



GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAHHA

Contendo uma PARTE OFFICIAL, por despachos de 5 de março de 1888 e 13 de maio de 1892, do Ministerio das Obras Publicas

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

REDACÇÃO — Conde Barão, 91 — LISBOA

SUMMARIO

A reorganisação do ministerio das obras publicas.

A nossa carta da Belgica, por A. Urban.

Parte official. — Portaria de 1 de dezembro. — Relatorio sobre a organização dos serviços das direcções de caminhos de ferro. — Portarias de 9 de dezembro.

Contractos de transporte.

Notas de viagem. — VII — A casa da Fraga. — O Sanatorio da Serra.

Industrias portuguezas — Cooperativa Industria Social — Real Cognac de vinho.

A conferencia monetaria de Bruxellas, por A. Urban.

Carteira dos accionistas.

Os negocios da companhia real.

Boletim financeiro, de Lisboa, por J. F.

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

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.

Congresso dos caminhos de ferro em S. Petersburgo.

Linhas portuguezas. — Torres Alcanena — Beira Baixa — Louvor — Pessoal do Mi-
nho e Douro — Mormugão.

Linhas hespanholas. — Oeste — De Jerez a Ronda — De Algeceiras a Bobadilla
— Canfranc — La Robla.

Linhas estrangeiras. — Allemanha — Russia.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes. Continuação do relatorio.

Avisos de serviço.

Arrematações.

Agencias de transportes recommendadas.

Agenda do viajante.

Annuncios.

A reorganisação do ministerio das obras publicas

TEM occupado, quasi por completo, a opinião publica, e servido de assumpto ás discussões jornalisticas, a nova organização que o sr. ministro das obras publicas deu aos serviços do seu ministerio.

Este importante documento, esperado com certo interesse, foi publicado na folha official de 5 do corrente, occupando 75 paginas, sendo as primeiras 23 consagradas aos relatorios, sobre cada um dos 10 decretos que constituem o conjuncto da nova organização, e preenchendo estes as 52 paginas restantes.

Divide-se este trabalho, como dissémos, em dez partes ou capitulos, cujo indice enuncia todos os serviços de que se occupa aquelle ministerio, pela seguinte forma:

- 1.º Organização dos serviços internos do ministerio das obras publicas;
- 2.º Organização geral dos serviços de obras publicas e minas;
- 3.º Organização dos serviços telegrapho-postaes;
- 4.º Organização dos serviços agricolas;
- 5.º Organização dos serviços estatísticos;
- 6.º Organização dos serviços nas direcções de caminhos de ferro explorados pelo Estado;
- 7.º Organização dos serviços fiscaes de exploração de caminhos de ferro;
- 8.º Organização dos serviços hydraulicos;
- 9.º Organização dos serviços de estradas, edificios publicos e obras especiaes;
- 10.º Organização do quadro do pessoal que desempenha o serviço dos pagamentos no ministerio das obras publicas.

Na impossibilidade de podermos reproduzir os relatorios que precedem estes decretos, pelo enorme espaço que tomariam no nosso jornal, limitar-nos-hemos a publicar o 6.º e o 7.º, que directamente se relacionam com a especialidade d'esta folha.

Além d'estes, o decreto n.º 2 occupa-se tambem de caminhos de ferro, fixando as attribuições da respectiva repartição, hoje existente e que é mantida, e regulando a parte em que os conselhos superiores de obras publicas e minas, de commercio e industria, e de agricultura, tem que intervir, como corpos consultivos, o primeiro nos projectos e estudos de construção e os ultimos no exame das tarifas de mercadorias.

N'este ponto lamentamos que ao nobre ministro não occorresse a reunião, em um só conselho consultivo, de todos estes elementos dispersos, do parecer dos quaes fica, como hoje, dependente a resolução de assumptos ferro-viarios, instituição cuja criação aqui temos preconisado.

Seria este mais um bom serviço que s. ex.ª prestaria a esta industria; seria uma organização que simplificaría muitissimo o expediente das diversas dependencias da direcção do serviço de obras publicas, e da qual aproveitaria todo o publico, interessado em que assumptos que prendem com a viação accelerada se resolvam rapidamente.

Desde 1886, data da ultima organização geral, que o ministerio se regulava por varias disposições parciaes, que, pelas suas condições antinomicas, produzião as naturaes consequencias da falta de unidade de vistas, do embate de attribuições de serviços e individuos, exigindo uma refórma geral.

Este enorme trabalho empreendeu-o o actual ministro, e pela leitura que d'elle temos feito, afigura-se-nos um dos mais completos que n'este genero se teem publicado no paiz.

