

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

Contendo uma PARTE OFICIAL, por despachos de 5 de março de 1888 e 27 de julho de 1896, do Ministerio das Obras Publicas



Anvers — 1894

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

Redactores: Madrid, D. JUAN DE BONA — Paris, L. CRETEY — Liverpool, W. N. CORNETT — Lourenço Marques, J. M. COSTA



Anvers — 1894

REDACÇÃO — Rua Nova da Trindade, 48 — LISBOA

TELEPHONE N.^o 27

Annexo d'este numero

Tarifa especial n.^o 14 — Grande velocidade — Bilhetes de assignatura em todas as linhas da Companhia Real.

SUMMARIO

A ponte Maria Pia, por Xavier Cordeiro	Pag. 305
Carta de Inglaterra, por W. N. Cornett	306
Parte Oficial. — Relatório da comissão para a verificação da resistência das pontes metálicas — Decreto da secretaria geral	307
Tarifas de transporte	308
Automobilismo (ilustrado)	308
Notas de viagem. — XXVII — Um dia de excursão — O caminho de ferro Rubatino — Material esquisito — Wagons feitos carragens — Marsa e La Goletta — A Italia na Tunísia — Carthago e as suas ruínas — O círculo — O carnaval em agosto	309
Os semáforos eléctricos nas estações do Porto	310
O monopólio do j. go	311
Parte financeira. — Carteira dos acionistas — Revue de la Bourse de Paris, por L. C. — Boletim da Praça de Lisboa, por J. F. — Curso dos cambios descontos e agios — Cotações dos fundos portugueses e títulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguesas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis	311 a 313
Carris de ferro de Lisboa	314
Os nossos collegas	314
Linhas portuguesas. — Estação central do Porto — Regresso — Sete elevadores — Ponte da Esgueira — Zambezia — Comboios de Espinho	314
Linhas espanholas. — Bilbao a Durango — Monforte a Pontevedra — Salamanca a Peñaranda — Linares a Almeria	315
Linhas estrangeiras. — Alemanha — Brazil — Egypto	315
Companhia Real dos Caminhos de ferro Portugueses — Relatório — Continuação	316
Avisos da serviço	317
Arrematações	317
Casas recomendadas	318
Agenda do viajante	318
Anúncios	319
Horário em 16 de outubro de 1897	319
Vapores a sair do porto de Lisboa	320

A ponte Maria Pia

PE LA segunda vez acaba esta ponte de ser examinada por uma comissão de engenheiros, nomeada pelo governo, em virtude de apreensões de uma parte do público da segunda cida de do reino, sobre as condições de resistencia da mesma ponte.

A primeira vistoria teve lugar em janeiro de 1891, isto é, 14 anos depois da construcção terminada em 1877.

Receava-se que a proximidade da fabrica de sulfureto de carbono, pelo desenvolvimento de vapores de ácido sulfuroso, prejudicasse a ponte, visto taes vapores, que na atmosphera se transformam em ácido sulfurico, poderem atacar-lhe a pintura, e em seguida o ferro.

De taes receios, que se baseavam em meras presumpções, nasceu por esse tempo, tambem, a famosa lenda da chuva de rebites. Dizia-se que a ruina chegará a ponto dos rebites cahirem... de podres!

A comissão não encontrou vestigio algum do effeito do ácido sulfuroso na pintura. As peças da ponte estavam perfeitamente resguardadas dos agentes atmosféricos por camadas de tinta.

Pelo que respeita aos rebites, os que cahem são os que são cortados, por estarem leves, para serem substituídos por outros, como acontece com todas as pontes metálicas; notando-se que n'esta a proporção dos rebites substituídos é muito menor do que nos taboleiros rectos, ordinarios, podendo-se afirmar que até hoje a substituição de rebites se tem limitado ao pavimento da ponte, formado de ferro Zorés, e ao corrimão, isto é, às peças independentes do taboleiro, propriamente dito, e do arco.

Os fundamentos da segunda vistoria, agora realizada, são ainda os mesmos, e as conclusões da comissão igualmente as mesmas. A ponte, decorridos mais seis annos, isto é, 20 annos depois da construcção, acha-se em perfeito estado de conservação; nem de outro modo podia ser, porque a sua conservação está entregue a um partido permanente de pintores e de serralheiros, resultando que a ponte é toda pintada de tres em tres annos.

A comissão procedeu tambem a varias experiencias, medindo as flechas produzidas nos rins e no fecho do arco pela passagem de varios comboios. Achou-se nos rins uma flecha de 20 millimetros, em média, e no fecho 15 millimetros. Estas flechas, que estão de acordo com as medidas nas experiencias feitas em 1877, parece não deixarem a menor duvida sobre a resistencia e rigidez da construcção. Em 160 metros de vão, uma flecha de 15 a 20 millimetros é quasi phantastica,

E' de esperar que as apprehensões do publico não reapareçam.

Com o tunnel da Serra do Pilar deram-se casos semelhantes. Este tunnel havia ficado com um pequeno defeito de construcção, consistindo em que o pé direito do lado do norte, proximo á testa, lado do Porto, apresentava um jorro para dentro do tunnel, parecendo que tendia a cahir.

Logo em seguida á abertura da ponte á exploração, espalhou-se no Porto que o tunnel ameaçava ruina.

A comissão que o examinou não ficou inteiramente convencida da sua estabilidade e recommendou que o tunnel fosse observado durante um certo tempo. Assim se fez. Não se manifestando, porém, signal algum de ruina, breve cessou a fiscalisação e cessaram tambem os receios do publico.

Passados 14 annos, em 1891, surgiram novamente as apprehensões pela estabilidade do tunnel, como se um tão longo prazo não fosse prova suficiente de que o defeito da construcção era apenas aparente, e em virtude d'isso ordenou o governo que se fizesse o estudo da reconstrucção da parte do tunnel que se julgava em mau estado. Foi, com effeito, projectada a demolição e a reconstrucção dos pés direitos na extensão de 20,0 metros e este projecto foi levado á execução em 1893, reconhecendo-se então quanto eram infundados os receios pela estabilidade do tunnel, pois que a alvenaria

demolida estava perfeitamente consolidada não apresentando fenda alguma.

Não é muito de suppor que a Companhia Real, desconhecendo por completo os seus interesses, occulte a ruina de um tunnel ou de uma obra da importancia da ponte Maria Pia.

A grande tarefa da substituição dos taboleiros metalicos das pontes primitivas do typo Kennard, encetada pela companhia em 1889, não foi motivada por apprehensões do publico, mas sim resultou da sua propria iniciativa.

Até á presente epoca já foram renovados 48 tramos de 11^m, 24 de 15^m, 14 de 18^m, 12 de 22^m e 29 de 30^m, além das pontes de Tejo, Asseca, Alviella e Jamor e outras pontes de vão inferior a 11^m.

A ponte Maria Pia é uma obra magistralmente projectada e executada com notavel perfeição; podendo-se dizer que constitue, com o viaducto de Garabit, as duas obras primas de Eiffel.

Como se sabe, o projecto da ponte Maria Pia foi submetido ao exame de uma commissão de engenheiros formada das tres summidades, Krantz, Molinos e de Dion.

O relatorio d'estes engenheiros conclue do modo seguinte:

«Le projet de M.M. Eiffel & C.^{te} est bien conçu et parfaitement executable dans ses données générales: les conditions de stabilité de l'arc sont satisfaisantes; l'écartement donné aux naissances entre les fermes le met dans de bonnes conditions pour résister aux efforts du vent et aux oscillations horizontales qui peuvent se produire au passage des trains. Les coeficients de résistance sont généralement peu élevés, on peut donc assurer que ce pont, bien executé et monté avec soin, se comportera bien.»

O projecto foi estudado por M. Seyrig, que então estava ao serviço da casa Eiffel. Não podemos dar melhor ideia d'esta importante obra do que mencionando alguns dados de construcção.

O comprimento total da parte metalica da ponte, entre os paramentos dos dois encontros, é de 352^m, 875, do qual 160^m correspondem ao arco e 192^m, 875 aos via ductos de um e outro lado. O arco é de forma parabolica; a sua flecha de intradorso é de 37^m, 50; a sua altura no meio de 10^m. Esta altura, que dá ao arco uma grande rigidez, diminue de um e outro lado, sendo, porém, ainda de 7^m nos rins, isto é, nos pontos onde se inserem dois pilares que supportam o taboleiro recto.

Os apoios do arco consistem em quatro fortes articulações, duas de cada lado, distantes 15^m uma da outra. D'este modo o arco offerece uma grande base para resistir aos effeitos do vento.

O peso total da parte metalica da ponte é de 4:100 toneladas, sendo 512 do arco, na razão de 3.200 kilos por metro corrente.

A ponte Britannia, com vãos de 140^m, peza 11:300 kilos por metro linear. Isto mostra a grande vantagem do arco.

A sobrecarga adoptada para o calculo da resistencia da ponte foi de 4.000 kilogrammas por metro corrente ou 640 toneladas em todo o arco. Esta sobrecarga excede por tal forma o peso dos comboios ordinarios, que tendo-se empregado, nas experiencias, um comboio formado de duas machinas Sharp do Minho e Douro, seguidas de wagons com o maximo de carga, não se obteve para meio arco mais de 3.000 kilos por metro corrente. Segue-se que realmente a ponte, nos casos mais desfavoraveis, não está sujeita a esforços superiores a $\frac{3}{4}$ dos calculados no projecto, isto é, a 4^k, 5 em logar de 6 k. por millimetro quadrado.

E' esta uma das razões que explicam o facto já citado de não ter sido necessario substituir rebites nem no arco nem nos taboleiros rectos. Mas duas outras razões ha d'este facto notavel; são elles, a grande massa metalica da ponte e a propriedade que apresenta o arco, de trabalhar em todas as suas partes, exclusivamente á compressão. Effectivamente os rebites affrouxam, em virtude das vibrações, proporcionalmente aos esforços que supportam, e mais quando estes esforços variam de sentido do que quando actuam n'un sentido constante.

Na ponte Maria Pia o trabalho do ferro é pequeno, como vimos, e é sempre de compressão no arco. As vibrações são portanto pequenas e, distribuindo-se por toda a ponte exercem pouca accão nos rebites.

Está, pois, esta importante obra de arte em excellentes condições de resistencia; e se a sua conservação fôr sempre cuidadosa, não pôde haver receio de que esteja proximo o termo da sua duração.

Mostram, com efecto, as innumerias experiencias executadas por habeis experimentadores, que uma barra de ferro sujeita a choques repetidos de uma força inferior á sua resistencia no limite de elasticidade, não chega a romper, por mais que se repitam os choques. Se, pelo contrario, a barra fôr sujeita a uma força que excede o limite de elasticidade, a fractura tem lugar tanto mais rapidamente quanto maior fôr essa força.

O facto dos taboleiros do typo Kennard não terem resistido mais de 30 annos, prova unicamente que n'elles o ferro trabalhava a coefficients superiores ao limite de elasticidade do ferro, o qual é de 15 a 20 kilogrammas; o que não succede na ponte Maria Pia, como mostrâmos. A ponte Britannia, construida em 1850, isto é, ha proximamente 48 annos, continua a estar de pé, e não ha receio algum de que morra de velha.

Não se diga que a proximidade do mar é causa de mais rapida ruina para a ponte Maria Pia, porque a ponte Britannia, situada no estreito de Menai, isto é, sobre o mar, não se acha mal por esse motivo.

A accão do ar maritimo obriga certamente a uma conservação activa, e a nada mais.

Xavier Cordeiro.

CARTA DE INGLATERRA

Liverpool, 10 de outubro de 1897.

Acaba de se publicar o relatorio geral do *Board of Trade*, sobre o capital de acções e emprestimos, trafe go de passageiros e mercadorias, etc., dos caminhos de ferro do Reino Unido, durante o anno de 1896, o qual mostra um augmento material nos productos liquidos. O capital de toda a classe de acções excede de £ 1.029.000.000. O trafe go de passageiros produziu mais de £ 39.000.000, o de mercadorias mais de £ 46.000.000 e o trafe go diverso mais de £ 4.000.000, excedendo o total a somma de £ 90.000.000, contra a de £ 85.000.000 em 1895.

A analyse do trafe go ordinario de passageiros mostra o producto de £ 3.133.000 no de 1.^a classe, de £ 2.058.000 no de 2.^a classe, e no de 3.^a classe a quantia importante de £ 24.780.000. Os bilhetes especiaes produziram a somma de £ 2.915.000 e os excessos de bagagem, recovagens, etc., a de £ 6.235.000, sendo o total de £ 39.121.000, ou mais £ 1.760.000 do que no anno anterior.

A quantidade de passageiros transportados pelas varias companhias no mesmo periodo foi, em numeros redondos, como segue: em 1.^a classe, 31.362.000, ou

mais 1.372.000 do que em 1895; em 2.^a classe 60.373.000, sendo o aumento de 1.805.000; e em 3.^a classe, 888.604.000 ou um aumento de 47.391.000 em comparação com o anno anterior; sendo o aumento total de 50.568.000, ou 5,4 por cento, com exclusão dos portadores de bilhetes de assignatura.

O transporte de mineraes foi de mais de 254.000.000 toneladas, e de mercadorias geraes de 101.000.000 toneladas, um aumento de mais de 22.000.000 toneladas em comparação com 1895.

As despesas totaes de exploração excederam de £ 50.000.000, custando o carvão e coke só por si a somma de £ 2.839.000.

*

A companhia *London and North Western* está fazendo experiencias no curto trajecto entre Euston (Londres) e Watford, com o novo metodo de illuminar as carroagens ferroviarias por meio da electricidade. O metodo alludido consiste, como já disse em uma das minhas cartas anteriores, em fixar a cada carroagem um dynamo e accumuladores proprios para que cada carroagem produza para si a sua illuminação. E' um melhoramento tão evidente, comparado com o sistema actual, que é difficil explicar a tardança que tem havido até agora na sua adopção.

*

O novo serviço expresso da tarde do caminho de ferro *South-Eastern* parece ter perturbado muitissimo o trafego entre este paiz e França. Até a primavera do anno corrente o trafego seguia augmentando mais e mais pela via de Calais, a tal ponto que correram frequentes rumores da suspensão do serviço Folkestone-Boulogne. Mas agora nota-se uma mudança completa. Durante o mez passado viajaram pela via de Boulogne 60.247 passageiros contra 29.039 pela de Calais, seguindo Dieppe com 25.349 e Havre com 4.733. Grande parte do augmento alludido no trafego continental do *South Eastern Railway* attribue-se á recente e grande melhoria nos comboios que fazem o referido serviço e especialmente nas carroagens de 3.^a classe, que, na actualidade, deixam pouco ou nada a desejar.

*

Mais uma vez offerecem os caminhos de ferro, por meio de um relatorio governamental, a demonstração consoladora de que para evitar desastres convém passar a vida n'uma carroagem ferro-viaria. O relatorio a que me refiro mostra que o numero total de passageiros mortos em 1896, por causa de accidentes nos comboios, material movel ou via, foi de 5. O numero de viagens de passageiros, excluindo os bilhetes de assignatura, foi d'uns 980.339.677. Prova-se, pois, que houve apenas um morto em 196.067.935 viagens, o que fornece indicação muito satisfactoria do cuidado e efficia com que sob a inspecção do *Board of Trade* os nossos caminhos de ferro se exploram. Não é menos satisfactoria a diminuição no numero de accidentes ocorridos nos nossos comboios. Em 1875, por exemplo, o numero de tales accidentes foi de 161, mas no anno passado, devido sem duvida a maior vigilancia e regulamentos mais severos, o numero não excede 54.

*

Os promotores dos caminhos de ferro economicos que devem constituir uma especie de rede em toda a superficie da ilha de Anglesey estão dando os passos necessarios para começar immediatamente a sua empresa, e os engenheiros estão actualmente no terreno, traçando o curso que ha de seguir o novo caminho de ferro economico desde Beaumaris até — Llanfairprollgwyngyllgogerychwyrndrobwlltysiliogogogoch, ou bem

Llanfair P. G., pois é assim que se chama o logar, e não como no dialogo imaginario publicado pelo *Echo des Touristes* e referido no numero 233 da *Gazeta*, e que se vende como brinquedo nas varias praias do Paiz de Galles, sob o titulo de «Jawbreaker (rompe-queixadas) para os ingleses».

