelo preço de... réis cada uma, (preços por extenso) na conformidade das condições patentes na repartição de Via e Obras, e das quais tomei pleno conhecimento.» Data e assignatura (por extenso e bem legível).

Para ser admittido ao concurso é indispensável ao concorrente fazer préviamente no cofre da Companhia o deposito provisório de 100:000 réis para cada lote, e apresentar com a sua proposta, mas fóra do sobreescrito d'esta, o documento comprovativo do deposito provisório.

Lisboa, 6 de junho de 1893.

TAREFA N.^º 29

Fornecimento de postes telegraphicos

No dia 6 do mês de julho proximo, pela uma hora da tarde, na estação de Santa Apolonia, em Lisboa, perante o engenheiro chefe da exploração, serão recebidas, em carta fechada, propostas para o fornecimento de 2:000 postes telegraphicos sulfatados, sendo 1:000 de 6^m,0 e 1:000 de 8^m,0 de comprimento.

As propostas serão endereçadas ao engenheiro chefe da exploração em Lisboa, estação de Santa Apolonia, com a indicação exterior no sobreescrito: «Proposta para o fornecimento de postes telegraphicos», e redigidas segundo a formula seguinte: «Eu, abaixo assignado, residente em..., obrigo-me a fornecer á Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes 2:000 postes telegraphicos sulfatados, sendo 1:000 da 1.^a categoria, pelo preço de... réis cada um, e 1:000 da 2.^a, pelo preço de... réis cada um, (preços por extenso) na conformidade das condições patentes na repartição de Via e Obras, e das quais tomei pleno conhecimento.» Data e assignatura (por extenso e em letra bem intelligivel).

Para ser admittido ao concurso é indispensável ao concorrente fazer préviamente no cofre da Companhia o deposito provisório de 50:000 réis, e apresentar com a sua proposta, mas fóra do sobreescrito d'esta, o documento comprovativo do deposito provisório.

Lisboa, 6 de junho de 1893.

Venda de taras vasias

Esta Companhia recebe propostas, até ao dia 26 do corrente em carta fechada e lacrada, dirigida ao engenheiro chefe dos armazens, para a venda de 100 barris servidos a óleo mineral.

Os barris estão patentes no deposito dos armazens geraes em Santa Apolonia.

Lisboa, 6 de junho de 1893.

Fornecimento de óleos minerais

Esta Companhia recebe propostas até ás 12 horas do dia 14 de julho, para o fornecimento de 75:000 kilogrammas de óleo mineral escuro e 25:000 kilogrammas de óleo mineral claro.

As condições e amostras-typos estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens, edifício da estação do Caes dos Soldados, e em Paris, na agencia da Companhia, rue de la Chausée d'Antin, 39.

Lisboa, 12 de junho de 1893.

Leilão de remessas retardadas

Em 3 de julho proximo futuro e dias seguintes, ás 11 horas da manhã, por intermedio do agente de leilões, sr. Casimiro Cândido da Cunha, na estação principal d'esta Companhia em Lisboa, Caes dos Soldados, e em virtude do art. 33.^º das disposições communs ás tarifas de grande e pequena velocidade em vigor nas linhas d'esta Companhia, proceder-se-há á venda em hasta publica de todas as remessas com data anterior a 3 de maio de 1893 bem como d'outros volumes não reclamados.

Avisa-se, portanto, os consignatarios das remessas de que poderão ainda retirar-as pagando o seu debito á Companhia, para o que deverão dirigir-se ao Serviço do Trafego na estação central do Rocio, todos os dias não santificados até 1 do dito mês, inclusivé, das 10 horas da manhã ás 3 horas da tarde.

Lisboa, 13 de junho de 1893.

Fornecimento d'aros para rodas de locomotivas

Esta Companhia recebe propostas até ao meio dia de 12 de julho, para o fornecimento de 150 arcos de aço para rodas de máquinas.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens, edifício da estação de Santa Apolonia, e em Paris, na agencia da Companhia, rue de la Chausée d'Antin, 39.

Lisboa, 14 de junho de 1893.

Sementes de horta, jardim, pastos para gados, etc.

Casa Frederico Daupias

35, 1.^o Rua Nova do Carmo, 35, 1.^o

Esta casa, a primeira do paiz, conserva um deposito permanente e completo de todas as variedades de sementes das melhores proveniencias estrangeiras, e que melhor se adaptam ao nosso clima, o que se acha bem reconhecido por experiência propria, e amplamente comprovado pelo favor sempre crescente do publico. Mais uma vez se recommenda aos amadores, proprietários e lavradores pela certeza que oferece de encontrarem todo o anno sementes novas, garantidas, de absoluta confiança e sem competencia.

Repolho d'Holanda. — De pé alto e de pé curto, semente nova, e de 1.^a qualidade. Venda a miúdo e por grosso.

Ervilhas. — Nova chegada das espécies mais apuradas e productivas INGLEZAS, AMERICANAS e HOLLANDEZAS. Semeiam-se na presente occasião.

Feijões. — Chegou uma imensa variedade das melhores e mais bonitas espécies, de todas as cores e qualidades; umas para comer em verde, de vagens muito finas sem fio nem pergaminho, outras de debulhar, de diferentes espécies as mais superiores: Os CARRAPATOS e de DEBULHAR, em variedades de trepar e anãs. Já se podem principiar a semear d'esta época em deante.