W. N. Cornett.

PARTE OFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria
Direcção dos serviços de Obras Publicas

Repartição de caminhos de ferro

Por ordem superior se publica o seguinte relatorio :

No desempenho da sua missão e no cumprimento do despacho ministerial de 23 de setembro ultimo, procedeu no dia 5 do corrente a commissão especial para a verificação da resistencia das pontes metalicas, creada por decreto de 1 de fevereiro de 1897, a um minucioso exame das condições de estabilidade e segurança e bem assim do estado de conservação da ponte Maria Pia sobre o rio Douro, na linha férrea do norte.

A commissão, representada por cinco dos seis vogaes effectivos que a constituem, e tendo como vogal aggregado, nos termos do regulamento respectivo, o director fiscal da exploração de caminhos de ferro, procedeu a rigorosa vistoria á referida obra de arte e, tendo observado as disposições regulamentares applicaveis, formula, por unanimidade, as seguintes conclusões :

1.^a Que é bom o estado das alvenarias da ponte, encontros, soccos dos pilares e soccos encontros do arco ;

2.^a Que se mantem sem a minima alteração a parte metalica das amarrações, que n'esta obra de arte são facilmente visitaveis, tanto nos pilares como nos encontros do arco ;

3.^a Que não ha em toda a obra o menor indicio de deformação, conservando-se inalteraveis as relações de posição das peças que formam os pilares metalicos que supportam o taboleiro, das que constituem o arco e mantendo-se o perfeito alinhamento das vias rectas ;

4.^a Que, examinado o estado das cravações por meio da percussão, efectuada em varios pontos, se não encontrou arrebite algum frouxo, informando a fiscalização official que, como exceção ao que succede geralmente em obras d'esta natureza, nos vinte annos de funcionamento d'esta ponte, não houve ainda necessidade de substituir um unico arrebite em qualquer das peças que constituem propriamente a ponte, isto é, no arco, nas vias, carlingas e contraventamentos, limitando-se a substituição aos arrebites das peças que formam, independentemente do sistema da ponte, o forro ou pavimento ;

5.^a Que as flechas accusadas pelas provas dynamicas realizadas com a passagem de tres comboios de passageiros e pela pura estatica; para a qual se fez a paragem, nos pontos convenientes, de um comboio de mercadorias formado por vinte e um wagons, estão perfeitamente em harmonia com o resultado das experiencias feitas por occasião da abertura da ponte á circulação;

6.^a Que é cuidadosamente mantido o bom estado de conservação de todos os ferros, revestidos de uma camada de minio, sob a pintura a oleo a cinzento, em que se occupa ininterrompidamente um partido de trabalhadores, por fórmula que a pintura completa da ponte se renova de tres em tres annos ;

7.^a Que a superstructura, carris, travessas e pavimento metalico impenetravel, parte independente da estructura da ponte, está tambem nas melhores condições ;

8.^a Que se não encontra vestigio algum da accão de quaesquer circumstancias anormaes que possa justificar as apprehensões de que, por parte do publico, parece ter sido por vezes objecto esta importante obra de arte.

Lisboa, em 7 de setembro de 1897. — João Joaquim de Mattos — Bento Fortunato de Moura Coutinho de Almeida d'Eça — José Joaquim de Paiva Cabral Couceiro — Pedro Ignacio Lopes — Antonio Lourenço da Silveira — Severiano Augusto da Fonseca Monteiro.

Secretaria geral

D. Carlos, por graça de Deus Rei de Portugal e dos Algarves, etc. Fazemos saber a todos os nossos subditos, que as cortes geraes decretaram e nós queremos a lei seguinte :

Artigo 1.^a E' o governo auctorizado a conceder a isenção de direitos no material fixo e circulante necessario para a construccion e primeiro estabelecimento do caminho de ferro de via reduzida entre Valença e Monsão na conformidade do orçamento superiormente aprovado e sob rigorosa fiscalização dos delegados do governo.

Art. 2º Fica revogada a legislacão em contrario.

Mandamos portanto a todas as auctoridades, a quem o conhecimento e execucao da referida lei pertencer, que a cumpram e guardem e façam cumprir e guardar tão inteiramente como n'ella se contém.

Os ministros e secretarios d'estado dos negocios da fazenda e das obras publicas, commercio e industria, a façam imprimir, publicar e correr. Dada no paço, aos 20 de setembro de 1897 — EL-REI, com rubrica e guarda. — *Frederico Ressano Garcia — Augusto José da Cunha.*

TARIFAS DE TRANSPORTE

Especial n.º 14 de grande velocidade da companhia real — bilhetes de assignatura. — Como annunciamos, começa a vigorar no proximo mez esta nova tarifa que vae annexa ao presente numero.

Com ella a companhia presta um grande serviço ao publico, e nomeadamente ao commercio, ás classes operarias e ás industriaes, pela facilidade que dá aos seus agentes se transportarem, em condições de preço razoabilissimas, entre quaesquer pontos das linhas.

Para as casas que teem caixeiros viajantes, por exemplo, os passes de livre circulação que lhes permitem a mais completa liberdade, tomando quaesquer comboios para todos os pontos, são de uma vantagem enorme.

Por 337\$500 réis por anno, equivalentes a 924 réis por dia, ou por 225\$000 réis que correspondem a 620 réis por dia, tem o passageiro a faculdade de se fazer transportar por todo e qualquer comboio a todo o ponto que escolher dentro da enorme area que servem as diferentes linhas da companhia. Assim, o comerciante pôde alargar o campo das suas operações aos pontos mais distantes da séde do seu negocio, porque tem sempre meio rapido de enviar o seu caixeiro a tratar com os freguezes, a regularizar contas, etc.

Para os pequenos percursos as vantagens são, da mesma forma, manifestas.

Não só para assumtos de commercio como para installar moradia em povoações mais ou menos distantes do centro de actividade do passageiro, estes bilhetes são de grande utilidade.

Um habitante do Porto poderá transferir a sua residencia a Espinho, por exemplo, durante todo o anno, e pagará, em 2.ª classe 63\$000 réis ou 172 réis por dia.

Ora não tomndo assignatura, viajando só nos comboios tramways e indo ao Porto uma só vez por dia, gastaria 146\$000 réis por anno. A economia é pois de cerca de 60 por cento.

Um morador de Coimbra quer ir á Figueira durante os seis meses de verão, a banhos ou a negocio.

Hoje, mesmo indo nos comboios tramways, que são os mais baratos, em 3.ª classe gasta por dia 300 réis; tomando bilhete de assignatura dispenderá 233 réis, terá a faculdade de ir mais de uma vez por dia, de utilizar todos os comboios e de se apear em qualquer ponto do transito.

Damos estes exemplos servindo-nos dos casos menos vantajosos em que a nova tarifa pôde ser utilizada, e ainda assim vemos que ella offerece economia e comodidade.

Os bilhetes do artigo 4.º chamados «para operarios e trabalhadores» facilitam ás classes menos abastadas poderem viver fóra de Lisboa, de Coimbra ou do Porto, pagando uma pequena quantia mensal e até semanal.

E ainda os operarios que, trabalhando na mesma fabrica e residindo na mesma localidade, queiram grupper-se para viajarem juntos, teem as vantagens do § 2.º d'esse artigo que lhes offerece preços tão reduzidos que chega a 3 réis por kilometro de percurso.

Para os moradores de Belem a Algés, que não podem tomar passe por 3 mezes, é um grande beneficio a assignatura mensal que, por 50 réis por dia, ou mesmo a semanal por 58 réis por dia, lhes dá direito a uma viagem de ida e outra de volta diariamente.

Outras muitas vantagens offerece esta tarifa, as quaes o publico reconhecerá, segundo os casos em que puder utilizar-se d'ella.

AUTOMOBILISMO

Proseguindo na série de referencias encetadas sobre tão momento assumpto e ainda e sempre no intuito de pôr os nossos leitores ao facto dos successivos melhoramentos introduzidos na industria das carroagens automoveis, occupa hoje as columnas do nosso jornal a descripção e os desenhos de duas carroagens, que se reputam das mais perfeitas que se tem realizado.

Referimo-nos aos modelos Panhard-Levassor, cujo nome deriva dos de seus inventores e alguns exemplares das quaes figuraram na ultima exposição do Palacio de Crystal, de Londres.

Nos records Paris-Rouen e Paris-Bordeus-Paris, excellentes provas praticas do valor relativo das diversas carroagens automoveis, as vantagens da Panhard-Levassor foram de molde a convencer os mais incredulos sobre a utilidade positiva d'este invento.



Visaram principalmente os inventores do systema que descrevemos a adaptar aos seus vehiculos um motor que lhes facultasse a indispensavel energia de impulsão, sem prejuizo da mais exigivel leveza.

O petroleo impunha-se de preferencia ao gaz, porque diminuia consideravelmente o peso e as dimensões do motor e respectivo reservatorio e tambem porque o inicio da marcha era reconhecidamente mais facil. Foi, pois, com este elemento que Panhard e Levassor alimentaram o movimento do seu vehiculo, introduzindo o liquido n'um motor *Daimler*, o que melhores condições offerece á velocidade e ao funcionamento.

A carroagem que serviu aos inventores para a corrida Paris-Bordeus-Paris, accionada pelo motor *Daimler* e modificada no sentido da maior velocidade, pesava apenas 600 kilogrammas depois de completa para a marcha a effectuar.

Comprehende-se bem que a extraordinaria leveza d'esta machina locomotora lhe tenha attrahido enormes vantagens que, contribuindo para a solução do problema, merecesse a sympathy do publico.

E' possivel que, com o decorrer do tempo, a adoptação da electricidade como motor, vencendo o uso do petroleo, origine modificações taes nos aparelhos dos automoveis que os systemas até agora adoptados, e

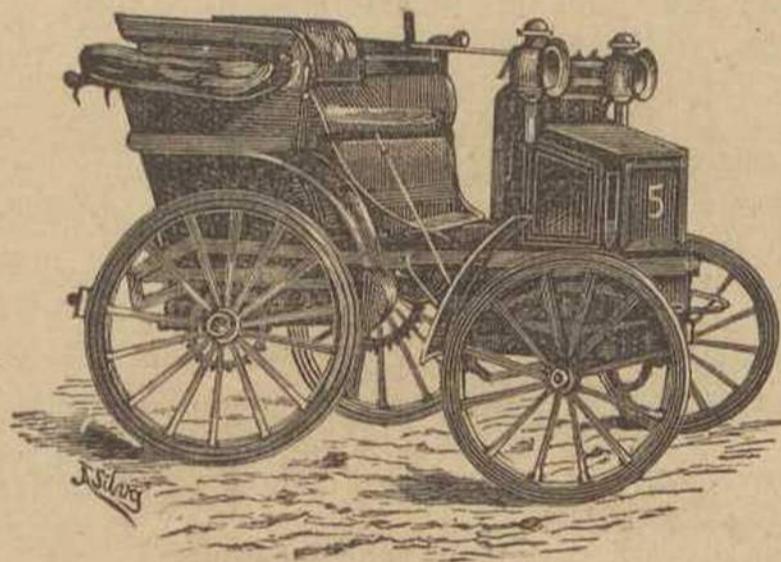
d'estes ainda os melhores, tenham que ser literalmente substituidos; e assim seria demasiada affoiteza classificar de bom em absoluto o systema Panhard-Levassor ou outro conhecido. Tendem todos ao aperfeiçoamento, procurando supplantar-se mutuamente e é esta rivalidade que nos anima na esperança de vermos realizado em poucos annos um systema definitivo.

Continuemos porém, na descrição das carruagens Panhard-Levassor:

O motor está em relação directa com um interceptor de fricção que põe facilmente em movimento o eixo horizontal situado no plano diametral da carruagem, e em comunicação com um eixo superior situado no mesmo plano, por meio de tres séries d'engrenagens rectas, que permitem, quando postas em acção, mudanças successivas de velocidade.

O eixo continua-se com uma roda d'angulo que acciona livremente em qualquer sentido, de forma a permitir, pela direcção que imprime á caixa do differencial, a marcha em sentido contrario. Umas alavancas, collocadas no assento da carruagem, actuam interceptando ou comunicando entre si os impulsos do motor ou imprimindo mudanças de direcção, etc.

Esta ultima obtém-se por meio d'un volante-maniçuela, que opéra directamente sobre a cavilha ou sobre o entalhe das rodas da frente que ficam soltas e aptas para a direcção.



O vehiculo affecto a esta disposição é uma especie de *phaeton* com quatro logares e com o peso total de 700 kilogrammas; podendo adaptar-se o systema tambem a um *dog-cart* com pavilhão.

O motor é posto na frente em um cofre fechado e pôde dar quatro velocidades diferentes: 6, 13, 20 e 27 kilometros por hora.

O movimento dos freios é combinado de modo que as engrenagens são primeiro interceptadas, suprimindo previamente a acção motora sobre as rodas traseiras. Cessa assim o receio que o conductor pudesse ter de ruptura ou qualquer outro accidente.

O reservatorio de petroleo é colocado na traseira do vehiculo e posto em relação com o motor por meio de canalizações diversas.

O carbonador compõe-se de duas camaras justapostas, uma para receber a essencia, outra para a comunicação com o motor. A pressão exercida sobre o ar d'esta camara determina o jacto de petroleo da primeira.

A provisão de petroleo só tem de ser refeita de quatro em quatro horas, em virtude d'uma bomba centrifuga que expelle a agua das camaras envolventes para arrefecer um condensador da carruagem.

Se o motor, até aqui considerado de dois cylindros, fôr de quatro, agrupar-se-hão estes em grupos de dois e serão munidos d'un apparelho que permitte ao regu-

lador pôr em movimento, segundo as necessidades da marcha, um ou ambos grupos de cylindros.

E' de crer que os inventores d'estas carruagens não durmam á sombra dos louros colhidos, antes procurem aperfeiçoar ainda mais o seu invento, no que contribuirão para o seu credito pessoal e para o bem estar do publico.

No entanto, iremos acompanhando em artigos subsequentes o assumpto que a falta de espaço nos obriga a deixar hoje por aqui.

NOTAS DE VIAGEM

XXVII

Um dia de excursão. — O caminho de ferro Rubbatino. — Material esquisito. — Wagons feitos carruagens. — Marsa e La Goletta — A Italia na Tunisia. — Carthago e as suas ruinas. — O circo. — O carnaval em agosto.

Não ha estrangeiro que vá a Tunis e não visite Carthago. Seria um crime de lesso bom criterio historico, de lesso bom espirito de observador.

E' necessário, é indispensavel, ir respirar umas horas entre aquellas interessantes ruinas a atmosphera que se nos afigura ainda impregnada dos perfumes d'aquelle grandiosa cidade romana, ouvir *in mente*, entre aquellas pedras rendilhadas o palpitar dos combates punicos que transformaram a sumptuosa cidade n'um montão de despojos, pensar no seu renascimento subito sob o impulso energico do Cesar, e na sua final destruição pelas raças arabes, ciosas do imperio do Justiniano.

Mas não são para tratar de historia estes artigos e sim para descrever viagens e o meio mais commodo de as fazer; por isso direi já como se vae a Carthago.

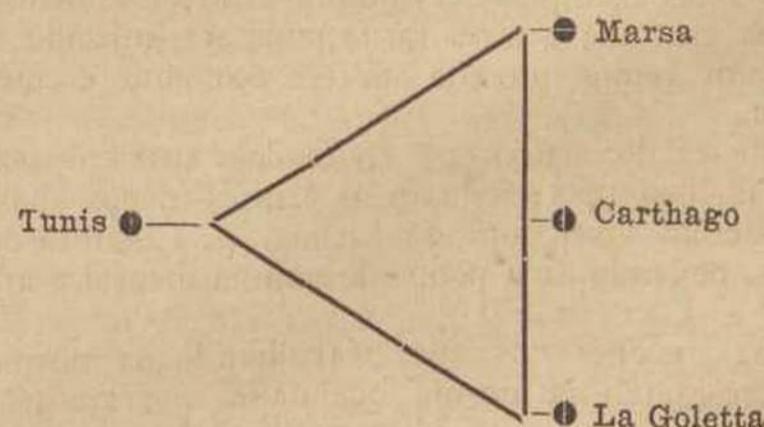
Ha varios meios; tomando no caes da Marinha um *bateau mouche*, pequeno vapor que nos leva a La Goletta em hora e meia, e d'ahi seguindo no caminho de ferro a Malka, a estação que serve Carihago; indo directamente em trem que custa apenas 15 fr. pelo dia todo; ou tomando o caminho de ferro, que foi o que eu fiz e vou descrever.

A estação é á esquerda da avenida *de France*, a dois passos do hotel; estação de topo, muito simples; cobertura em arco abatido; cinco linhas; bilheteiras exteriores sob um alpendre.

A linha descreve um quasi perfeito triangulo do qual Tunis é um dos pontos extremos, La Goletta outro, e Marsa, onde é a residencia do bey, o terceiro.

Com esta disposição de linha e comboios que circulam nos dois sentidos ha uns bilhetes de ida e volta singulares, porque permitem fazer a viagem circulatoria completa.

Servir-me-hei da figura para melhor dar a idéa:



O bilhete custa 1 franco, quer se vá em comboio que de Tunis siga a Marsa e d'ahi a La Goletta, quer pelos que seguem o itinerario inverso.

E ainda, como os bilhetes servem para o regresso de qualquer ponto a Tunis, aproveita-se regularmente esta faculdade para se visitarem os tres pontos de transito, indo-se de Tunis a Marsa, tomando ahi bilhete para Goletta, d'esta voltando a ver Carthago, e d'este ponto utilizando a volta á cidade.

O material d'esta linha é o mais original que tenho visto.

As carruagens são umas grosseiras zorras de tripliçe largura da via (que é de 0,75) rodeadas por uma grade de grossos madeiros que sustentam um tejadilho. Ao centro bancos transversaes, deixando a um e outro lado varandas espaçosas onde vae quasi toda a gente, e de todas as classes.

Europeus, mouros, judeus, gregos, hespanhóes, italiáns, maltezes, tripolitanos, sicilianos, tudo se mistura alli, na 2.^a classe, e enche a trasbordar aquelles originaes vehiculos.

Quando ha affluencia de passageiros, utilizam-se os wagons de bordas altas como os nossos *tumbas*, os quaes, já para esse fim, teem uns encaixes onde se applicam taboas transversalmente, servindo de bancos, logares que são disputados com empenho nos comboios da tarde, por serem descobertos e mais frescos por isso.

Esta ideia de carros sem cobertura para as tardes amenas e noites de luar ainda espero que alguem a ponha por cá em practica, e o publico verá como é agradavel a viagem.

As estações são simples apeadeiros (plataforma ao nível da carruagens) onde o comboio apenas *poisa*, tal é o breve tempo que se demora, entrando e sahindo um numero raras vezes inferior a 100 passageiros.

Por cá, com um movimento d'estes era para o comboio estacionar tres minutos e toda a gente gritar que era pouco. Se até no Dáfundo, onde raro sahem mais do que dois passageiros... e o nosso collega do *Seculo* (já se vê) ha quem peça 5 minutos de paragem!

Esta linha foi construida e explorada por uma companhia ingleza (bem se vê pelo material e fórmula de fazer o serviço) pertencendo hoje á companhia italiana Rubbatino.

Marsa, o angulo superior, é uma elegante povoação de verão da gente abastada de Tunis, tendo profusão de pequenos *chalets* e villas, alguns estabelecimentos, o palacio do bey (que não se pode visitar) e o do residente frances. Não vale a pena parar alli.

Descendo pela outra face do triangulo, vemos a um e outro lado ruinas do velho emporio carthaginez e a caminho paramos na estação Malka.

Mas quem quizer aproveitar a manhã, antes de ver Carthago, pode seguir ao extremo, La Golletta.

Depois de um mez de viagem em povoações francesas achamo-nos alli em plena Italia.

Falas, costumes, nomes, comidas, tudo á italiana.

Ao almoço uma infinidade de *antepistos*, desenjoativos picantes e variados servidos aos montinhos no mesmo prato; pelas ruas, de dentro das casas ouve-se aquella melodia que caracteriza o idioma italiano, não direi que sem que á mistura nos fira os ouvidos a aspereza dos vocabulos maltezes que não percebemos.

Vista a pequena villa, que pouco ou nada tem senão esta curiosidade, tomamos o comboio por 25 centimos para Malka, guardando a parte de volta do bilhete, para o regresso d'alli.

Da estação á cathedral de S. Luiz ha apenas uns 150 passos; 200 quando muito.

A cathedral é elegante e rica. Por detraz d'ella, fica a capella construida no ponto onde se suppôe morreu o piedoso rei da França, Luiz IX, vítima do cholera

durante a guerra das cruzadas dirigida por este rei guerreiro.

Do alto em que fica a capella o panorama é quanto pôde ser de esplendido.

Por detraz da capella é o museu, interessantissimo, onde teem sido recolhidos, e cuidadosamente classificados, todos os objectos encontrados nas ruinas, que são muitissimos e de uma variedade extraordinaria.

Lampadas de barro, punhaes, colheres, moedas, figurinhas não maiores que uma mosca, feitas de barro e d'uma perfeição admirável à ponto de, com o auxilio da lente, se lhes verem as unhas das mãos e as artisticas pregas das roupagens, filigranas, tumulos, esqueletos, fatos bordados, rendilhados de pedra, de tudo alli ha que ver, e merece a pena ver-se.

Descendo d'ahi, podemos entrar nas ruinas onde continuamente se vae escavando e encontrando curiosissimos despojos das primittivas epochas.

Mais adeante é preciso ver as antigas cisternas romanas, hoje aproveitadas ainda para a alimentação de agua da povoação; muito interessantes a ver, dando-se uma pequena gratificação á guarda.

Feita esta visita que, mesmo rapida, leva o resto do dia, voltaremos á estação um pouco antes da hora do comboio para haver tempo de ver o circo, que fica proximo e onde se examina já perfeitamente a descoberto a porta por onde entravam as feras e a dos condenados que lhes haviam de servir de pasto; o amphitheatro, a porta por onde a agua inundava a arena para os exercícios de natação; bellas columnas de marmore que sustentavam as arcarias, etc.

Da estação, voltando pela Goletta, o percurso faz-se á margem do lago de Tunis; viagem cuja agradabilidade eu perdi porque a fiz já de noite.

Mas compensou-me a chegada a Tunis e a saída do comboio.

Chega a ser estonteador a mescla de trajes, de costumes, de feitos d'aquelle multidão que sahe da *gare*.

Perde-se a noção do paiz em que se está, e eu, sem o menor exagero, posso dizer-lhes que tive a miragem da saída do theatro de D. Maria ao acabar do mais concorrido e animado baile de mascaras.

Os semaphoros electricos das estações do Porto

Devido á intelligente iniciativa do dignissimo director dos caminhos de ferro do Minho e Douro, o sr. conselheiro Justino Teixeira, principiaram quinta-feira a funcionar estes apparelhos, no troço de via comprehendido entre Campanhã e Porto.

A ideia deveras engenhosa que presidiu á sua construção, e o perfeito acabamento e bella disposição de todas as peças, honram sobremaneira o artista, que, n'este genero de trabalhos electricos, se vem evidenciando d'uma maneira notavel.

Referimo-nos ao sr. Antonio Mendes de Carvalho, intelligente encarregado da officina de apparelhos telegraphicos dos mesmos caminhos de ferro.

Damos em seguida uma rezumida descripção d'estes apparelhos e do seu modo de funcionamento:

Em cada estação ha dois semaphoros electricos: um exterior, de grandes dimensões, collocado á distancia de 150 metros do gabinete do chefe; outro, de dimensões approximadamente eguaes ás de um receptor telegraphicico, situado no mesmo gabinete.

O primeiro, que serve de indicador ao machinista, tem 4 metros de altura e compõe-se de quatro partes:

primeira, de uma columna de ferro fundido assente solidamente no terreno; segunda, de uma caixa de madeira assentando n'aquella columna e encerrando todo o machinismo electrico, e forrada exteriormente de folha de zinco para preservar da humidade o apparelho; terceira, de uma lanterna, encimando todo o semaphoro, e que se utiliza nos signaes de noite; quarta, de uma bandeira pintada de vermelho, susceptivel de tomar as posicoes horizontal e vertical por disposicoes engenhosas do machinismo electrico.

O segundo semaphoro, interior, é resguardado por crystal, tornando-se bem visivel todo o machinismo e que, em tudo, é semelhante ao apparelho exterior. O conjunto assenta n'uma *étagère* fixada na parede em logar bem evidente. Este segundo semaphoro serve de indicador ao chefe da estação. Estes apparelhos são exclusivamente manobrados por este ultimo empregado, a quem cabe toda a responsabilidade das indicações que os mesmos apresentarem.

Vejamos agora o seu funcionamento:

Quando, por exemplo, haja um comboio a partir de Campanhã para Porto, o chefe d'aquella estação toca n'um transmissor, sistema Morse, encerrado n'uma caixa de madeira, com uma bussola que accusa a marcha da corrente. Desde este momento a estação do Porto é fechada. Em seguida o chefe d'esta ultima estação dá o entendido, pelo mesmo sistema, abrindo, por este facto, a estação de Campanhã, que pôde dar saída ao comboio.

A posição normal da bandeira, na estação de Campanhã, é horizontal e na do Porto é vertical.

Os transmissores completamente fechados, como já dissemos, são manobrados pelos chefes, por meio de uma chave especial, da qual elles são os unicos possuidores.

Ao passo que de dia, segundo a posição da bandeira é horizontal ou vertical, assim indica a estação fechada ou via livre; de noite, estes signaes são feitos occultando ou mostrando uma luz vermelha. Esta luz é projectada pela lanterna que se acha collocada superiormente a todo o apparelho ou semaphoro exterior, e é a propria bandeira que, no seu funcionamento, encobre ou descobre essa luz. No primeiro caso, a via está livre; no segundo, a via está fechada, pelo aparecimento da luz encarnada, que nos proprios regulamentos dos caminhos de ferro indica sempre signal de paragem.

Apparelhos d'este genero n'um troço de via em que diariamente circulam já 38 comboios, numero que será ainda muito augmentado, não só pelo natural desenvolvimento do serviço de passageiros, como quando a estação central seja aberta ao de mercadorias, assumem a maior importancia, sendo portanto um bello serviço o que prestam á segurança da circulação.

O monopolio do jogo

Como a nossa folha é, sem vaideade nossa por isso, lida em muitos paizes estrangeiros, temos todo o prazer em transcrever do *Correio da Noite* a informaçao sobre a *recusa formal* que o sr. presidente do conselho deu ás aviltantes propostas que lhe eram feitas por uns individuos belgas para o estabelecimento do jogo em Portugal.

Emfim! respiramos livres d'essa afronta que, temos razões para acreditar, nos era feita pela mais crassa ignorancia dos sentimentos de nobreza que sempre foram caracteristicos no nosso paiz e que o actual governo, como o seu antecessor, soube, n'este ponto, manter illesas.

Diz assim o *Correio*, que é, como se sabe, orgão oficial do governo:

«Desde que a pertensão de mr. Marquet surgiu, e o governo, em conselho, apreciou a hypothese de se poderem obter alguns recursos financeiros á sombra da concessão d'um monopolio de jogo em Portugal, os ministros, sem discrepancias nem hesitações, resolveram negar o seu voto a semelhante idéa.

«O sr. Marquet procurou conhecer qual seria a attiude do governo se acaso se robustecesse um poderoso movimento de opinião e o assumpto fosse levado ao estudo do parlamento por algum dos memhros dos corpos legislativos. O sr. presidente do conselho respondeu com a sua costumada lealdade. O governo é contrario ao monopolio do jogo, porque reputa pouco moral que procuremos solver as nossas dificuldades financeiras com os recursos obtidos á sombra da exploração d'um vicio, que as leis actuaes abertamente condemnam. Não crê n'esses annuciados movimentos de opinião. Mas se elles se formarem, a questão fôr levantada no parlamento e ahi se perguntar a attiude do gabinete, este não deixará de a definir com absoluta franqueza e precisão.»

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Real dos Caminhos de ferro Atravez d'Africa

Para discussão das contas e do relatorio e de outros assumptos que seja preciso resolver, são convidados os srs. accionistas a reunir no dia 11 de novembro, ás 12 horas do dia, na casa da companhia, rua de Bellomonte, n.º 49.

Porto, 25 de setembro de 1897.

O 1.º secretario da assembléa geral, Jorge Pinto da Silva.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de outubro de 1897.

Apesar de havermos, por assim dizer, regressado á actividade normal no mercado dos negócios, é certo que a situação se não modificou sensivelmente nos seus aspectos anteriores, continuando a haver, a par de uma certa apathia, uma manifesta hesitação e desconfiança resultantes de estarem ainda por resolver algumas das mais palpitantes questões interessando á economia da nação. No entretanto assegura-se que vão seguindo, nos melhores termos, as negociações entabolidas em Paris para a realização de um grande emprestimo, sobre a base conhecida dos tabacos. Em Lisboa prepara-se a assignatura do contracto entre o governo e o Banco de Portugal para o emprestimo destinado ás classes inactivas.

A situação da praça do Porto continua a ser difícil, sendo principalmente aggravada pela reserva, para muitos considerada excessiva, que a agencia do Banco de Portugal está pondo nas operações de desconto, reserva que, pela circumstancia allegada, tem levantado bastantes discontentamentos, originando mesmo uma certa hostilidade da parte de algumas casas mais importantes, que parece não viram devidamente valorizado e considerado o seu credito. Apesar dos prejuizos, relativamente avultados, que o Banco de Portugal soffreu ultimamente n'aquella praça, assegura-se, com visos de verdade, que se não modificará a resolução de dar um dividendo supplementar de 4 %.

No mercado geral dos titulos publicos, as cotações durante a quinzena não soffreram modificaçao sensivel sobre as anteriores, como rapidamente se reconhece do exame da tabella que ao deante costumamos publicar. Apesar de todas as circumstancias occorrentes e que faziam prevêr a muitos que o fim do anno não fosse para muitos propicio no encerramento de contas, quer-nos parecer que os factos, felizmente, não corresponderão aos augurios pessimistas. A resolução que acima indicamos, relativa ao dividendo do Banco de Portugal, é d'issó um dos melhores indicadores. Assim' algum sucesso imprevisto não modifique estes prenúncios, por ora de bom agouro.

Chegado este mez, vae-se entrar de novo na vida politica activa, parecendo, comtudo, corrente, que ao contrario do que se af-

firmou ha mezes, as cõrtes não serão convocadas extraordinariamente em novembro. Tambem nos inclinamos á hypothese de que, tambem ao contrario do que tem sido espalhado, não haverá, por emquanto, recomposição ministerial. O governo irá provavelmente ás camaras tal qual se acha constituído. A situação da fazenda publica deve ter melhorado e as propostas financeiras do governo terão tomado outro aspecto, que mais facilitará a sua adopção com as modificações determinadas por novas circunstâncias.

Causou boa impressão na praça e nos círculos onde o bom senso desapaixonado e patriótico mais pôde predominar, a resolução firme do governo em rejeitar *in limine* toda e qualquer proposta, nacional ou estrangeira, tendente a fazer constituir em receita do estado as rendas produzidas pela concessão do exclusivo do jogo em Portugal, proposta que, a tornar-se efectiva, mais parceria plano dos credores estrangeiros para mais desacreditarem a nossa administração e justificarem a intervenção da estrangeira, do que uma simples especulação gananciosa. É claro que a oposição acha mau o expediente do governo, mas é fóra de toda a dúvida que os papéis se inverteriam se ella tivesse que tomar a responsabilidade moral e política do acto, por se achar no poder.

J. F.

REVUE DE LA BOURSE DE PARIS

Paris, le 12 octobre 1897.

La tendance à la baisse sur nos Rentes principalement, a dominé ces dernières séances, malgré la bonne tournure prise par les événements en Grèce et la constitution du nouveau Cabinet Espagnol qui va, paraît-il, terminer promptement et à l'aimable l'insurrection cubaine. C'est encore la question de renchérissement des capitaux qui serait cause de ce mouvement rétrograde, et cette crainte a surtout pris certaines proportions quand on a su que Berlin élevait le taux de son escompte et que Londres se préparait à faire de même très prochainement. Malgré tout, les transactions dont l'animation avait laissé à désirer pendant quelques séances ont retrouvé en cloture l'activité d'autrefois, car aucune explication plausible pour motiver ce recueil passager n'a peu été invoquée.

Nous laissons le 3% à 103 fr. l'amortissable à 102,20 fr. et le 3 1/2 à 107 fr.