SEMENTES DE FLORES

Ha n'esta casa sementes das mais lindas variedades de flores para serem semeadas na presente estação, proprias

para vasos, canteiros, etc. conforme o extracto, com gravuras, do

Catalogo Geral de Flores

DA

CASA FREDERICO DAUPIAS

Este livro, que se acha registado, dá a descrição de cada flor, indica as épocas de sementeira e contém desenvolvidas instruções sobre a cultura das diferentes variedades de flores e sua applicação para canteiros, acajates, bordaduras, vasos, etc., e está à venda pelo preço de 150 réis, e pelo correio 160 réis.

Tojo mollar. — Deve-se semear agora este excellente pasto, que se dá em todos os terrenos. Semente nova a 600 réis o kilo.

Sementes de hortaliças. — Sementes de todas as variedades que se cultivam, CONFORME O CATALOGO, com as épocas de sementeira, que se entrega ou remette a quem o requisitar.

D'esta data em diante já se semeiam todas as hortaliças.

Ray-Grass (relva). — As melhores variedades inglezas para jardins e prados e tambem Lawn-Grass, mistura preparada para terrenos secos e magros.

Pasto para gado. — Beterraba vermelha gigante e amarella, dita branca, cenoura amarella comprida, dita vermelha comprida, chicoria de folhas largas para cavallos, ervilhaca, fava cavallina, feno, lupulina, produzindo bem em todos os terrenos secos e de qualidade mediocre, luzerna, nabo grande inglez, samfeno de 2 cortes, sarraceno (excellentissima forragem), trevo, etc.

Grainha de vinha americana. — As melhores variedades.

Stacelio americano. — Um produ. or directo, não precisando ser enxertado! Variedade de 1.^a ordem. Indiferente ao miel e outras molestias, dando-se bem em todos os terrenos e em todas as exposições.

35, 1.^o — Rua Nova do Carmo — LISBOA

ESCRITORIO DE CONSTRUÇÕES EM TODOS OS GENEROS

Lisboa — Rua dos Capelistas, 90, 2.^o, direito

Tarifas dos preços dos trabalhos executados por este escriptorio para o anno de 1893

N. ^º	Designação dos trabalhos	Preços	Observações
1	Projectos de edificações urbanas, uma copia em papel tela e duas em papel ferriceo	0,3 p. c. do custo da obra	
2	Idem, desenho em papel, aguarelado	0,5 p. c. do custo da obra	Trabalho de campo e de gabinete
3	Projectos de estradas completos; duas copias dos desenhos, em tela, e das peças escriptas	1 p. e. do custo da obra	
4	Levantamento de plantas, em campo cultivado	0,65 réis o metro quadrado	
5	Idem, em terrenos montanhosos	1,50 * * * * *	
6	Idem, em aldeias ou povoações	2 * * * * *	Trabalho de campo
7	Idem, em cidades	10 * * * * *	
8	Idem, em interiores de edificios	16 * * * * *	
9	Desenhos em papel, escala de 15.000	25.500 réis o decímetro quadrado	
10	Idem, copia em tela	1.500 * * * * *	
11	Idem, escalas de 15.000 a 12.500	2.500 * * * * *	
12	Idem, copia em tela	1.8200 * * * * *	
13	Idem, escalas de 12.500 e 11.000	1.8800 * * * * *	Comprehendendo o fornecimento da tela ou papel
14	Idem, copia em tela	1.8000 * * * * *	
15	Idem, escalas, de 11.000 a 1.100	1.8500 * * * * *	
16	Idem, copia em tela	5.900 * * * * *	
17	Idem, escalas de 1.100 a 1.500	1.8200 * * * * *	
18	Idem, copia em tela	5.800 * * * * *	
19	Idem, escalas de 1:50 a grandeza natural	1.8000 * * * * *	

Quando os trabalhos de que tratam os numeros 4 a 8 da tabella acima, tiverem de ser feitas fora de Lisboa pagar-se-ha, em separado a viagem de 3 pessoas em 2.^a classe, sempre que a importancia da encommenda seja inferior a 100.000 réis ou a distancia de Lisboa superior a 70 kilometros de caminho de ferro. Para as localidades onde não ha caminho de ferro as passagens serão sempre pagas separadamente, seja qual for a distancia.

Todas as encommendas dos trabalhos de que tratam os numeros 3 a 8 deverão ser acompanhados de 10% do valor total do trabalho, ou caucionadas por pessoa idonea residente em Lisboa. Os preços dos numeros 9 a 20 são médio se sempre sujeitos a ajuste particular, conforme a natureza do trabalho.

Toda a correspondencia deve ser dirigida a REYNAUD & C. — Rua dos Capelistas, 90, 2.^o direito

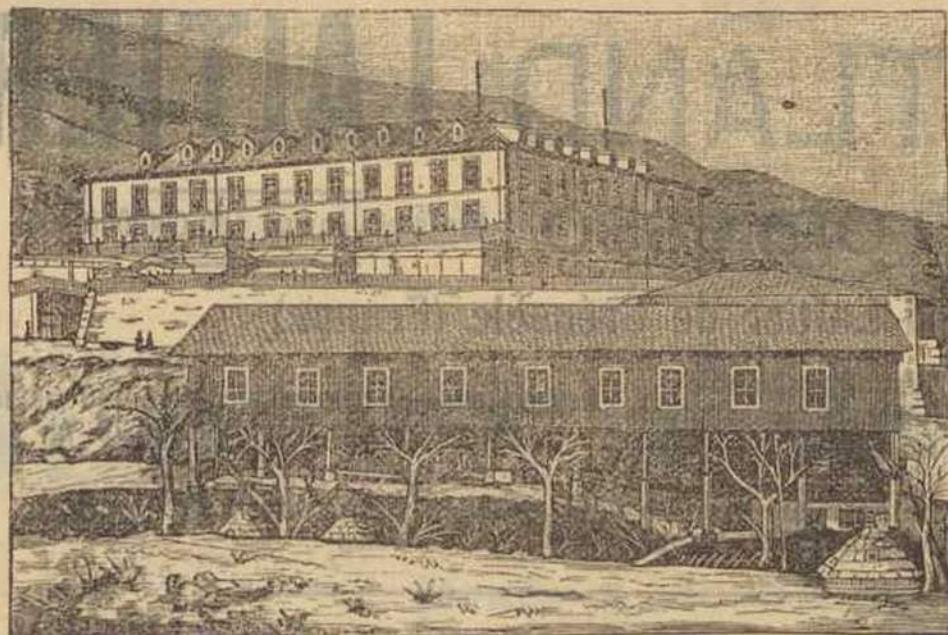
Officina de fundição **J. Thonar-Dejaiffe**, Namur (Belgica)

ESPECIALIDADE: Serração de pedra e marmores — ferramentas diversas para pedreiras — Cabrestantes, Pontes gyroratorias, Graus Perfuradores, Bombas, etc.

Apparelhos de serração de pedras duras e molles de todas as classes

Aplicações diversas da Serra de folha helicoidal e dos perfuradores, para extracção e serração directa na rocha, corte das grandes Massas nas pedreiras, etc. Sistema privilegiado.

Transmissões teledynamicas dirigíveis em todos os sentidos



THERMAS DE CALDELLAS Grande Hotel da Bella Vista

Gerente—Joaquim José de Mattos Braga—Caldellasa, Correio de Amares
A DIRECTORA—D. MARIA MATTOS

Aguas hypo-salinas extremamente uteis no tratamento das doenças do estomago, fígado, rins, pelle, rheumatismo, gota e anemia. Clima saluberrimo de montanha. Situação pitoresca e deliciosa no centro da província do Minho. Facilidade de comunicações com todas as terras do paiz por caminho de ferro até Braga, d'onde dista apenas 15 kilometros. Hotel de primeira ordem com grande capacidade, serviço esmeradissimo esplendidos horizontaes.

CONSULTAS

Posto medico portuense de serviço permanente — R. do Almada, 122
PORTO

Banhos das Caldas da Amieira—Aguas chloretadas

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

Abertura do estabelecimento de BANHOS DAS CALDAS DA AMIEIRA e do HOTEL a 15 de Maio.

Applicam-se os banhos de immersão e douches d'estas aguas para: rheumatismo, estomago, fígado, baço, molestiae herpeticae, leucorrreas, inflamações de quaesquer órgãos, anemia, chlorose, etc.

Na séde balnear das CALDAS DA AMIEIRA ha, além do estabelecimento de banhos e do hotel, bilhar, gymnasio, piano, jornaes nacionaes e estrangeiros, estação do correio, jardins e variados jogos.

Para esclarecimentos, AVENIDA DA LIBERDADE, 26, deposito da COMPANHIA DAS AGUAS THERMAES DA AMIEIRA.

Em breve, os comboios mixtos n.ºs 71 e 72 terão paragem em frente do estabelecimento, para receber e deixar os passageiros sem bagagem.

Desde 15 de junho haverá bilhetes diarios de ida e volta entre a Figueira da Foz e a Amieira, e das outras estações, com validade de dois meses.

THERMAS DOS CUCOS (TORRES VEDRAS) AGUAS CHLORETADAS SODICAS

Este estabelecimento, pela admiravel natureza das suas aguas, e pela sua luxuosa installação, reputada a primeira de Portugal por todos os medicos que o tem visitado, é o primeiro que n'este paiz apresenta banhos e applicações de lamas mineraes, extraídas das suas nascentes, e tratadas convenientemente nas piscinas, e cujo emprego dia os mais extraordinarios resultados no tratamento de

RHEUMATISMO, GOTTA, SCIATICA, ETC.

As aguas, de uso interno e externo, são applicaveis nos seguintes estados morbidos:

Lymphatismo e escrofulismo; engorgitamentos glandulares; rachitismo; rheumatismo chronico e deformações consecutivas; gotta não febril, especialmente na forma regular e localização visceral; paralysias, especialmente de origem cerebral; anemia e chlorose; predisposição à týsica antes das manifestações da tuberculose; hyperemia mecanica do fígado; leucocytose hepatica; cachexia palustre e hepatico dos climas quentes; lithiasis renal; doenças de utero e recto; nevral-

gias, sobretudo de origem rheumatica, chlororetica e syphilitica; sciatica; neuritis; atrophia muscular; affecção chronicas da pelle e nomeadamente eczema seco; acne; pemphigo e psoriasis; syphilides; lesões osseas e articulares de natureza syphilitica ou outras; ulceraes, nevrosis, cárrias, trajectos fistulosos, coxalgia; tumores brancos; abscessos frios e por congestão; mal de Pott; antigas fraturas; entorses; retracção de tendões e falsas anquiloses.