La Rente Italienne termine à 94 fr.; pendant les trois premiers mois de l'exercice les recettes budgétaires sont en augmentation de 8 millions de lires.

L'Exterieure Espagnole s'inscrit ferme à 62 fr. ex-coupon. Inutile de revenir sur les motifs qui ont provoqué ce relèvement.

Le 3% Portugais se retrouve à 22,50 fr., l'obligation des Tabacs a donné lieu à de bons achats à 478 fr. Voici le tableau des ventes effectuées par cette compagnie depuis le commencement du septième exercice (1^{er} avril 1897 au 31 mars 1898):

	Kilog.	Réis
Ventes du mois de sept. 1897 (y compris la recette provenant des droits d'importation directe).....	174.210	689.521 \$ 506
Ventes des mois antérieurs	861.784	3.415.650 \$ 732
Total des ventes au 30 sept. 1897	1.035.994	4.105.172 \$ 238
Période correspondante du précédent exercice	1.000.585	3.960.510 \$ 875

Différence en faveur de l'exercice en cours

35.409 145.661 \$ 363

La Rente Brésilienne 4% fléchit à 64 fr. coupon détaché. On n'attend guère d'amélioration que de l'affaire d'affermage des chemins de fer. Or elle ne paraît pas à la veille d'aboutir aujourd'hui, car le mois dernier on avait considéré un moment cette opération comme terminée.

Le 5% Argentin 1886 se relève à 450 fr.

Catamarca, Cordoba, Corrientes, etc. en meilleure tendance.

Le compartiment des actions de nos grandes compagnies de Chemins de fer est resté soutenu dans son ensemble.

L'Est vaut 1.110 fr., le Lyon 1.820 fr., le Midi 1.430 fr., le Nord 1.985 fr., l'Orléans 1.825 fr., ex-coupon, et l'Ouest 1.205 fr., coupon détaché également.

Fermeté des Lignes Algériennes, sur toute la ligne.

Le Sud de la France recule à 337 fr. On espère que le litige pendant avec le département du Var sera résolu prochainement dans un sens favorable à la compagnie.

Faiblesse des Autrichien à 725 fr. à la suite de la diminution persistante des recettes, laquelle atteint pour la décade du 20 au 30 septembre 411.503 fr., ce qui porte à 2.175.705 fr. la moins value depuis le 1^{er} janvier; on compte que cette différence sera compensée en grande partie par une augmentation des produits du domaine de la société.

L'action des Wagons-Lits en hausse à 660 fr.

Etat comparatif des recettes nettes des voitures :

	1896	1897
Du 1 ^{er} janvier au 10 sept. fr.	5.258.464	5.950.110
Du 11 au 20 septembre fr....	221.230	264.555
fr.	<u>5.479.694</u>	<u>6.214.665</u>

Différence en faveur de 1897 fr. 734.971

Les Lombards s'inscrivent à 194 fr., et l'*obligation ancienne* à 390 fr.

Bonne tenue de l'*obligation privilégiée* de premier rang des Chemins Portugais à 267 fr.

Marché des Chemins Espagnols très animé depuis quelque temps; un relèvement sensible dans les cours vient de se produire; l'amélioration persistante du trafic, en même temps que la baisse du change, ont été également des facteurs puissants de la hausse.

Les Andalous s'avancent à 87 fr., et le Nord d'Espagne à 90 fr.

Le Saragosse gagne du terrain à 150 fr.: la diminution depuis le 1^{er} janvier n'est plus que de 72.997 pesetas, encore un petit effort, et l'équilibre sera rétabli à la fin du troisième trimestre.

Valeurs Industrielles. — Les négociations sur cette catégorie de titres n'ont cessé d'être très suivies; cette activité a même pris l'allure d'un emballement, principalement dans le groupe métallurgique.

Le Suez cote 3.190 fr. — moins value au 10 courant sur 1896 : 7.005.000 fr. On parle de diminuer légèrement le dividende: — aussi les baissiers n'ont-ils pas manqué de saisir cette occasion pour peser sur les cours.

Les Voitures clôturent à 712 fr., l'Urbaine à 240 fr. et les Omnibus vers 1.560 fr.

Le Gaz Parisien revient à 1.150 fr., coupon détaché, le Bec Auer à 715 fr., le Gaz de Madrid à 92 fr. et l'*obligation Gaz de Lisbonne*, 4%, à 432,50 fr.

Les Compagnies Maritimes se retrouvent sans grand changement.

La Transatlantique se traite à 365 fr. On croit que la Chambre discutera prochainement le projet de loi concernant les conventions postales de telle manière que la compagnie puisse dès l'année prochaine commencer la construction de bateaux à grande vitesse (22 noeuds à l'heure).

Les Chargeurs Réunis passent à 1.610 fr., et la Havraise Pé-ninsulaire à 555 fr.

Les Aciéries de France s'inscrivent à 880 fr., Fives-Lille à 905 fr., Mafidano à 1.060 fr., Escombrera-Bleyberg à 730 et l'Aguilas à 180 fr.

Le marché des Mines d'Or a franchi facilement le cap de la liquidation, et les spéculateurs miniers se montrent assez bien disposés pour reprendre position; les rendements de septembre connus jusqu'à ce jour permettent d'envisager la production totale du mois comme satisfaisante.

La Robinson oscille de 200 à 203 fr. On ne croit pas que le coupon semestriel qui sera déclaré en décembre soit supérieur à celui de juin.

Chartered, immobile à 100 fr.

La Mozambique bien tenue à 47 fr. On annonce que les recettes pour le premier semestre de 1897 se sont élevées à 58.660 liv. st. contre 41.783 liv. st. et 24.097 liv. st. pour les périodes correspondantes de 1896 et 1895 respectivement.

Parmi les valeurs cuprifères, nous retrouvons le Rio-Tinto, à 6,5 fr. et le titre de préférence à 154 fr. La Compagnie vient de déclarer un à-compte de dividende de 20 shillings par action sur ses ordinaires. L'année dernière l'à-compte sur les actions anciennes avait été de 18 sh. et le solde de dividende déclaré en mai de 20 shillings.

Tharsis clôture à 165 fr. et le Cape Copper à 64 fr.

L. C.

CURSO DOS CAMBIOS, DESCONTOS E AGIOS

	Dinheiro	Papel	
Londres 90 d/v....	36 5/16	36 1/4	Desconto no Banco de Portugal. 5 1/2 0/0
" cheque....	36 1/16	36	No mercado.... 5 1/2 0/0
Paris 90 d/v.....	790	792	Agio Buenos Ayres..... 188
" cheque.....	794	795	Cambio Brazil... 7 1/2
Berlim 90 d/v....	321	322	Premio libra..... 2 1/2 130
" cheque....	325	327	
Francfort 90 d/v....	321 1/2	322 1/2	
" cheque....	325 1/2	327 1/2	
Madrid cheque....	1 \$ 025	1 \$ 035	

Cotações dos fundos portugueses e títulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguesas e estrangeiras

OUTUBRO

BOLSAS	1	2	4	5	6	7	8	9	11	12	13	14	15	-
Lisboa: Inscrições assent...	33,95	-	33,85	33,80	33,80	33,80	-	33,80	33,80	33,80	33,80	33,75	-	-
" coupon...	33,95	33,95	33,94	-	33,90	33,90	-	-	33,75	33,80	33,80	33,80	-	-
Obrig. 4% 1888	-	15.250	-	15.250	-	-	15.200	15.250	-	-	-	-	15.300	-
" 4% 1890 assent...	-	-	-	-	-	-	41.200	-	-	-	-	-	-	-
" 4% 1890 coupon...	-	-	-	40.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4% 1890 externo...	-	-	-	-	-	-	-	44.700	-	-	-	-	-	-
" 4½% assent...	46.200	-	-	-	-	-	-	45.000	44.800	-	-	-	-	-
" 4½% coup. int...	46.700	45.200	45.200	45.000	-	42.500	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4½% externo...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Tabacos coupon...	-	-	-	-	-	-	-	-	124.000	124.000	124.000	124.000	124.000	-
Acções B. de Portugal	123.000	-	123.500	123.500	-	123.500	-	-	-	-	-	-	-	-
" " Commercial	-	-	-	117.500	118.000	-	-	-	-	-	-	-	88.000	-
" " N. Ultramarino	88.500	-	-	81.000	81.000	-	80.500	80.400	-	-	-	-	80.500	-
" Tabacos coupon...	-	81.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Comp. Real	-	-	-	-	-	-	-	-	95.000	95.000	-	-	-	-
Obrig. prediaes 6%	95.500	95.500	-	-	-	93.300	-	-	-	93.500	-	93.300	-	-
" " 5%	-	-	-	-	71.100	71.000	71.100	71.500	-	-	-	71.400	71.000	71.000
" Co np. Real 3% 1.º grau	-	-	-	12.550	-	-	-	-	-	-	-	12.550	-	-
" " 2.º grau	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" C. Nacional	-	-	-	83.800	-	84.000	83.800	84.100	84.000	-	-	83.800	83.800	21.85
" Atravez Africa	83.600	-	83.800	-	22.15	22.30	22.20	22.30	22.10	22	21.85	21.85	21.90	-
Paris: 3% portuguez	22,50	22,25	22,50	22,15	-	43	43	-	-	-	-	-	-	-
Acções Comp. Real	-	41	-	-	19.50	17	-	19.50	-	19	17	17	-	-
" Madrid-Caceres	19	-	-	-	-	88	90	95	-	-	-	-	-	-
" Norte de Hespanha	84	84,50	87	87	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Mad. Zaragoza	137	139,50	142	140	142	148	150	-	-	-	-	-	-	-
" Andaluzes	72	72	76	78	80	86,50	89	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real (1.º grau)	264	264	266,75	265	267,50	266,75	266	264	265	-	-	-	262,25	262
" " " (2.º ")	46	46	46	-	46	46	46	46	-	-	-	-	-	-
" " " (antigas)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" C. Beira Alta	66	-	65	66	67	67	67	-	57,25	57	57	56	57	-
" Madrid-Caceres	60	60	-	60	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" N. Hesp. (1.º hyp.)	228	229,50	232	232	227	22,79	-	-	-	-	-	-	25,25	-
Londres: 3% portuguez	22,12	22,12	22,12	22,12	22	22,12	22	22	21,87	21,87	21,87	21,87	-	-
Obrig. Atravez Africa	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	-	-
Amsterdam: Atravez Africa	-	63	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bruxellas: Atravez Africa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

Linhos	Periodo de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO					
		1897			1896			Totais			Diferença a favor de		
		Kil.	Totaes	Kilometrícias	Kil.	Totaes	Kilometrícias	1897	1896	1897	1896	1897	1896
COMPANHIA REAL			Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
Antiga rede de nova não garantida.	17 23 Selem	693	78.306.000	112.995	693	73.746.049	106.415	2.380.287.000	2.277.351.379	102.935.621	-	-	-
	24 30 *	"	84.462.000	121.878	"	73.746.049	106.415	2.464.749.000	2.351.097.428	113.651.572	-	-	-
Nova rede garantida.	17 23 Selem	380	11.451.000	30.434	380	10.779.951	28.368	289.281.000	281.272.621	8.008.379	-	-	-
	24 30 "	"	11.571.000	33.450	"	10.779.951	28.368	300.852.000	292.052.572	8.799.428	-	-	-
Sul e Sueste...	27 2 Setem	475	20.688.140	43.553	475	18.003.270	37.901	536.710.275	500.449.200	36.261.075	-	-	-
	3 9 "	"	22.261.810	46.866	"	18.844.905	39.673	558.972.085	519.294.405	39.677.980	-	-	-
Minho e Douro.	25 1 Julho	353	18.092.659	51.253	353	21.528.606	60.987	505.218.844	306.914.379	-	1.693.535	-	-
	2 8 "	"	21.077.865	59.710	"	24.689.650	69.942	526.296.709	334.604.029	-	5.307.320	-	-
	9 15 "	"	22.559.180	63.907	"	20.540.480	58.188	548.855.889	531.144.509	-	2.288.620	-	-
Beira Alta....	17 23 Setem	253	9.538.853	37.703	253	7.606.264	30.025	226.683.397	219.336.896	7.346.501	-	-	-
	10 16 Setem	"	8.218.843	32.486	"	6.743.304	26.653	234.902.240	226.080.200	8.822.040	-	-	-
Nacional (Mirandella e Vizeu)....	-	105	-	-	105	-	-	-	-	-	-	-	-
	3 9 Setem	34	4.907.840	56.442	34	1.945.550	57.222	57.338.173	53.251.543	4.106.825	-	-	-
Guimarães....	10 16 "	"	4.774.725	52.197	"	4.766.620	51.959	59.132.898	55.048.168	4.144.730	-	-	-
Norte de Hespanha.....	16 22 Setem	3656 Ps.	2.220.036 Ps.	607	3656 Ps.	1.963.642 Ps.	537	Ps. 6					

Carris de ferro de Lisboa

Preparando-se para a installação do sistema de tracção electrica, esta companhia está mandando vir novo material e pondo o em circulação por meio da tracção animal.

E um meio de propaganda dos serviços que, no futuro, se propõe prestar ao publico, e não temos senão que louvar a direcção porque lhe vae dando as maiores commodidades, pondo-lhe á disposição material de primeira ordem.

Porque são realmente bellissimos os novos carros para via estreita vindos da America; mesmo mais que bellos e elegantes; commodos, luxuosos como não os conhecemos nem nas primeiras cidades da Europa.

É justiça dizer isto.

Os carros ultimamente mandados vir de Birkenhead já eram bonitos e bem lançados; estes 15 que vieram agora de Nova-York são tudo que há de moderno e brilhante, provistos de novos melhoramentos e dando uma rodagem suavissima, com pequenissimo ruido e quasi sem se perceber a junta dos carris.

E já que fazemos justiça aos desejos da Companhia Carris de bem servir o publico — como a fazemos sempre, mesmo quando dizemos que é escandaloso que se consinta a tracção por cabo aereo por 90 annos no centro da nossa cidade — fazemos um pedido em bem do seu serviço e do publico:

A indicação da direcção dos carros anda muito abandonada.

Antigamente a côr azul indicava a passagem pelo Conde Barão por meio de faixa, e pela Pampulha sendo azul o angulo superior.

Hoje anda isso misturado e é necessário que (ainda assim quem é pratico) se olhe para a largura da roda-gem para se saber por qual dos itinerarios o carro vae seguir.

Os carros do Intendente e Avenida para o Caminho de Ferro tinham antigamente distico todo encarnado, visto que não passam pelo Conde Barão nem pelo Aterro.

D'esta forma quem estava a distancia conhecia facilmente a direcção.

Hoje utilizam indifferentemente letreiros com faixa azul e angulo branco, perfeitamente eguaes aos de Santo Amaro, do que resulta que só quando o carro se approxima muito se pôde saber o destino que leva.

Partindo do Caminho de Ferro tambem utilizam, para o Intendente, disticos verdes e azues, que se confundem com os do destino Algés.

Um pequeno melhoramento que até era de grande vantagem para a companhia seria o letreiro lateral além dos actuaes.

Umas tiras de metal indicando, aos dois lados, o destino (e até podiam indicar tambem a procedencia) era de grande utilidade.

E' vulgarissimo ir um individuo por qualquer rua em sentido transversal á linha e, vendo passar um carro, chamal-o, fazel-o parar, correr para elle, e só então vê que não lhe convém para o destino que leva. D'ahi demora do carro e incommodo do publico.

Para remediar isto, lembramos o facilimo sistema de Frankforte, que já aqui descrevemos⁽¹⁾ e com o qual se sabe rapida e precisamente o destino e até a origem da carreira, o que em muitos casos é de vantagem, porque os praticos calculam, pelo carro que passa, o que se lhe deve seguir.

Ahi fica a lembrança que estimariamos vêr posta em practica.

Fabrica Diana

Como prometteramos, fômos assistir á inauguração dos trabalhos d'esta fabrica por conta da nova cooperativa dos manipuladores de bolachas e biscoitos.

A concorrença de associados e publico era enorme, e perante ella foi dada por um nosso collega da imprensa a primeira volta ao registro do motor, começando os trabalhos pela fabricação de alguns taboleiros de biscoitos, que ficaram promptos em meia hora, entre acclamações dos assistentes, enquanto na vasta sala da assembléa se procedia á sessão inaugural, que terminou pela assignatura do auto.

Esta nova cooperativa deve-se ao trabalho incessante e rapido do strenuo propagandista, o nosso velho amigo Azedo Gneco, coadjuvado por alguns operarios da propria fabrica que hoje lhes pertence.

Uma grève, por desacordo entre os operarios e o fabricante, obrigou este a fechar a porta, e aquelles, unindo se com varios comerciantes consumidores, conseguiram, em 58 dias, fundar a sociedade e tomar a fabrica.

É uma nova solução do problema social, que julgamos nem a Karl Marx ocorreu, e que, applicada com mais intensidade, transformando os operarios em patrões e os consumidores em productores, daria o original effeito de escassearem um dia operarios e consumidores n'este circulo vicioso em que se confundem as espheras de accão de cada um.

Acabaria por o operario que fabricou a bolacha, á sua ordem propria, como dono da fabrica, compral-a para o seu estabelecimento de confeitaria, onde elle, de dentro do balcão, a offereceria á venda e elle proprio, de fóra, iria compral-a para a tomar ao chá com os seus collegas da mesma industria e commercio.

Desejamos longa e prospera vida á nova sociedade, e agradecemos á sua direcção a amabilidade com que recebeu e acompanhou os representantes da imprensa.

Os nossos collegas

Isto vae com toda a paciencia:

Pre ve ni mos, mais u ma vez, o *Se cu lo* de que repu ta mos um a bu so in to le ra vel cor tar as nos sas no ti ci as pa ra as dar co mo su as aos se us lei to res.

D'esta forma, copiando os artigos sem lhes citar a origem, aquelle jornal pratica uma verdadeira espoliação contra a qual protestamos.

Em confronto temos o nosso collega *Commercio do Porto*, correcto ao ponto de nunca fazer da nossa *Gazeta* o menor extracto sem citar a origem.

Tambem, d'esta vez, e com a noticia da tarifa d'assignaturas, o *Paiç* seguiu as pégadas do *Seculo*, contra o seu costume, do que fazemos este simples aviso á sua redacção.

LINHAS PORTUGUEZAS

Estação Central do Porto.—Segundo conta *O Commercio do Porto*, já está concluida a importante obra de pedreiro do caes para mercadorias, o qual fica ao norte do recinto da estação, proximo á rua da Madeira. O caes mede 144 metros de comprimento por 8^m,70 de largo e 6^m,45 de altura. As paredes de canta-

(1) Nossa n.^o 172, de 16 de fevereiro de 1895, pag. 53.

ria teem 35 centimetros de espessura, havendo sobre elles 72 esteios de pedra lavrada, em que assenta a cobertura metallica, que tem 40 % de inclinação.

O caes tem, pelo lado da rua da Madeira, 12 portas e uma janella dupla, sendo aquellas de 3^m,35 de altura e 1^m,95 de largura; pelo lado da gare ha 16 portas, duas das quaes são duplas, tendo 2^m,65 de altura e 2 metros de largura. Todas as portas são em fórmula de arco abatido. A pedra foi tirada das pedreiras de S. Gens e de Vianna do Castello.

Esta magnifica construcção principiou em janeiro do corrente anno, não se tendo dado alli um unico desastre. E', sem duvida, uma obra que honra o seu empreiteiro sr. Manuel José Marques Sampaio, a quem já foram confiadas as importantes obras de pedreiro da ponte Luiz I, porto de Leixões e docas de Vianna do Castello. Por parte do governo foi fiscal da construção o mestre de obras sr. José Fontes Torres, que se desempenhou muito bem da sua missão.

—O distinto architecto sr. Marques da Silva entregou á direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro o seu projecto da estação central, que esteve exposto nos paços municipaes. O projecto deve subir brevemente ás instancias superiores com a competente informação.

Não demos ainda uma descripção detalhada d'este projecto porque a queriamos acompanhar da gravura e não tivemos ainda meio de obter photographia que dê uma photogravura capaz. Não desistimos, porém, de o conseguir.

Regresso. — O sr. engenheiro Chapuy, director geral da companhia real que se havia auzentado, com licença do conselho de administração, para França, regressou d'allí hoje.

Mr. Chapuy foi a Paris visitar seu pae que se achava enfermo, e soffreu o cruento golpe de assistir á morte d'aquelle ente querido.

D'aqui lhe enviamos ao distinto engenheiro a expressão das nossas condulencias por tão grande fatalidade.

Sete elevadores. — O sr. Ezequiel Massano pediu á camara em requerimentos de 20 de julho de 1892 a concessão de sete elevadores em varios pontos da capital.

Como até hoje não tenha havido resolução alguma sobre estes pedidos, o requerente fez agora á mesma corporação uma exposição fundamentada sobre os seus direitos de prioridade áquellas concessões, requerendo que os seus pedidos sejam examinados, impondo a camara as multas devidas aos contractos de viação não cumpridos, e finalmente que, se a camara entender não seguir estas concessões, na ordem do spedidos, sujeita o seu plano ou o de qualquer dos outros requerentes a concurso publico.

Ponte da Esgueira. — Estão já concluidos os trabalhos de substituição do taboleiro d'esta ponte composta por oito vãos, o ultimo dos quaes foi substituido na quarta feira.

As experiencias a que em seguida se procedeu deram o melhor resultado.

Zambezia. — Pelo conselho de administração d'esta companhia foram nomeados administradores, em Paris, os srs. Bartissol, Theodore Berger e George Ochs, sendo escolhido para presidente do comité o sr. Bartissol.

A companhia vae proceder á construcção da ponte caes de Quilimane, segundo o projecto formulado pelo distinto engenheiro mr. Seyrig, do qual aqui publicámos, em tempo, o admiravel estudo da ponte sobre o Tejo em Lisboa.

Comboios de Espinho. — O movimento de passageiros nos comboios tramways entre Porto e Espinho e Ovar e o dos mesmos bilhetes de 3.^a classe nos comboios ordinarios foi, no primeiro mez, agosto ultimo, de 66.505 passageiros, sendo destes 14.480 de e para Porto Central, produzindo para as duas administrações, companhia e Minho e Douro, cerca de 9 contos de réis.

LINHAS HESPAÑOLAS

Bilbao a Durango. — Reuniu na segunda-feira passada a cama da commercio, de Bilbao afim de resolver um importante assunto. Tratava-se do pagamento á companhia dos caminhos de ferro centraes de Viscaya (Bilbao a Durango), da importancia de 14.000 pesetas que o governo lhe deve, pelo transporte da correspondencia publica durante sete annos, e da ameaça feita por aquelle caminho de ferro de suspender o serviço se aquella conta não lhe fosse paga.

O governo hespanhol já resolveu pagar.

Monforte a Pontevedra. — Chegaram já a Curtis os engenheiros encarregados de estudar o caminho de ferro directo de Pontevedra a Monforte, devendo dentro em pouco partir para Estrada.

Salamanca a Peñaranda. — Pelo que diz *La Voz de Peñaranda*, circulam n'aquelle cidade certos rumores ácerca da proxima suspensão do serviço da linha de Salamanca áquelle villa.

Parece até que esta suspensão será mais importante do que a que já houve, por isso que atinge tambem os transportes de mercadorias.

Linares a Almeria. — Segundo refere o nosso collega *El Ferro Carril*, vão muito adeantados os trabalhos d'esta linha férrea, que é aniosamente esperada; para a sua conclusão, que será por estes nove meses, trabalha-se activamente.

Dentro de poucas semanas deve ficar concluída a ponte de Guardahortuna, o que permitirá abrir á exploração mais uma grande porção de linha, faltando apenas 12 kilometros, para a juncção d'esta linha com a de Madrid-Zaragoza e Alicante. N'estes 12 kilometros está comprehendido o viaducto do Salado, em cuja construção se trabalha de dia e de noite, tendo-se por isso a esperança de que dentro de nove meses se poderá realizar em caminho de ferro a viagem de Almeria a Madrid.

A casa Fives-Lille, constructora do grande viaducto do Salado, para activar os trabalhos, installou poderosissimos fócos de luz electrica para que de noite as obras não parem.

LINHAS ESTRANGEIRAS

ALLEMANHA

Está projectada, em Berlim, uma linha férrea subterrânea que ligue a parte norte á parte sul da cidade.

Os comboios, que circularão com o intervallo de 3 minutos, terão a velocidade de 20 a 30 kilometros e poderão transportar cada um 160 passageiros.

Calcula-se que as despesas de installação orçem por 24.800.000 marcos.

BRAZIL

Cartas vindas pelos ultimos vapores referem as peripecias que se deram com o projecto de alienação das linhas férreas.

Por causa de uma manifestação de regozijo dos empregados da Estrada de ferro Central, quando souberam que o governo rejeitara a proposta para a alienação d'aquelle linha foi demittido o director, o sr. engenheiro Paulo de Frontin.

Houve desacordo a respeito das condições da proposta Rothschild entre o ministro da Fazenda, sr. dr. Bomardim de Campos, e o sr. dr. Murtinho, ministro da Industria Viação e Obras Públicas, considerando aquelle aceitável a proposta e reputando a este offensiva dos brios nacionaes.

EGYPTO

Pelo Khediva foi feita a uma firma ingleza a concessão de algumas linhas férreas nas estradas existentes e nas que se construirão nas províncias de Gharkieh e de Beherah, que são duas das principaes do delta do Nilo. É clausula da concessão que a sociedade que houver de proceder á exploração das mesmas linhas seja egypcia, devendo a companhia adeantar-lhe os fundos necessarios. Por sua parte, a companhia receberá 70.000 libras em acções liberadas, tendo além d'isso direito exclusivo da construção de caminhos de ferro locaes, linhas agricolas, etc. Outras concessões estão ainda na mente do governo egypcio, todas respeitantes a linhas de interesse agricola.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portugues

Relatorio do conselho de administração e parecer
do conselho fiscal apresentados á assemblea
geral dos accionistas de 19 de julho de 1897.

(Continuado do n.º 235)

Quarta parte

Caixa de Reformas e Pensões

O balanço em 31 de dezembro do 1896 encerrou-se com um saldo passivo de 12:567\$182 réis, devendo notar-se que no activo figura a verba de 16:220\$078 réis que, como fica dito, passou para esta Caixa da Socorros. As pensões pagas importaram em 25:329\$866 réis, e procedente de quotas e joias arrecadaram-se 15:867\$590 réis.

O numero de empregados e operarios inscriptos n'ea Caixa em 31 de dezembro

	1895	1896
Era	1.947	2.084
Sendo o dos de pensionistas	177	207

O movimento de pensionistas foi o seguinte:

Reformados:

Reformados durante o anno de 1896	29
Faleceram " " " 1896	6
Augmento em 31 de dezembro de 1896.....	23

Legatarios:

Pensões concedidas em 1896	10
Caducaram em 1896	3
Augmento em 31 de dezembro de 1896.....	7

O que em despesa se traduz nas seguintes quantias:

Reformados:

Pensões concedidas durante o anno de 1896	4:020\$000
" caducadas " " " 1896	1:045\$465
Excesso de encargo que passou para 1897	2:983\$535

Legatarios:

Pensões concedidas durante o anno de 1896	903\$780
" caducadas " " " 1896	164\$987
Excesso do encargo que passou para 1897	738\$793

O excesso de encargos que passou para 1897 é pois de réis 3:722\$328, inferior todavia ao que de 1895 passou para 1896, que se elevou a 4:541\$518 réis.

Como se explicou no relatorio do anno passado ao tratar d'este assumpto, o aumento de encargos da Caixa de reformas e pensões ha de successivamente ir crescendo ainda durante um certo numero de annos pelas razões já apresentadas.

Convém dizer que, além das verbas anteriormente mencionadas pagas pela Caixa de reformas e pensões, foi satisfeita em 1896, directamente pelas despesas geraes da Companhia, a quantia de 6:917\$675 réis, como melhoria de pensão a diferentes reformados e legatarios, quantia na qual estão incluidas as melhorias de reforma de tres chefes de serviço, importando em 4:520\$000 réis.

A importancia e complexidade das operações das caixas de socorros e de reformas e pensões cada dia vae tomando novo incremento. A sua gerencia a cargo de uma commissão composta dos diferentes chefes de serviço, que a seu turno a confiam annualmente a uma delegação de tres membros d'entre elles escolhidos, resente-se da falta de continuidade e homogeneidade na administração, resultante de tão frequentes mudanças do pessoal dirigente, apesar do zelo, da boa vontade e da dedicação que todos tem demonstrado no desempenho de tão ardua missão.

E sendo tambem necessário unificar o serviço das duas caixas, submettendo-o á fiscalização immediata da administração da qual faz parte, o conselho, d'harmonia com a resolução tomada em sua sessão de 27 d'abril d'este anno, chama a vossa attenção para a absoluta necessidade que tem de reforma o nosso regulamento de 22 de março de 1887, reforma em que, como é de justiça, não podem nem devem ser prejudicados os direitos e regalias dos actuaes empregados e operarios, ao abrigo das disposições do mesmo regulamento.

O nosso distineto collega, o sr. H. E. Boyer, que, por occasião dos actuaes corpos gerentes tomarem conta da administração da companhia nos termos dos estatutos, se dignará aceitar, provisoriamente e durante o periodo da nossa reorganização, o encargo

de director geral, pediu na sessão do conselho d'administração de 6 de maio ultimo a demissão d'essas funções. O conselho resolveu acceder ao pedido, mas reconhecendo os valiosos serviços que o sr. Boyer prestara, e nomeou para o substituir o sr. Paulo Chapuy, que já exercia as funções de engenheiro consultor junto do nosso Comité de Paris.

Vamos terminar este nosso trabalho dando conta á Assembléa de um facto satisfactorio. As nossas receitas, em 1897, que nas primeiras semanas, em consequencia da prolongada invernia d'essa época, se mostravam em diminuição, são hoje já mais avultadas do que em qualquer das primeiras 22 semanas dos annos anteriores, a datar de 1894; demonstrando-se assim que o movimento commercial não affrouxa, antes se desenvolve notavelmente e que nesse facto temos, de certo modo, compensação dos effeitos da depressão cambial, podendo manter-nos em situação que nos permite cumprir religiosamente as obrigações que nos são impostas pelo nosso convenio de 4 de maio de 1894.

As receitas illiquidas da exploração da nossa rede nas primeiras 22 semanas de 1894, 1895, 1896 e 1897 são as seguintes:

Primeiras 22 semanas de

	1894	1895	1896	1897
Passageiros	524:435\$768	532:554\$493	581:957\$028	593:384\$000
G. velocidade	93:217\$112	94:202\$202	91:220\$524	100:988\$000
P. velocidade	547:451\$282	606:001\$021	647:965\$098	685:276\$000
Total, réis	1.165:104\$162	1.232:757\$716	1.321:142\$650	1.379:648\$000

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, aos 31 de maio de 1897.

O Presidente do Concelho de Administração, c^o Antonio Maria Pereira Carrilho.