A direcção medica d'este estabelecimento está confiada ao distinto clinico o Exmo Sr. Dr. Justino Xavier da Silva Freire

VENDA DAS AGUAS

Na Origem, do gerente do estabelecimento balnear dos Cucos, Torres Vedras.—Lisboa, deposito da administração, rua dos Fanqueiros, 282 ou 283.—Porto, pharmacia do dr. Moreno, rua de S. Domingos, 42 e 43.

A estação thermal dos Cucos está a duas horas de Lisboa, e é servida por uma estação de caminhos de ferro (Torres Vedras) ligada com toda a rede ferroviaria da Península.

GUIA DAS AGUAS MINERAES DOS CUCOS

À venda no deposito da administração, rua dos Fanqueiros, 282, e 245; na livraria do sr. Antonio Maria Pereira, rua Augusta; Ferin & C.ª (successores) rua Nova do Almada; no estabelecimento dos Cucos e nos hoteis de

Torres Vedras.

PREÇO 800 RÉIS

COMPRA, VENDE, FÁBRICA

RESTAURA

**Moveis em todos os
estilos**



• AUGUSTO JOSÉ BARREIRA *

DEPOSITO

30, L. de S. Carlos, 32

OFFICINAS

4 RUA ANCHIETA, 15

LISBOA

M. Gonçalves

Cirurgião-dentista

RESIDENCIA

L. do Calvario, 22, 2.º

CONSULTORIO

R. N. do Almada, 69, Lisboa

CIMENTO PORTLAND LAITIER

Produção annual 100.000:000 kilos

Marca Progresso

Produção annual 100.000:000 kilos

Da Société générale du Portland Laitier de Grénoble (França)

Ensaios do Laboratorio de Pontes e Calçadas
de Paris (24 dias) 51k,37 de tracçãoEste cimento é de qualidade superior
offerecendo tanta resistencia empregado com
areia como puroResiduo passado pelo peneiro de 5:000 malhas
por centimetro quadrado, 16,70 %

Este cimento, além de muitas obras importantes onde tem sido empregado com grandes resultados, foi preferido para as obras do porto de Musel, em Gijon (Hespanha), 30:000 toneladas

Unicos importadores C. Mahony & Amaral, Rua Augusta, 100, 2.^o, LISBOA

Cooperativa INDUSTRIA SOCIAL

RESPONSABILIDADE LIMITADA
FUNDADA EM 1872

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

FUNDIÇÃO DE FERRO E BRONZE

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

PREÇOS MINIMOS

Rua Vinte e Quatro de Julho — LISBOA

D. M. DA COSTA RIBEIRO & C.

Effectuam transações em todos os ramos bancarios
e commerciaes

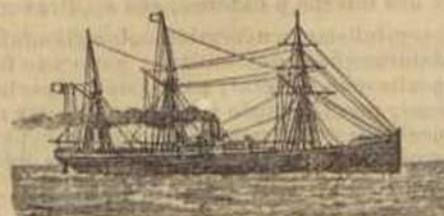
Tomam e saccum letras sobre todo o reino.
Compram e vendem papeis de credito.
Taxam sobre todas as praças de Hespanha, mesmo sobre
as menos importantes.
Tomam papel, saccum e dão cartas de credito, circulares
sobre a França, Italia, Inglaterra, Suissa, Alemanha, Belgica e
todas as principaes praças estrangeiras.

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

Royal Mail Steam Packet Company

(MALA REAL INGLEZA)



A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Em 19 de junho o paquete TRENTÉ para:
S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos
Montevideo e Buenos-Ayres

Para Southampton e Antuerpia

O paquete TAGUS esperado em 18 do corrente.

As recomendações para passageiros são inexcediveis em conforto, havendo a bordo destes paquetes todos os melhoramentos que se tem inventado para minorar os incomodos de uma viagem por mar.

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

AGENTES

Em Lisboa:—KNOWLES RAWES & C.^a—R. dos Capelistas, 31, I.^o
No Porto:—W. C. TAIT & C.^a—Rua dos Ingleses, 23, I.^o



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

TARIFA ESPECIAL L. N.º 2 — GRANDE VELOCIDADE

Bilhetes d'assignatura

Desde 1 de Julho de 1893

PREÇOS

Entre Lisboa e as estações abaixo indicadas	Por 3 meses			Por 6 meses			Por 1 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
Queluz-Bellas, Oeiras ou Sacavem.....	18:500	14:000	9:500	28:000	21:000	14:000	42:000	34:500	24:000
Cintra, Cascaes ou Alverca	32:000	24:000	16:000	48:000	36:000	24:000	72:000	54:000	36:000
Villa Franca.....	35:000	26:000	17:500	52:000	39:000	26:000	78:000	58:500	39:000

Os bilhetes para as linhas de Leste e de Cintra são validos para ou desde as estações de Caes dos Soldados ou Central do Rocio.

Os bilhetes para o Ramal de Cascaes são unicamente validos desde ou para a Central do Rocio.

Reduçâo de preços para familias

1.ª As creanças até 15 annos de edade gosam do abatimento de 15 %, sobre os preços supra.

2.ª O assignante que tomar um ou mais bilhetes para sua familia (pae, mãe, conjugue ou filhos maiores de 15 annos) terá no bilhete ou bilhetes a mais do seu, as seguintes reducções de preço :

- 1 bilhete a mais 5 %.
- 2 bilhetes a mais 10 %.
- 3 bilhetes a mais ou numero superior 15 %.

Nos bilhetes de creanças não haverá outra reducção além da indicada na 1.ª condição supra, nem o seu numero se contará para a reducção a que se refere esta 2.ª condição.

Esta concessão só terá logar quando os bilhetes de familia sejam nas mesmas condições do bilhete do assignante primitivo, isto é: quando forem da mesma classe, validos para o mesmo percurso, e durante o mesmo periodo.

Ampliações de prazo

O prazo dos bilhetes de assignatura de 3 mezes poderá ser prolongado por mais outros 3 mezes, e findo este prazo por mais 6 mezes, e o dos de 6 mezes por mais 6 mezes, mediante o pagamento da diferença entre os preços d'esta tarifa, correspondentes a uns e outros prazos sempre que esta ampliação se requisite com a antecedencia de 8 dias da data em que findar a validade do bilhete.

Esta ampliação de prazo não poderá, porém, passar de um anno, devendo portanto, terminar aos 12 mezes da data do primitivo bilhete.

Condições

1.ª Os bilhetes tomados para uma linha não são validos para qualquer outra, assim: os bilhetes para Cintra ou Queluz não são validos para as linhas de Cascaes ou de Leste; os de Oeiras e Cascaes não são validos para as linhas de Leste ou de Cintra nem os de Sacavem a Villa Franca para as linhas de Cintra ou Cascaes.

§ unico.—O assignante que desejar que o seu bilhete seja valido para as estações de uma das outras linhas em que o preço é igual, ou inferior, pagará uma taxa supplementar de 50 % sobre o preço do seu bilhete.

Sendo para as estações de 3 linhas pagará o dobro.

2.ª As assignaturas só começam no dia 1 de cada mez devendo ser requisitadas com 8 dias de antecedencia, nas estações de Lisboa, Rocio, Caes dos Soldados, Alcantara Terra ou Alcantara Mar, ou nas de Queluz-Bellas, Cintra, Oeiras, Cascaes, Sacavem, Alverca e Villa Franca, nos impressos que para esse fim, se acham á disposição do publico nas referidas estações. A esta requisição juntará o assignante uma photographia sua, medindo 0^m,037 de altura por 0^m,032 de largura, despegada do cartão, photographia que será collada ao respectivo bilhete e devidamente carimbada pela Companhia.

3.^a O preço da assignatura é pago adiantadamente e sempre por completo. Cada assignante depositará, no acto de requisitar o bilhete, a quantia de 18000 réis como garantia de que torna a requisição efectiva e de que restituírá o bilhete logo que finde o seu prazo de validade. Este depósito ser-lhe-há devolvido na estação em que o tenha efectuado, em troca do bilhete, dentro dos 8 dias do termo da assignatura. Findo este prazo perde o direito ao depósito. As requisições serão assignadas pelos interessados. Sendo estes menores, os seus pais ou tutores assignal-as-hão tambem; sendo analphabetos, as requisições serão assignadas por 2 testemunhas idoneas aceites pela Companhia.

4.^a O bilhete de assignatura é absolutamente pessoal e intransmissível. Não terá valor algum quando não traga a photographia do assignante e quando por este não esteja assignado.

§ 1.^º Dando-se o caso de qualquer pessoa que não seja o proprio assignante, fazer uso ou tentar fazer uso d'esses bilhetes, será o bilhete cassado pelos agentes da Companhia, e em seguida anulado, isto sem prejuizo do processo a seguir contra os autores e cumplices d'esta fraude ou tentativa de fraude.

§ 2.^º Havendo perda ou extravio do bilhete, deve o assignante comunicá-lo imediatamente ao chefe de Fiscalisação e Estatística da Companhia, Lisboa, (Caes dos Soldados). O bilhete destinado a substituir o que foi perdido, só será entregue ao assignante 8 dias depois da recepção da referida comunicação, prazo indispensável para se averiguar seguramente se o primeiro não anda em mãos estranhas. Querendo viajar enquanto não possue novo bilhete, o assignante pagará as suas passagens por inteiro, e sobre elles, não terá direito a restituição alguma nem a perdas e danos.

5.^a Os bilhetes de assignatura são validos para os comboios ordinarios do serviço publico, com excepção dos expressos e rápidos, que conduzam carruagens das classes correspondentes ou inferiores ás que os mesmos bilhetes mencionam.

O assignante tem o direito de tomar ou deixar os citados comboios em qualquer das estações comprendidas no trajecto indicado no seu bilhete.

§ unico.—Será anulado o bilhete de qualquer assignante, que tente utilisa-lo ou o utilize em percurso que não seja o mesmo que o bilhete indica, revertendo o seu custo a favor da Companhia e perdendo o assignante, portanto, todos os direitos e regalias adquiridas pela compra do bilhete. Comtudo o assignante que pretender seguir para além do ponto extremo que abrange o itinerario indicado no seu bilhete, poderá fazê-lo sempre que avise o revisor do comboio antes de chegar á estação a que se destina, pagando então o complemento de taxa como se fosse munido de bilhete ordinario.