Balanço em 31 de dezembro de 1896

ACTIVO

Estabelecimento

Saldo d'esta conta n/ data	57.517:692\$653	
Bens proprios com applicação especial	2.535:355\$074	
Material circulante	2.763:515\$146	
Mobilia, utensilios e ferramenta	479:764\$486	
Diferença entre o valor nominal e o escripturado nas diferentes contas de emissão de obrigações	31.832:564\$785	
Amortização do valor do material circulante	444:861\$899	95.573:754\$043

Carteira com applicação especial

Obrigações privilegiadas de 1. ^o grau em carteira	18:903\$024	
Inscrições de assentamento da dívida interna portugueza	5:684\$500	
Carteira, titulos — Reserva especial	87:032\$880	
Obrigações de 3% privilegiadas 1. ^o grau a emitir (14.867 segundo convenio)	1.338:030\$000	1.449:650\$404

Abastecimentos

Armazens Geraes	545:638\$880	
Serviço de Material e Tracção	93:257\$845	
Serviço de Via e Obras	34:570\$283	
Serviço de Via e Obras — Depósito de madeiras	11:405\$384	684:872\$392

Caixa e bancos

Caixa em Lisboa	60:599\$391	
Agencia em Paris, francos	8.707,50	1:567\$351
Banco de Paris e dos Paizes Baxos, em Paris, fr.	870.273,65	156:649\$257
Glyn Mils, Currie & C.º, Libras	167-11-4	754\$050
Société Générale du Crédit Industriel & Commercial francos	304.100,38	90:739\$688
Banco Liégeois fr.	11.273,88	2:029\$298
Caisse de Reports, francos	38.816,99	6:987\$058

Banco de Brabant, francos	11.124,63	2:002 \$ 433
Crédit Lyonnais, fr. Société Générale, francos	998.540,17	179:737 \$ 231
Comptoir National d'Escompte de Paris, . francos	295.585,90	53:205 \$ 462
Banco Parisiense, francos	371.161,29	66:809 \$ 032
Banco Internacio- nal de Paris, fr.	13.844,65	2:492 \$ 037
Crédit Lyonnais c/comité... fr.	6.341,65	1:141 \$ 497
Banco de Paris e dos Paizes Bai- xos c/sequestro, francos	52.340,70	9:421 \$ 326
Bank für Handel & Industrie c/ especial, marcos	700.000,00	126:000 \$ 000
	711.816,00	160:158 \$ 600
		920:293 \$ 711

Devedores diversos

H. Herset.....	305:825 \$ 294
Companhia Nacional de Cami- nhos de ferro	7:457 \$ 200
Ministerio das Obras Publicas, c/especial.....	6:790 \$ 519
Société Marseillai- se.... francos 12,30	2 \$ 204
Ministerio das Obras Publicas, c/garantia de juros	50:838 \$ 474
	570:913 \$ 701

Contas devedoras

Linha de Cintura, trabalhos complementares	332 \$ 303
Taboleiros metallicos a reparar	163:100 \$ 000
Serviço de Fiscalização e Esta- tística	38:954 \$ 652
Vendas de material fóra do ser- viço	1:470 \$ 960
Trafego a liquidar.....	120:142 \$ 495
Renovação da Via a amortizar	175:000 \$ 000
Devedores geraes.....	83:856 \$ 296
Despesas de Exploração de exercícios findos	28:095 \$ 804
	610:952 \$ 510

Contas d'ordem

Obras do Tejo, trabalhos a cer- tificar.....	597:335 \$ 153
Letras em caução	29:644 \$ 814
Valores em deposito.....	814:403 \$ 000
Société Marseillaise, c/ de valo- res, 784 titulos	70:560 \$ 000
Société Lyonnaise, c/ de valo- res, 2.900 titulos.....	261:000 \$ 000
Garantias de juros a reembol- sar	2.417:565 \$ 510
Obrigações da Companhia Na- cional de Caminhos de fer- ro, 145	2:900 \$ 000
Liquidação de contas litigiosas	2.311:845 \$ 280
Cautellas de mínimos de obri- gações privilegiadas.....	404 \$ 411
	6.505:667 \$ 167
Somma, réis	106.316:103 \$ 928

(Continua).

AVISOS DE SERVIÇO**Companhia Real dos Caminhos de Ferro
Portuguezes****Feira das Mercês***Nos domingos 17 e 24 de outubro de 1897*

Por motivo d'esta feira os comboios ordinarios, tanto ascen-
dentes como descendentes, da linha de Cintra terão n'estes dias,
paragem no apeadeiro das Mercês, para receber e deixar passa-
geiros, pagando estes á ida pelos preços da estação mais além, no
sentido da marcha do comboio, e á volta pelos da anterior.
Lisboa, 13 de outubro de 1897.

ARREMATAÇÕES**Companhia Real dos Caminhos de Ferro
Portuguezes**

Venda de caldeiras de locomotivas, de ferro de pontes e de sucata
(Repetição do concurso de 15 de setembro)

No dia 27 de outubro, pela 1 hora da tarde, na estação central
de Lisboa (Rocio) perante a commissão executiva d'esta compa-
nhia, serão abertas as propostas recebidas para a venda do segu-
nte material :

12 caldeiras de locomotivas: ferro forjado 134 toneladas; cobre
23; latão 21.

Ferro de pontes: fundido, 110 toneladas; forjado. 1.050; diver-
so, 36.

Aço de molas, 58 toneladas; aço de limas, 18; aros de rodas,
155; carris d'aço, 384; carris ferro, 134; rodas de wagons, 30; ro-
das montadas, 7; ferro fundido, 250; ferro forjado, 500; latão, 6.

Este material pôde ser examinado nos seguintes locaes:

As caldeiras e ferros de pontes na estação de Alcantara-terra,
e a sucata no deposito de materiaes em Santa Apolonia.

As condições estão patentes em Lisboa na repartição central
dos armazens (estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis,
das 10 horas da manhã, ás 4 da tarde, e em Paris nos escriptorios
da companhia 28 rue de Chateaudun.

Lisboa, 4 de outubro de 1897.

Fornecimento de cabos para ascensores

(Repetição do concurso de 22 de setembro)

No dia 27 de outubro corrente, pela 1 hora da tarde, na esta-
ção central de Lisboa (Rocio) perante a commissão executiva
d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o
fornecimento de cabos para os ascensores da estação central.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central
dos armazens, (edificio da estação de Santa Apolonia) todos os
dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde, e em Paris, nos
escriptorios da Companhia, 28 rue de Chateaudun.

Lisboa 2 d'outubro de 1897.

Caminhos de ferro do Sul e Sueste

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 27 do corrente
na administração do 2.º bairro de Lisboa, serão abertas as propos-
tas que até então forem apresentadas, para adjudicação do forne-
cimento de drogas.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de réis
60 \$ 000, o qual será posteriormente elevado ao definitivo (5 % da
importancia total do fornecimento), por aquelle dos concorren-
tes a quem a adjudicação fôr feita.

Estes depositos serão feitos, aquelle na thesouraria do cami-
nho de ferro e este na caixa geral de depositos, á ordem da direc-
ção dos caminhos de ferro do sul e sueste.

As condições do concurso estão patentes na secretaria da di-
recção (largo de S. Roque n.º 22), onde podem ser examinadas,
nos dias uteis desde as 10 horas da manhã até as 4 da tarde.

Lisboa, 6 de outubro de 1897.

TONICO AMARELLO

MARA REGISTRADA

Magnifico específico que tem a propriedade de dissol-
ver e limpar as materias que a transpiração acida e oleo-
sa deixa sobre o couro cabelludo.

O Tonico Amarelo limpa radicalmente a caspa e resti-
tue o brilho natural ao cabello.

SILVA & TEDESCHI

Pharmacia Barreto—Rua do Loreto, 24 e 30—Lisboa

AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMISSÕES

RECOMMENDADAS

MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS

RECOMMANDÉES

Antwerpia.—A. Manceau.**Hamburgo.**—Augusto Blumenthal.**Leiria.**—Antonio C. d'Azevedo Batalha.**Lisboa.**—Ad. Seghers.—Rua Victor Cordon, 1-A.**Lisboa.**—Carlos C. Dias—(vinhos, frutas e outras comissões)—Rua do Jardim do Regedor, 35.**Lisboa.**—Rodolfo Reck—Rua dos Douradores, 21.**Lisboa.**—C. Mahony & Amaral.—Rua Augusto de Aguiar, 29.**Lisboa.**—José F. Canha.—R. d'El-Rei, 43-45.**Lisboa.**—João Maria Bravo.—R. do Arsenal 84. (Correspondance en français, anglais, allemand, espagnol et italien).**Londres.**—F. Demolder—4, Holmdale Road Amburst Park.**Madrid.**—Cesar Fereal.—Agente commercial da C.ª Real.**Paris.**—Ad. Seghers.—Rue de la Victoire, 56.**Porto.**—Grijó & C.ª—Rua de Traz, 28.**Valencia d'Alcantara.**—D. Alejandro Campero.**Valencia d'Alcantara.**—Justo M. Estellez—Agente internacional de aduanas y transportes.

AGENDA DO VIAJANTE

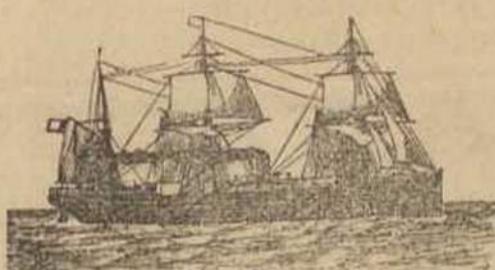
Prevenimos os nossos leitores de que são estes os UNICOS estabelecimentos que lhes recommendamos, porque praticamente conhecemos o seu serviço

AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR.

Nous ne saurions recommander à nos lecteurs d'autres MAISONS, que celles sous-indiquées car nous les connaissons PAR EXPERIENCE PERSONNELLE.

LISBOA **Avenida-Palace.**—Rua do Príncipe, junto à Estação Central.—Établissement de premier ordre—toujours luxe et confort—200 chambres et salons.**LISBOA** **Braganza Hotel**—Salons, vue splendide sur la mer, service de 1^{er} ordre—Propri. Victor Sassetti**LISBOA** **Hotel Durand**—Rua das Flores, 71—1^{er} class—English family hotel—Proximo de theatros e centro da cidade—Gabinete de leitura.**LISBOA** **Grand Hotel Central**—Caes do Sodré—Tout le confort désirable, vue du Tage, près de la douane, bourse, ministères, théâtres, bains. Ascenseur, poste.**LISBOA** **Hotel de l'Europe**—Seul hotel français au centre de la ville—Cuisine française.**LISBOA** **Francfort Hotel**—No centro da cidade—Aposentos para famílias. Preços modicos. Mesa redonda às 4 e 6 horas da tarde, 600 rs.—Trés frentes. Praça de D. Pedro, 413**LISBOA** **Hotel Americano**—P. de S. Paulo, n.º 3.—Proximo dos caes e banhos do arsenal.—Bons quartos e aposentos.—Preços: 1\$000 rs. para cima.**CASCAES** **Hotel Central**—De 1^{er} ordre—Cuisine et service français—Salles de lecture et de conversation—Grand confortable—On parle toutes les langues.**CASCAES** **Hotel Victor**—Appartements pour famille.—Vue splendide sur la mer. Service de 1^{er} ordre.—Service au jardin et pour la ville.—Prix modérés.—Prop. Victor Lessage.**CINTRA** **Hotel Nunes**—Espiendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria 1\$600 a 2\$000 rs.—Prop. João Nunes.**CINTRA** **Hotel Netto**—Serviço de primeira ordem, aposentos confortaveis e aceados, almoços e jantares, mesa redonda ou separada, magnificas vistas de terra e mar, casa de jantar para 100 pessoas. Preços razoaveis.—Prop. Romão Garcia Vinhas.**MAFRA** **Hotel Moreira**—no largo, em frente do convento.—Bellas accommodações desde 1\$000 réis por dia até 1\$500.—Redução de preços para caixeiros viajantes.**CALDAS DA RAINHA** **Grande Hotel bonense**—Estabelecimento de primeira ordem em edificio proprio. Accommodações para famílias.—Cozinha esmerada e farta. Propri. Vicente C. de Paramos.**ALCOBAÇA** **Hotel Gallinha**—Aposentos commodos e extremamente aceiados. Comida boa, farta e bem feita.—Proprietario, Antonio Souza Gallinha.**PRAIA DA NAZARETH** **Grand Hotel Club**—Magnificas accommodações, acoio inexcedivel, bom serviço, preços modicos, trens d'aluguer e carreira, para as estações de Cellia e Vallado—Propri. A. de S. Romão.**LEIRIA** **Hotel Central**—Bons aposentos.—Tratamento esmerado e acoio inexcedivel.—Carros para a Batalha, Marinha, etc.—Restaurante—Preços modicos.—On parle français.**FIGUEIRA DA FOZ** **Hotel Sandade.**—Rua da Saudade, Bairro novo. Magnificas vistas para o mar, muito perto da praia, Colyseu Figueirense, e proximo do Casino Mondego e theatro-circo.—Preços variam entre 900 e 1\$400 rs.**COIMBRA** **Hotel dos Caminhos de Ferro**—Praça 8 de maio.—Estabelecimento de primeira ordem no centro da cidade; cozinha abundante e esmerada, quartos confortaveis, e inexcedivel acoio. Casa de banhos, preços modicos. Proprietario, José Gomes Ribeiro.**PORTO** **Grande Hotel do Porto**—Le meilleur de la ville. Lits à ressorts. Omnibus. Téléphone. Boîte aux lettres.—Salles de lecture et de réception. Bains. Journaux.**PORTO** **Hotel Continental**—R. Entreparedes (Frente à Batalha). Serviço de 1^{er} ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros, muito central.—Propri. Lopez Munhos.**PORTO** **Grande Hotel America Central**—Um dos melhores da cidade, magnificas salas e quartos banhos Aceio e bom serviço. 1\$000 a 1\$400 rs. diarios.**PORTO** **Hotel Francfort.**—O melhor e mais central da cidade—Salões, banhos, correio e telephone—Serviço de 1^{er} ordem—Propri. Adriano & François.**BRAGA-BOM JESUS** **Grande Hotel do Elevador**—**Grande Hotel da Boa Vista.**—Serviço de primeira ordem. Banhos completos. Serviço especial para dietéticos. Bons quartos. Luz electrica. Aceio e ordem. Preços modicos.**GUIMARÃES** **Hotel do Toural.**—Bello tratamento, por 1\$000 a 1\$500 réis diarios. Serviço avulso, almoço 400, jantar 600 réis.**SEVILHA** **Grand Hotel d'Europe**—Proprietarios Ricca Hermanos. Plaza de S. Fernando, 10. Omnibus nas estações. Salão de leitura e musica. Accomodações para familias preços modicos. Fala-se portuguez, francez, inglez, italiano e allemão**SEVILHA** **Gran Fonda de Madrid**—Principal estabelecimento de Sevilha—illuminação electrica—luxuosos pateos—sala de jantar para 200 pessoas—banhos.**GRANADA** **Hotel Victoria**—Propri. Federico Iniesta Sitio o mais central, proximo do commercio e dos theatros. Preços moderados. Central do caminho de ferro.**GIBRALTAR** **Hotel Metropole e Nuevo Hotel Espanol.**—Situado á entrada da cidade.—Cozinha excelente. Bons quartos com vista de mar. Casa de jantar a mais luxuosa da cidade. Preços modicos.—Proprietario, Lorenzo Sacarello.**CARTAGENA** **Grand Hotel de Roma.**—No centro da cidade, 70 quartos espaçosos, salões, gabinete de leitura, bilhar, banhos, casa de jantar para 100 pessoas.—Excellent cozincha—Hospedagem completa desde 5 pesetas—Proprietario Teófilo Garcia.**ORAN** **(Algeria) Hotel Restaurant du Louvre.**—Quartos confortaveis desde 2 francos, cozinha farta a preço fixo, desde 2 francos, ou por lista—situação ao centro da cidade em face do theatro. Proprietario Castres Martin, rua de Turin.**TIZI OUZOU** **(Kabila, Algeria) Grand Hotel des Postes**—Excellent servizo de cozinha, bellos aposentos, carros para visitar Fort National, Michelet e grande Kabila. Preços economicos. Proprietario, P. Despous.**BONE** **(Algeria) Grand Hotel d'Orient.**—Cours National, principal avenida. Casa de 1^{er} ordem. Grandes quartos e salões, boa cozinha. Proprietaria, Madame Leon Peytaud.**TUNIS** **Hotel de France.**—Très recommandé par son confortable, sa situation et son excellente cuisine, appartements de familles, omnibus à tous les trains, salon de lecture, jardin—Propriet. Ferrier, Rue de Constant ne, 42.**NICE** **Riviera-Palace-Hotel**—Merveilleux panorama sur la mer et les Alpes—Ascenseur, salons, orchester—Voitures pour Monte-Carlo. Vins et cuisine de 1^{er} ordre.**CONSTANTINOPLA** **Pera-Palace-Hotel**—Grands salons—luxueux appartements—Vue du Bosphore—Cuisine et cave de 1^{er} ordre.**CAIRO** **Ghesireh-Palace-Hotel**—Etablissement de premier ordre.—Grand parc sur le Nil. Luxe et confort—grands salons,

Royal Mail



(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Pernambuco, Bahia, Rio, Montevideo, e Buenos Ayres

O paquete **DANUB**, sahirá a 1 de novembro.