6.^a Se o assignante fôr encontrado em carruagem de classe superior á designada no seu bilhete, pagará o preço inteiro do logar que fôr ocupando desde a origem do comboio até onde se apeie, a não ser que previamente, haja avisado o revisor, pois que, n'este caso, terá que satisfazer, apenas a diferença, segundo os preços da Tarifa Geral, entre os preços do logar ocupado e d'aquelle que corresponder ás indicações do bilhete.

Quando, porém, o assignante fôr obrigado, por falta de logares, a tomar carruagem de classe inferior á do seu bilhete, não terá direito a reembolso ou indemnização alguma.

7.^a A idade das crianças, que queiram utilizar-se das vantagens especiais que esta tarifa lhes concede, tem que ser comprovada por certidão authentica, que se juntará á respectiva requisição do bilhete.

8.^a Não se concede transporte gratuito de bagagens. Os assignantes só poderão transportar gratuitamente consigo os volumes que tragam nas carruagens e que possam caber no espaço para esse fim reservado a cada logar.

9.^a O assignante compromette-se formalmente:

1.^º A não se constituir recoveiro em prejuizo da Companhia, transportando como bagagem sua, objectos pertencentes a terceiros;

2.^º A não produzir sob pretexto de quaisquer prejuízos, reclamação alguma contra a Companhia por motivo de demora, paragem ou interrupção na circulação da linha, mudança de serviço, diminuição no numero dos comboios e falta de logares nas carruagens;

3.^º A apresentar a pedido dos empregados da Companhia e toda a vez que estes lh' o exijam, o seu bilhete, do qual sempre será portador quando queira utilisa-lo, e a reproduzir a sua assignatura quando os mesmos empregados o requeiram. E quando aquella apresentação não tenha lugar, será o assignante para todos os efeitos, considerado como passageiro sem bilhete;

4.^º A devolver à Companhia o seu bilhete logo que d'este termine o prazo de validade.

10.^a A falta casual, ou forçada, de utilização do bilhete não constitue o assignante nem os seus sucessores e herdeiros, no direito de reclamar indemnização, ou compensação alguma á Companhia, particularmente dando-se extravio do bilhete, doença, impedimento ou morte do assignante.

Em caso algum, portanto, poderá o assignante, quem o represente ou quem lhe succeda, reclamar o valor total ou parcial da assignatura, cujo preço, uma vez pago, pertence de direito e para todos os efeitos á Companhia.

11.^a Em tudo que não seja contrario ás disposições da presente ficam em vigor as condições da Tarifa Geral.

12.^a Fica, pela presente, annullada e substituída a tarifa especial L. N.^º 2 de 19 de Abril de 1892.

Lisboa, 4 de Junho de 1893.

O Director Geral da Companhia

M. Affonso d'Espregueira.

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

SERVIÇO COMBINADO COM OS CAMINHOS DE FERRO DO MINHO E DOURO E PORTO À PVOA E FAMALICÃO

SERVIÇO DE VERÃO DE 1893

BANHOS E AGUAS MINERAES

Bilhetes de ida e volta por preços reduzidos VALIDOS POR DOIS MESES. — Primeiro dia de venda 15 de junho. — Último dia de venda 15 de outubro. — Último para o regresso 31 de outubro

PREÇOS DOS BILHETES

Das estações abaixo ás da frente sem reciprocidade	Classe	Caxias a Cascaes		Cinfães		Torres Vedras		Caldas da Rainha		S. Martinho, Cella e Vallado		Figueira e Banhos de Amieira		Aveiro		Espinho, Granja e Porto		Braga, Barcellos e PovoadeVarzin		Vianna e Caldas d'Areos		Ancora, Caminha Valença, Moledo e Regoa	
		Adultos	Crianças até 12 annos	Adultos	Crianças até 12 annos	Adultos	Crianças até 12 annos	Adultos	Crianças até 12 annos	Adultos	Crianças até 12 annos	Adultos	Crianças até 12 annos	Adultos	Crianças até 12 annos	Adultos	Crianças até 12 annos	Adultos	Crianças até 12 annos	Adultos	Crianças até 12 annos		
Lisboa Rocio ou Caes dos Soldados	1. ^a	—	—	—	—	—	—	3.710	3.060	4.580	3.770	7.450	6.140	9.460	7.790	11.580	9.540	13.220	11.180	14.080	12.040	15.080	13.040
	2. ^a	—	—	—	—	—	—	2.800	2.380	3.570	2.940	5.600	4.780	7.370	6.070	9.010	7.420	10.200	8.700	11.010	9.420	11.510	9.920
	3. ^a	—	—	—	—	—	—	2.080	1.710	2.550	2.100	4.150	3.420	5.260	4.330	6.450	5.310	7.370	6.230	7.950	6.810	8.450	7.310
Santarem	1. ^a	—	—	—	—	4.730	3.900	6.450	5.320	6.030	4.900	4.110	6.720	5.530	8.840	7.280	10.480	8.920	11.340	9.780	12.340	10.780	
	2. ^a	—	—	—	—	3.690	3.040	5.040	4.150	5.720	3.880	3.200	5.240	4.320	6.890	5.670	8.170	6.950	8.890	7.670	9.390	8.170	
	3. ^a	—	—	—	—	2.640	2.170	3.610	2.970	4.080	3.360	2.780	2.290	3.740	3.080	4.920	4.050	5.840	4.970	6.420	5.550	6.920	6.050
Torres Novas	1. ^a	4.050	4.000	4.750	3.910	5.680	4.680	7.250	5.970	6.500	5.630	4.070	3.350	5.780	4.760	7.500	6.540	9.140	8.180	10.000	9.040	11.000	10.040
	2. ^a	3.620	3.110	3.720	3.060	4.420	3.640	5.630	4.640	5.100	4.390	3.170	2.610	4.490	3.700	5.700	5.090	6.980	6.370	7.700	7.000	8.260	7.500
	3. ^a	2.560	2.200	2.660	2.190	3.170	2.610	3.800	3.310	3.300	2.800	2.270	3.220	2.650	4.000	3.640	4.920	4.560	5.500	5.140	6.000	5.640	
Abrantes a Chança	1. ^a	6.060	5.460	6.160	5.370	7.500	6.000	7.500	6.800	5.800	5.100	4.500	6.300	6.000	7.600	7.000	9.240	8.640	10.160	9.500	11.100	10.500	
	2. ^a	4.840	4.340	4.940	4.200	5.800	4.800	5.800	4.800	5.200	4.500	4.100	5.500	5.000	4.500	5.000	7.180	6.780	7.900	7.500	8.400	8.000	
	3. ^a	3.400	3.000	3.500	2.900	4.000	3.500	4.000	3.500	3.500	3.000	2.900	3.500	3.000	4.200	4.000	5.120	4.920	5.700	5.500	6.200	6.000	
Craio a Assumar e Cunheira a C. de Vide	1. ^a	5.760	6.060	6.860	5.970	8.300	7.000	8.300	7.000	7.200	6.000	6.100	5.500	7.200	6.000	8.700	7.500	10.340	9.140	11.200	10.000	12.200	11.000
	2. ^a	5.340	4.840	5.440	4.790	6.700	5.500	6.700	5.500	5.800	4.800	4.900	4.200	5.800	5.300	7.000	6.000	8.280	7.280	9.000	8.500	9.500	8.500
	3. ^a	3.800	3.400	3.900	3.390	4.600	4.000	4.600	4.000	4.000	3.500	3.400	3.000	4.000	3.700	4.200	4.000	5.720	5.120	6.360	5.700	6.800	6.200
Santa Eulalia, Elvas e Marvão	1. ^a	7.460	6.760	7.560	6.670	9.000	7.500	9.000	7.500	8.200	7.000	7.200	6.000	8.200	7.200	10.000	8.500	11.640	10.140	12.500	11.000	13.500	12.000
	2. ^a	6.540	5.340	6.640	5.200	7.000	6.000	7.000	6.000	6.000	5.500	5.800	4.800	6.000	5.800	7.000	6.000	6.280	8.280	9.000	10.500	9.500	8.500
	3. ^a	4.200	3.800	4.300	3.700	5.500	4.800	5.500	4.800	4.500	4.500	4.000	3.500	4.500	4.000	5.200	6.000	6.120	7.500	6.700	8.000	7.200	
Payalvo	1. ^a	5.300	4.530	5.400	4.440	6.300	5.180	6.610	5.440	6.200	5.100	3.400	2.820	5.170	4.200	7.300	6.010	8.040	7.650	9.800	8.510	10.800	9.510
	2. ^a	4.110	3.520	4.210	3.470	4.900	4.040	5.140	4.240	4.840	3.600	2.680	2.210	4.030	3.200	5.680	4.680	5.960	7.680	6.680	8.180	7.180	
	3. ^a	2.920	2.400	3.020	2.480	3.500	2.900	3.670	3.020	3.450	2.840	1.920	1.580	2.880	2.370	4.070	3.350	4.000	4.270	5.570	4.850	6.080	5.350
Coimbra e Coimbra B.	1. ^a	8.600	7.250	8.700	7.160	6.070	4.000	4.680	3.860	4.270	3.520	1.500	1.240	—	—	4.100	3.380	5.740	5.020	6.600	5.880	7.600	6.880
	2. ^a	6.680	5.630	6.780	5.580	4.720	3.900	3.640	3.010	3.340	2.750	—	—	—	—	3.180	2.620	4.460	3.000	5.180	5.680	5.180	
	3. ^a	4.750	4.000	4.850	3.900	3.390	2.700	2.610	2.150	2.380	1.960	—	—	—	—	2.280	1.880	3.200	2.800	3.780	3.380	4.280	3.880
Gaya e Porto	1. ^a	12.540	10.500	11.940	9.830	10.090	8.240	8.620	7.100	8.220	6.770	5.440	4.510	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	2. ^a	9.750	8.160	9.290	7.250	7.800	6.420	6.720	5.530	6.410	5.280	4.250	3.500	—	—	—							