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

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

AGENTES

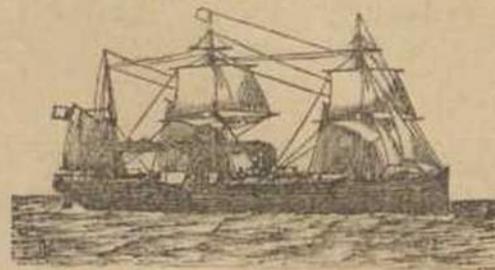
Em Lisboa:—JAMES RAWES & C.^a—R. dos Capel-listas, 31. 1º

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

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios, em 16 de outubro de 1897

a) Lisboa-Caes dos Soldados — b) Porto-Campanhã — d) só a
N. 22 — e) só os sábados — h) Só às 5.^a e domingos.

**LEUSCHNER
PORTUGAL DA COMPANHIA
SCHER LLOYD**



Carreiras de paquetes para o Brazil, Rio da Prata, Nova-York,
Baltimore, Asia Oriental e Australia.

Sahidas quinzenaes de LEIXÕES para o RIO DE JANEIRO e SANTOS
tocando mensalmente em LISBOA, PERNAMBUCO e BAHIA

Estes magnificos e luxuosos paquetes, iluminados a luz electrica, offerecem todas as commodidades possiveis aos srs. passageiros, visto estarem providos de todos os melhoramentos mais modernos.

Os srs. passageiros de 1.^a classe podem escolher os beliches que desejarem á vista das plantas dos paquetes, que se acham patentes nos escriptorios das agencias no Porto e em Lisboa, mas n'este caso recommenda-se **muita antecedencia**, em vista da grande acceptação que estes luxuosos paquetes teem tido por parte do publico.

Por estes paquetes tambem se aceitam passageiros para **Paranaguá, S. Francisco, Desterro e Rio Grande do Sul**, com transferencia no Rio de Janeiro para o paquete **Möewe**, da mesma companhia.

Para mais informações, dirigir ao escriptorio da

Agencia geral no Porto, Rua de S. Francisco, 25, 1.^o, e em Lisboa ao agente João Patrício Alvares Ferreira, rua dos Bacalhoeiros, 135, 1.^o

Além d'estes ha mais os das Linhas do Minho, Douro e Braga e companhia Real.

Empresa de Navegação a Vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFICIAL

O vapor **GOMES IV** — Commandante ROCHA JUNIOR



SAHIRÁ no dia 1 de novembro ás 9 horas da manhã para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro, Olhão, Tavira e Villa Real de Santo Antonio. — Para carga, encomendas e passageiros, trata-se no Largo dos Torneiros, n.º 5.

Alberto R. Centeno & C.ª

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Africa Oriental, (via canal de Suez,) vap. alemão, **Reichstag**. Sahirá a 5 de novembro.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8, 2.º



Africa Oriental, (via Cabo), vap. alem., **Kanzler**.
Sahirá a 20 de outubro.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8, 2.º



Anvers e **Havre**, vapor frances, **Rio Tejo**.
Sahirá a 21 de outubro.
Agentes, Henry Burnay & C.ª, Rua dos Fanqueiros, 10.



Bahia, Rio e Santos, vapor alemão, **Mainz**.
Sahirá a 20 de outubro.
Agentes, J. P. A. Ferreira, R. Bacalhoeiros, 135, 1.º



Bahia, Rio, e Santos, vapor alemão, **Paraguassu**.
Sahirá a 27 de outubro.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8, 2.º



Barcelona, Cette e Marselha, vap. frances, **Saint André**.
Sahirá a 22 de outubro.
Agent., Henry Burnay & C.ª, R. dos Fanqueiros, 10.



Bordeaux, vapor frances, **La Plata**.
Sahirá a 26 de outubro.—Messageries Maritimes.
Agentes, Torlades & C.ª, Rua Aurea, 32, 1.º



Corunha, La Pallice, (La Rochelle) e Liverpool,
vapor inglez, **Liguria**.
Sahirá a 27 de outubro.
Agentes, E. Pinto Basto & C.ª, C. do Sodré, 64, 1.º



Dakar, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres, vap. frances, **Chile**.
Sahirá a 25 de outubro. — Messageries Maritimes.
Agentes, Torlades & C.ª, Rua Aurea, 32, 1.º



Hamburgo, vapor alemão, **Amazonas**.
Sahirá a 18 de outubro.
Agente, E. George, R. da Prata, 8, 1.º



Lourenço Marques, e Beira, vap. frances, **Uruguay**.
Sahirá a 22 de outubro.
Agentes, F. Garay & C.ª, P. do Municipio, 19, 1.º



Madeira, Santa Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa (Praia), S. Jorge (Vellas), Caes do Pico e Fayal, vap. portuguez, **Funchal**.
Sahirá a 20 de outubro.
Agente, G. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.º



Maranhão, vapor inglez, **Brunswick**.
Sahirá a 29 de outubro.
Agentes, James Rawes, & C.ª, Rua d'El-Rei, 31, 1.º



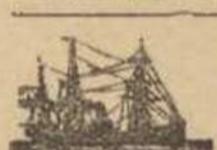
Pará e Manaus, (via Madeira) vap. ingl., **Hubert**.
Sahirá a 21 de outubro.
Agent., Garland Laidley & C.ª, R. do Alecrim, 10, 1.º



Pernambuco, e Maceió, vap. ingl., **Inventor**.
Sahirá a 20 de outubro.
Agent., Garland Laidley & C.ª, R. do Alecrim, 10, 1.º



Pernambuco, Victoria, Rio e Santos, vapor alemão, **Pernambuco**.
Sahirá a 20 de outubro.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8, 2.º



Pernambuco, Bahia, Victoria, Rio e Santos, vap. fran., **Ville de Buenos Ayres**.
Sahirá a 19 de outubro.
Agentes, F. Garay & C.ª, P. do Municipio, 19, 1.º



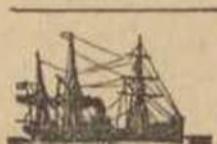
Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres, vapor inglez, **Danube**.
Sahirá a 1 de novembro.
Agentes, James Rawes, & C.ª, R. d'El-Rei, 31, 1.º



Pernambuco, Maceió, Bahia, Rio e Santos, vap. frances, **Ville de S. Nicolas**.
Sahirá a 1 de novembro.
Agentes, F. Garay & C.ª, P. do Municipio, 19, 1.º



Pernambuco, Rio e Santos, vap. alemão, **Desterro**.
Sahirá a 3 de novembro.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8, 2.º



Rio de Janeiro, e Santos, vap. franc., **Caravellas**.
Sahirá a 26 de outubro.
Agentes, F. Garay & C.ª, P. do Municipio, 19, 1.º



Southampton, vapor inglez, **Thames**.
Sahirá a 20 de outubro.
Agentes, James Rawes, & C.ª, Rua d'El-Rei, 31, 1.º



S. Miguel, barca portugueza, **Helena**.
Sahirá a 19 de outubro.
Agentes, C. Mahony & Amaral, R. Augusta, 70, 2.º



S. Thiago, S. Thomé, Cabinda, Santo Antonio do Zaire, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela e Mossamedes, vapor portug. **S. Thomé**.
Sahirá a 23 de outubro.
Emp. Nacional de Navegação, R. da Prata, 8, 1.º



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres, vap. ingl., **Magdalena**.
Sahirá a 18 d'outubro.
Agentes, James Rawes, & C.ª, R. d'El-Rei, 31, 1.º



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Ayres, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vap. ing., **Orellana**.
Sahirá a 27 de outubro.
Agentes, E. P. Basto & C.ª, Caes do Sodré, 64.



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

TARIFA ESPECIAL N.º 14 — GRANDE VELOCIDADE

BILHETES DE ASSIGNATURA

Desde 1 de Novembro de 1897

ARTIGO 1.º

Bilhetes de assignatura em todas as linhas da Companhia

ARTIGO 2.º

Bilhetes de assignatura nas immediações de Lisboa

ARTIGO 3.º

Bilhetes de assignatura para estudantes

ARTIGO 4.º

Bilhetes de assignatura para operarios e trabalhadores

**Artigo 1.º — Bilhetes de assignatura
válidos em todas as linhas da Companhia**

Estes bilhetes são pessoais e válidos durante tres mezes, seis mezes ou um anno, nos percursos indicados no mappa a seguir:

Kilometros	Preço de um bilhete a:								
	3 mezes			6 mezes			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
Até 10.....	24\$000	18\$000	12\$000	36\$000	27\$000	18\$000	54\$000	40\$500	27\$000
De 11 a 15.....	31\$000	23\$500	15\$500	47\$000	35\$500	23\$500	71\$000	53\$500	35\$500
" 16 " 20.....	37\$000	28\$000	18\$500	56\$000	42\$000	28\$000	84\$000	61\$000	42\$000
" 21 " 25.....	41\$000	30\$500	20\$500	61\$000	46\$000	30\$500	92\$000	69\$000	46\$000
" 26 " 30.....	44\$000	33\$000	22\$000	66\$000	49\$000	33\$000	99\$000	74\$000	49\$000
" 31 " 40.....	50\$000	37\$500	25\$000	75\$000	56\$500	37\$500	113\$000	85\$000	56\$500
" 41 " 50.....	56\$000	42\$000	28\$000	84\$000	63\$000	42\$000	126\$000	94\$000	63\$000
" 51 " 60.....	61\$000	46\$000	30\$500	92\$000	69\$000	46\$000	138\$000	103\$500	69\$000
" 61 " 70.....	64\$000	48\$000	32\$000	96\$000	72\$000	48\$000	144\$000	108\$000	72\$000
" 71 " 80.....	66\$000	49\$500	33\$000	99\$000	74\$500	49\$500	149\$000	112\$000	74\$500
" 81 " 90.....	68\$000	51\$000	34\$000	102\$000	76\$500	51\$000	153\$000	115\$000	76\$500
" 91 " 100.....	70\$000	52\$500	35\$000	105\$000	79\$000	52\$500	158\$000	118\$500	79\$000
" 101 " 125.....	81\$000	61\$000	40\$500	122\$000	91\$000	61\$000	183\$000	137\$500	91\$500
" 126 " 150.....	90\$000	67\$500	45\$000	135\$000	101\$500	67\$500	203\$000	152\$500	101\$500
" 151 " 175.....	97\$000	73\$000	48\$500	146\$000	109\$500	73\$500	219\$000	164\$500	109\$500
" 176 " 200.....	102\$000	76\$500	51\$000	153\$000	115\$000	76\$500	230\$000	172\$500	115\$000
" 201 " 250.....	116\$000	87\$000	58\$000	174\$000	130\$500	87\$000	261\$000	196\$500	130\$500
" 251 " 300.....	126\$000	94\$500	63\$000	189\$000	142\$500	94\$500	284\$000	213\$500	142\$500
" 301 " 350.....	134\$000	100\$500	67\$000	201\$000	151\$500	100\$500	302\$000	226\$500	151\$500
" 351 " 400.....	141\$000	106\$000	70\$500	212\$000	159\$500	106\$500	318\$000	238\$500	159\$500
" 401 " 500.....	155\$000	116\$500	77\$500	232\$500	175\$500	116\$500	349\$000	262\$500	175\$500
Mais de 500 — passe para toda a rede.....	200\$000	150\$000	100\$000	300\$000	223\$000	150\$000	450\$000	337\$500	223\$000

Condições do Artigo 1.^o

1.^a Os preços dos bilhetes, em conformidade com o respectivo mappa, serão estabelecidos pelas distâncias d'aplicação de cada linha explorada pela Companhia, segundo os quadros de distâncias publicados, contando-se, por separado, o trajecto em cada linha e obtendo-se, pela somma dos kilometros correspondentes a estes trajectos, o percurso total que determina o preço da assignatura.

§ unico. Não são concedidas assignaturas para percursos que tenham solução de continuidade nas linhas ferreas da Companhia.

2.^a O assignante que queira ter a faculdade de viajar, entre os dois extremos que abrange a sua assignatura, por duas vias diferentes, pagará o seu bilhete pelo preço correspondente à distancia total do circuito, reduzida de vinte e cinco por cento, e só quando este total seja superior a cincuenta kilometros.

§ unico. Os portadores de bilhetes n'estas condições, que tenham bagagem a registar, deverão, ao fazel-o, declarar por qual das duas vias seguem viagem, afim de que a bagagem possa acompanhal-o.

3.^a O preço da assignatura é pago adiantadamente e sempre por completo, no acto da entrega da requisição e na estação onde esta se faça.

Cada assignante tem, além d'isto, que depositar, ao requisitar cada bilhete, a quantia de 25500 réis, que lhe será restituída pela Companhia, em troca do bilhete cuja validade termine, dentro do prazo maximo de oito dias do termo da assignatura.

Findo este prazo perde o assignante o direito à restituição do deposito, o qual entrará definitivamente na posse da Companhia.

4.^a As assignaturas só começam no dia 1 de cada mez.

A sua requisição será feita, com 8 dias, pelo menos, de antecedencia, nas estações da Companhia, em impressos especiais que n'ellas se acham á disposição do publico.

O assignante terá que juntar a esta requisição uma photographia sua, medindo 0^m,037 de altura por 0^m,032 de largura e despegada do cartão, photographia que será collada ao respectivo bilhete e carimbada pela Companhia.

N. B. As photographias que estejam já marcadas com o carimbo da Companhia não são aceites.

A falta d'este retrato, a sua deterioração ou viciação bem como a de qualquer marca ou signal que a Companhia n'elle imprima ou apponha, torna o bilhete nullo e de nenhum valor.

§ unico. Por via de regra as requisições a que se refere esta condição, serão assignadas pelos proprios requisitantes.

Sendo estes menores, além da sua assignatura, é imprescindivel a de seus paes, tutores ou de pessoa idonea a cargo de quem estejam.

Sendo analphabetos, as requisições serão assignadas por duas testemunhas auctorizadas, aceites pelo chefe da estação.

5.^a O bilhete de assignatura é absolutamente pessoal e intransmissivel.

Não terá valor algum quando, além da photographia do assignante, não traga a assignatura d'este ou das pessoas que o abonem ou representem, conforme se estipula, para as requisições, no § unico da condição 4.^a

§ 1.^o Se qualquer pessoa, que não seja o proprio assignante, fizer uso, ou tentar fazer uso de um bilhete de assignatura, será este apprehendido e inutilizado pelos empregados da Companhia, sem prejuizo do procedimento que haja de adoptar-se contra os autores ou cumplices de tal fraude, ou tentativa de fraude.

§ 2.^o Havendo perda ou extravio do bilhete, deve o assignante comunical-o immediatamente ao Chefe do Serviço de Fiscalisação e Estatística da Companhia, Lisboa (Santa Apolonia).

N'este caso, o bilhete destinado a substituir o que fôr perdido ou extraviado, só será entregue ao assignante oito dias depois de recebida a comunicação a que este paragrapo se refere, prazo necessário para bem se averiguar se o bilhete, cuja falta se accusa, não se encontra em mãos estranhas.

Se o assignante, n'estas condições, viajar enquanto não possuir o novo bilhete, pagará as suas passagens por completo; e sobre elles não terá direito a restituição alguma nem a perdas e danos.

§ 3.^o No caso, previsto no paragrapo anterior, de substituição de um bilhete por perda ou extravio, o deposito de 25500 réis feito, conforme a condição 3.^a, em garantia da restituição do bilhete, reverte a favor da Companhia, da qual fica sendo propriedade. E o novo bilhete só será entregue contra novo deposito de 25500 réis, feito nos termos da citada condição 3.^a

6.^a As assignaturas só valem nos comboios **ordinarios** do serviço publico, **com exceção dos rápidos e expressos**, que regulamentarmente transportem, no percurso indicado no respectivo bilhete, passageiros da classe a que a assignatura pertença, ou de classe inferior.

O assignante tem o direito de tomar ou deixar os citados comboios em qualquer estação ou apeadeiro situados dentro dos extremos do trajecto indicado no seu bilhete.

Será annullado o bilhete de qualquer assignante que tente utilal-o, ou o utilise em percurso que não seja o que o bilhete indicar, revertendo o seu custo a favor da Companhia e perdendo o assignante todos os direitos e regalias adquiridas ao constituir-se como tal.

Comtudo, o assignante que pretender seguir além dos pontos extremos do itinerario indicado no seu bilhete, poderá fazel-o avisando o revisor do comboio antes de chegar a qual quer d'aquelles pontos, segundo o sentido do trajecto, pagando, n'esse caso, o complemento de taxa como qualquer portador de bilhete ordinario.

§ 4.^o Os passes para toda a rede dão ao assignante, excepcionalmente, a faculdade de ocupar carruagens da respectiva classe, ou inferior, em quaesquer comboios de passageiros do serviço publico; ordinarios, extraordinarios, rápidos ou expressos, seja qual fôr o seu itinerario.

§ 2.^o Os bilhetes de assignatura e passes de 1.^a classe são validos para ocupação de logares de luxo, tanto nos comboios ordinarios, como nos rápidos ou expressos, pagando o portador comtudo as sobretaxas ou supplementos em vigor.

7.^a As assignaturas podem ser reformadas no sentido do augmento do percurso para que se tomaram. Não, portanto, para percurso diferente.

Os assignantes de 2.^a ou 3.^a classe podem, durante o prazo de validade dos seus bilhetes, transferir a sua assignatura para uma classe superior.

O pedido ou requisição para qualquer d'estes fins, tem que ser feito com 8 dias, pelo menos, de antecedencia juntando-se nova photographia, conforme se estipula na condição 4.^a e satisfazendo-se, no acto, a diferença de preço, segundo a tabella d'este artigo, calculada á *pro rata* dos mezes (periodos indivisíveis de um mez) durante os quaes tenha tido validade o primeiro bilhete e haja de tel-a o segundo.

Os bilhetes assim substituídos só começam a vigorar no dia 1 de qualquer mez, tal como se se tratasse de uma assignatura nova. Esse dia 1 pode ser o do proprio mez em que a requisição fôr feita. Serão entregues ao assignante em troca do bilhete de que até então haja sido portador.

8.^a As assignaturas em percursos superiores a 80 kilometros, e só estas, dão direito ao transporte gratuito de 30 kilogrammas de bagagem registada.

A quaesquer outras só é concedido o transporte gratuito dos volumes que, em conformidade com os regulamentos, os passageiros, seus portadores, possam trazer consigo dentro das carruagens, e que caibam no espaço para esse fim reservado a cada logar.

As bagagens, registadas á vista de bilhetes de assignatura, não podem ser retiradas, na estação de destino, sem que, a par da respectiva senha, o proprio bilhete seja apresentado.

Não o sendo, serão os volumes considerados, para todos os efeitos, como recovagem, ficando, portanto, captivos do pagamento do transporte segundo as tarifas ordinarias que estiverem em vigor, isto é: sem que, em caso algum, se tenha em conta a gratuidade do transporte de 30 kilogrammas, a que se refere esta condição, ou outro qualquer beneficio especial.

9.^a Se o assignante fôr encontrado em carruagem de classe superior á designada no seu bilhete, terá que pagar o custo integral do logar que fôr ocupando, desde o ponto de origem da sua assignatura até onde se apeie, a não ser que, antes de tomar assento, haja avisado o revisor pois que, n'esse caso, terá que satisfazer, apenas, a diferença entre o preço do logar que deseje ocupar e o da classe a que tiver direito segundo a sua assignatura como portador de bilhete ordinario.

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

10.^a O assignante compromette-se formalmente:

1.^a A não reclamar, em caso algum, o reembolso do todo ou parte do custo da sua assignatura, o qual, uma vez pago, fica pertencendo, de facto e definitivamente, á Companhia;

2.^a A não se constituir recoveiro em prejuízo da Companhia, transportando, como bagagem sua, valores, objectos ou efeitos pertencentes a terceiro;

3.^a A não produzir, sob pretexto de prejuízos ou qualquer outro, reclamação alguma contra a Companhia, por motivo de demora, paragem ou interrupção na circulação da linha, mudança de horários ou de serviço, diminuição do numero de comboios ou falta de logares nas carruagens;

4.^a A apresentar, a pedido dos empregados da Companhia, sempre que estes lh'o exijam, o seu bilhete, do qual terá que ser portador quando queira utilisal-o; e a reproduzir a sua assignatura sempre que os mesmos empregados lh'o requeiram. E quando a referida apresentação não se verificar, será o assignante considerado, para todos os efeitos, como passageiro sem bilhete;

5.^a A entregar o seu bilhete na estação em que o requisitou, logo que o prazo de validade d'este termine.

Art. 2.^o—Bilhetes especiaes de assignatura válidos nas imediações de Lisboa

Estes bilhetes são pessoais e válidos durante tres mezes, seis mezes ou um anno, nos percursos indicados no mappa a seguir:

Entre Lisboa (1) e as seguintes estações ou apeadeiros			Preço de um bilhete á								
Linha de Leste	Linha de Cintra	Linha de Cascaes	3 mezes			6 mezes			1 anno		
			1. ^a cl.	2. ^a cl.	3. ^a cl.	1. ^a cl.	2. ^a cl.	3. ^a cl.	1. ^a cl.	2. ^a cl.	3. ^a cl.
Braço de Prata	—	—	—	9 ⁵ 500	6 ⁵ 500	—	14 ⁵ 000	9 ⁵ 500	—	21 ⁵ 000	14 ⁵ 000
Sacavem	Buraca	Algés	12 ⁵ 500	9 ⁵ 500	6 ⁵ 500	18 ⁵ 500	14 ⁵ 000	9 ⁵ 500	28 ⁵ 000	21 ⁵ 000	14 ⁵ 000
Alverca	Queluz-Bellas	Oeiras	18 ⁵ 500	14 ⁵ 000	9 ⁵ 500	28 ⁵ 000	21 ⁵ 000	14 ⁵ 000	42 ⁵ 000	31 ⁵ 500	21 ⁵ 000
Villa Franca ..	—	Cascaes	32 ⁵ 000	21 ⁵ 000	16 ⁵ 000	48 ⁵ 000	36 ⁵ 000	24 ⁵ 000	72 ⁵ 000	54 ⁵ 000	36 ⁵ 000
			35 ⁵ 000	26 ⁵ 000	17 ⁵ 500	52 ⁵ 000	39 ⁵ 000	26 ⁵ 000	78 ⁵ 000	58 ⁵ 500	39 ⁵ 000

(1) A designação «Lisboa» abrange as estações de Lisboa (Caes dos Soldados), Lisboa (Central do Rocio), Alcantara-Terra, Alcantara-Mar e Caes do Sodré; e os bilhetes são válidos para qualquer d'ellas em que haja serviço directo estabelecido no sentido do percurso em que é valida a assignatura.

Condições do Art. 2.^o

1.^a São communs ao art.º 2.^o as seguintes condições do art. 1.^o: 3.^a, 4.^a, 5.^a, 6.^a com excepção dos seus §§ 1.^o e 2.^o; 7.^o 9.^o e 10.^o.

2.^a Os bilhetes tomados para uma linha não são válidos para qualquer outra.

O assignante que desejar um bilhete válido para duas linhas, pagará uma taxa supplementar de cincuenta por cento (50 %) sobre o preço correspondente a uma só linha quando o custo dos bilhetes seja igual n'um e n'outro sentido, ou sobre o preço mais elevado, quando não haja essa igualdade.

A sobretaxa será de cem por cento (400 %) sobre o preço mais elevado, quando os trez não sejam iguaes, querendo-se tornar válido o bilhete para as trez linhas (Leste, Cintra e Cascaes).



3.^a O assignante que tomar um ou mais bilhetes para a sua familia (pae, mãe, sogro, sogra, filhos, enteados, genros, noras, irmãos, avôs, cunhadas, tios, sobrinhos, preceptores, governantes, amas e criados, contanto que vivam na mesma casa) terá as seguintes reduções de preços:

2,5 %	da quantia total paga comprando 2 bilhetes
5 %	» » » » » » 3 »
7,5 %	» » » » » » 4 »
10 %	» » » » » quando compre mais de 4 bilhetes

As reduções supra só se concedem sendo os bilhetes tomados, conjuntamente, para o mesmo percurso e pelo mesmo prazo.

4.^a Não se concede transporte gratuito de bagagem registada. Os assignantes só poderão transportar comigo gratuitamente os volumes de mão, que os regulamentos consintam dentro das carruagens e que caibam no espaço para esse fim reservado a cada lugar.

Art.^o 3.^o — Bilhetes de assignatura para estudantes

Sobre os preços de 6 mezes e um anno do art.^o 1.^o, e unicamente sobre estes, é concedido o abatimento de cincuenta por cento (50 %) em 2.^a e 3.^a classes, **até os 18 annos de idade,** aos estudantes das escolas, instituições, dos lyceus, collegios, institutos ou outros estabelecimentos de ensino secundario, primario, profissional, agricola ou industrial.

Condições do Art.^o 3.^o

1.^a São communs ao artigo 3.^o as seguintes condições:

do art.^o 4.^o:— 1.^a, 2.^a com excepção do § único, 3.^a, 4.^a, 5.^a, 6.^a com excepção do § 2.^o, 7.^a com respeito á ampliação de percurso e á transferencia de 3.^a para 2.^a classe, 9.^a e 10.^a

do art.^o 2.^o:— a 4.^a

2.^a As edades e qualidades ou titulos dos interessados nas concessões feitas por este artigo, comprovar-se-hão por certidões edoneas, acceites pela Companhia, que serão juntas aos pedidos ou requisições dos bilhetes, devidamente reconhecidas para surtirem effeito legal em Lisboa.

3.^a É reservada á Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes a faculdade de recusar os beneficios estabelecidos por este paragrapo, aos estabelecimentos, instituições ou individuos que d'elles abusem ou tentarem abusar. E para apreciar taes factos é a Companhia reconhecida e acceite como juiz supremo, não dando, portanto, qualquer recusa direito algum a reclamações, seja quem fôr o requisitante que ella não queira satisfazer.

Art.^o 4.^o — Bilhetes de assignatura de 3.^a classe para operarios e trabalhadores

§ 1.^o Bilhetes semanaes e mensaes de 3.^a classe para uma só viagem diaria de ida e volta

Estações e apeadeiros de procedencia	de destino	Preço de um bilhete	
		semanal	mensal
De Campolide a Braço de Prata	Lisboa (Central ou Caes dos Soldados)	5400	15500
» Cabo Ruivo a Sacavem		5800	35000
» Povoa a Alverca		15500	55400
» Alhandra a Villa Franca		15800	65200
» Carregado a Azambuja		25700	95400
» Cruz da Pedra a Buraca		5400	15500
» Damaia a Queluz-Bellas		5800	35000
» Cacem a Cintra		15500	55400
» Sabugo a Malveira		25300	75800
» Santos a Junqueira		5300	15000
» Belem a Algés		5400	15500
» Dafundo a Cruz Quebrada	Lisboa (Caes do Sodré)	5700	25500
» Caxias a Oeiras		5800	35000
» Carcavellos a Cascaes		15500	55400
» Cascaes a Alfarellos		5700	25500
» Verride a Figueira da Foz	Coimbra	15500	55400
» Gaia a Valladares		5400	15500
» Granja a Espinho		5900	35200
» Esmoriz		15500	55400
» Ovar	Porto (Campanhã)	25000	75200
» Estarreja		35000	105800
» Aveiro		45000	145400

§ 2.º **Bilhetes semanaes de 3.ª classe, para grupos de 10 passageiros, em qualquer percurso não superior a 100 kilometros e não mencionado no quadro do § 1.º d'este artigo, válidos para uma só viagem diaria de ida e volta.**

Preço de um bilhete collectivo para 10 pessoas	
Distancias	Réis
De 1 a 10 kilometros	7\$000
» 11 » 20 »	10\$000
» 21 » 30 »	13\$000
» 31 » 40 »	15\$000
» 41 » 50 »	17\$000
» 51 » 60 »	18\$000
» 61 » 70 »	19\$000
» 71 » 80 »	20\$000
» 81 » 90 »	21\$000
» 91 » 100 »	22\$000

Condições do Art.º 4.º

1.ª São communs ao art.º 4.º as seguintes condições:

do art.º 1.º:— 1.ª só para os bilhetes collectivos (§ 2.º).

3.ª, reduzido o deposito a 500 réis por bilhete, 4.ª e 5.ª com excepção do § 3.º, só para os bilhetes mensaes.

6.ª com excepção dos seus §§.

9.ª com excepção do § unico.

10.ª com excepção da alinea 5.ª para os bilhetes semanaes.

do art. 2.º:— a 4.º

2.ª Os preços d'estas assignaturas são, como as demais que constam d'esta tarifa, pagos adeantadamente e sempre por completo.

3.ª As assignaturas semanaes dos dois §§ d'este artigo são válidas por sete dias contados desde qualquer segunda feira até o domingo seguinte.

A sua requisição será feita ao chefe de qualquer das estações que constituam os extremos do percurso para que se deseje tomar assignatura, uma hora, pelo menos, antes da partida do comboio que se queira utilizar para a primeira viagem.

§ unico. O requisitante que fôr portador de um bilhete semanal ja utilizado, deverá entregar o na estação ao ser-lhe satisfeita a requisição, quando esse bilhete não fôr recolhido à chegada da **ultima viagem** para que fôr válido, pelos empregados da respectiva estação.

4.ª Os bilhetes collectivos a que se refere o § 2.º d'este artigo podem ser utilizados por uma fracção do grupo que os toma, perdendo os passageiros que faltarem para completar o numero de dez, o direito ás viagens que faça a referida fracção.

Serão, tambem, vendidos a grupos constituidos por menos de dez pessoas, aos preços estabelecidos para este numero; mas n'esse caso não poderão ser utilizados por mais passageiros do que aquelles em favor dos quaes forem passados.

5.ª São pessoaes e intransmissíveis todos os bilhetes a que se refere este artigo. A Companhia poderá exigir a comprovação de identidade dos portadores por meio de assignatura ou por qualquer outra forma pratica e viavel.

§ 4.º Se qualquer pessoa, que não seja o proprio assignante ou não faça parte do grupo assignante, fizer uso, ou tentar fazer uso dos bilhetes semanaes estabelecidos pelos dois paragraphos d'este artigo, o bilhete será apprehendido e inutilizado pelos empregados da Companhia, sem prejuizo do procedimento que haja de adoptar-se contra os autores ou cumplices de tal fraude ou tentativa de fraude.

§ 2.º Os bilhetes semanaes perdidos não serão substituidos. Restituir-se-hão, porém, aos seus donos se forem encontrados. Em todo o caso, é obrigação do assignante dar immediato conhecimento d'estes extravios ao chefe de qualquer estação situada dentro da zona da validade do bilhete. Sendo o bilhete de grupo, será esta participação feita por qualquer dos individuos que o constituam. Enquanto o bilhete estiver fôra do poder do seu ou dos seus proprietarios, validade ou utilidade alguma terá para elles.

6.ª A Companhia reserva-se o direito de não consentir que os portadores d'estes bilhetes se utilizem dos comboios correios, expressos ou rápidos.

Os comboios extraordinarios ou especiaes ficam desde já exceptuados, salvo aviso em contrario.

§ unico. O assignante encontrado em comboio no qual não tenha a faculdade de circular, conforme o que estabelece este artigo, será considerado, para todos os efeitos, como passageiro sem bilhete.

Disposições geraes (applicaveis aos 4 artigos d'esta tarifa)

1.^a Accresce a todos e quaequer preços d'esta tarifa, e é de conta do assignante, o pagamento do imposto do sello, bem como o de quaequer outros impostos, tributos, contribuições, imposições, etc., sejam de nova especie, ou constituam addicional ou aggravamento dos existentes, que directa ou indirectamente venham a incidir sobre os transportes a que se refere esta tarifa, o seu custo, ou sobre os bilhetes de passageiros.

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

3.^a Os prazos dos bilhetes de assignatura não são prorrogaveis.

4.^a As condições da Tarifa Geral, que não sejam contrarias ao que a presente estipula ficam em pleno vigor.

5.^a Toda e qualquer contravenção ás disposições especiaes d'esta tarifa, ou ás de carácter geral e regulamentares que por ella não sejam contrariadas, dá á Companhia o direito de annular a assignatura.

Em tal caso, a Companhia reembolsará ao portador do bilhete a importancia correspondente, *à pro rata*, ao tempo que haja de decorrer até expiração do prazo de validade da assignatura. Além d'isto, a Companhia reserva-se a faculdade de não fornecer bilhetes de assignatura aos contraventores a que se allude, antes de decorrido o prazo de um anno da data da annulação do bilhete.

6.^a E' pela presente annullada a tarifa especial L n.^o 2 de grande velocidade em vigor desde 1 de Julho de 1893, bem como todas as suas ampliações ou modificações.

Lisboa, 1 de Outubro de 1897.

O Director Geral da Companhia

Chapuy