9.º ITINERARIO que deverão seguir os passageiros portadores d'estes bilhetes,

DA LINHA A NOVO A ODEBRECHT tanto à ida como à volta

MUD. MARQUES OFICINA

Das estações ou linhas abaixo indicadas para as da frente tanto à ida como à volta.	Caxias a Cascaes	Cintra	Torres Vedras	Chaves da Rainha	S. Martinho, Cella e Vallenado	Baobô de Amieira e Pigueira	Avalro	Espinho, Grajaú ou Porto	Minho, Douro e Povoa
Lisboa Rocio.....	—	—	Directamente	Directamente	Directamente	Directamente ou por Norte e Alfarel.	Directamente ou por Torres e Alfarel.	Directamente ou por Torres e Alfarel.	Directamente ou por Torres e Alfarel.
Lisboa Caes dos Soldados.....	—	—	—	Por Lisboa-R.	Por Lisboa-R.	Por Alfarelos (Baobô de madeira)	Por Alfarelos (Baobô de madeira)	Directamente	Directamente (não vale para Portugal no Porto)
Santarem	—	—	—	Por Lisboa-R.	Por Lisboa-R.	Por Alfarelos	Directamente	Directamente	Directamente
Torres Novas	—	—	—	Por Lisboa-R.	Por Lisboa-R.	Por Alfarelos	Directamente	Directamente	Directamente
Payalvo	—	—	—	Por Lisboa-R.	Por Lisboa-R.	Por Alfarelos	Directamente	Directamente	Directamente
Abrantes a Elvas e Marvão e linha da Beira Baixa.....	—	—	—	Por Lisboa-R.	Por Lisboa-R.	Por Alfarelos (Baobô de madeira)	Directamente	Directamente	Directamente
Coinbra	—	—	—	Por Lisboa-R.	Por Lisboa-R.	Por Alfarelos	Directamente	Directamente	Directamente
Gaya e Porto.....	—	—	—	Por Lisboa-R.	Por Lisboa-R.	Por Alfarelos (Baobô de madeira)	Directamente	Directamente	Directamente
Torres Vedras e Leiria.....	—	—	—	Por Lisboa-Alc.	Por Lisboa-R.	Por Alfarelos	Directamente	Directamente	Directamente
Linhás do Minho e Douro.....	—	—	—	Por Lisboa-Alc.	Por Lisboa-R.	Por Alfarelos	Directamente	Por Alfarelos	Por Alfarelos

N. B. — Os passageiros, entre as estações indicadas no quadro supra com as palavras *faculdade de mudança*, poderão à ida ou à volta seguir por Lisboa-Rocio em lugar de Alfarelos, pagando de cada vez 30% do custo do seu bilhete. As senhas para este fim só poderão ser obtidas na estação onde o passageiro compre o bilhete, ou n'aquele de onde deve regressar.

Bagagens

10.º Mudança de classe.—É permitido ao passageiro a mudança para classe superior em todo ou em parte do percurso, pagando a diferença segundo os preços da tarifa geral.

11.º Locares de luxo.—Os bilhetes de 1.ª classe facultam a ocupação de lugares de luxo mediante o pagamento da sobre-taxa regulamentar. Os bilhetes de criança contam-se para este efeito como meios bilhetes.

12.º Excesso de percurso.—Estes bilhetes só são válidos entre a estação de partida e a de destino. Sera considerado passageiro sem bilhete o que passar além da ultima estação de destino indicada no seu bilhete.

13.º Estes bilhetes podem ser utilizados em todos os comboios de serviço público ordinário que tenham carruagens de classe correspondentes e que sigam directamente aos pontos de destino, aos pontos de paragem previstos na condição 3., ou aos enrocamentos em que o passageiro tenha que mudar de via.

14.º A travessia em Lisboa entre as estações de Caes dos Soldados e Central do Rocio é de conta dos passageiros.

Quando pretendam despachar a bagagem para uma estação intermédia, terão que apresentar a senha de paragem para essa estação.

Faltando a estes preceitos, a bagagem será expedida para o ponto de destino, marcado no bilhete, pelo trajecto mais curto.

As bagagens que tenham de passar em Lisboa da antiga rede (Norte e Leste, Ramais de Cáceres e de Coimbra, Beira Baixa e Minho e Douro) para a nova rede (Linhas de Cintra e Torres e Torres à Figueira, e Ramal de Cascaes) só poderão ser despachadas directamente a destino quando o comboio que as tome, siga directamente para a estação central do Rocio.

Lisboa 27 de maio de 1893.

8.º (sexta) (sexta)

O DIRECTOR GERAL DA COMPANHIA

M. Afonso d'Espregueira.

15.º Peso concedido.—Cada passageiro tem direito ao transporte gratuito de 30 kilogrammas de bagagem registada. Os excessos serão taxados pelas tarifas gerais de cada linha.

As bagagens que tenham de passar em Lisboa da antiga rede

(Norte e Leste, Ramais de Cáceres e de Coimbra, Beira Baixa e

Minho e Douro) para a nova rede (Linhas de Cintra e Torres e

Torres à Figueira, e Ramal de Cascaes) só poderão ser despachadas directamente a destino quando o comboio que as tome, siga

directamente para a estação central do Rocio.

16.º Não se registam directamente, bagagens para a nova rede

aos comboios cuja marcha termine em Lisboa (Caes dos Soldados) podendo comodo ser feito o despacho para esta estação, ficando a cargo dos passageiros o transporte para a estação central do Rocio.

17.º Os passageiros aos quais é facultada a escolha de itinerário, tem que declarar a via que seguem, ao despachar a bagagem.