Tem defeitos, como vemos ahi apontar-lhe? Não o duvidamos nem nos julgamos competentes para uma analyse tão minuciosa quanto o seu estudo o exigiria.

Descontentamentos vemos que os ha, mas não podia deixar de os haver desde que, na actual situação financeira do paiz, se trate de dar nova fórma a qualquer serviço.

É naturalissimo em todos a aspiração a progredir ou, pelo menos, a não retrogradar, mantendo-se pelo contrario na esperanza de proximo accesso. Todos somos muito amantes da nossa patria, todos lamentamos profundamente os seus males, mas raro tem o altruismo de rejubilar quando se sente prejudicado, e não poucos se queixam quando, por qualquer movimento na sua posição, não obtem vantagem immediata.

Esta é a verdade incontestavel, a pratica sabida de toda a vida e de todo o mundo.

Ora fazer uma reforma tão radical e tão larga como esta de que se trata, procurando conseguir por ella uma

economia no presente ou no futuro, sem que aquelles casos se dêem, é, quanto a nós, impossível. Para não prejudicar pessoal nem serviço só ha um meio: augmentar o numero de empregados e a sua retribuição.

Ora bem contrario a estas soluções era o fim a que se propunha o actual ministro; natural é pois que a sua obra receba logo a nascença o baptismo da opposição.

Em compensação, porém, dos que apreciem imparcialmente este trabalho, nas suas linhas geraes como nos seus detalhes, ninguém deixará de lhe reconhecer a alta valia que o reveste, o minucioso estudo, o grande tino administrativo do seu autor, isto sem curar da larga tarefa a que se deu incansavelmente, para apresentar esta organização a tempo de poder ter effeito no principio do proximo anno civil.

A nossa carta da Belgica

Bruxellas, 10 de dezembro de 1892.

Um collega belga diz saber de fonte segura que o pedido de concessão de um caminho de ferro electrico entre Antuerpia e Bruxellas foi entregue, no dia 2 de novembro, por Mr. Van den Kerckhove e o seu grupo.

Uma das condições do pedido consiste em que os proponentes construiriam toda a linha por sua conta e risco, para a ceder mais tarde ao Estado com condições a ajustar.

O ministro das obras publicas approvou a adjudicação, feita ha alguns dias, da empreitada dos trabalhos de construcção da secção Antuerpia-Sul a Vieux-Dieu, com ligação com este caminho de ferro.

Os trabalhos foram adjudicados ao empreiteiro Tichet, que offereceu um abatimento de 22 % sobre a importancia do orçamento fixado em 755:000 francos. A ligação, na extensão de 4 kilometros, deverá ficar terminada dentro de 15 mezes, e constitue a 1.ª secção da nova linha a crear, de Antuerpia a Bruxellas por Malines, em desdobramento da que existe.

Diversos jornaes annunciam ter o Estado Belga entabulado negociações com a Companhia do caminho de ferro neerlandez, que explora o Liégeois-Limbourgeois, com relação á continuação do seu arrendamento.

D'ahi deprehende-se naturalmente que isto será o preludio da compra d'este caminho de ferro pelo Estado Belga.

Creio saber que o delegado da sociedade belga não recebeu até agora informação alguma n'este sentido; os boatos de compra, que circularam aqui e em Berlim, podem portanto ser considerados prematuros.

Comtudo, a *Coelnische Zeitung* pretende saber que já estão estabelecidas as condições, ás quaes o Estado Neerlandez (?) estaria disposto a retomar o caminho de ferro Liège-Limbourg. Segundo aquelle jornal, as condições de compra seriam publicadas brevemente.

As exportações de mercadorias de New-York para Antuerpia elevaram-se, durante a semana finda em 31 de outubro, a 358:622 dollars.

Do 1.º de janeiro até 12 de novembro foram exportados de New-York 305.556:077 gallões de petroleo refinado, dos quaes 20.503:301 para Antuerpia, contra 300.084:162 gallões, dos quaes 16.185:950 para Antuerpia, no mesmo periodo em 1891.

A commissão das alfandegas em França continúa a examinar as reduções de direitos no convenio franco-suisso.

A commissão regeitou a redução dos direitos sobre o leite, os queijos frescos e os seccos.

O relator fez observar que as maiores importações de leite natural se fazem pela fronteira da Belgica; 105:000 kilogrammas veem da Suissa, e 4.000:000 da Belgica durante o mesmo periodo.

EXPOSIÇÃO DE BRUXELLAS

Em 23 de novembro, houve uma reunião muito numerosa e muito importante; todos os promotores mantiveram a sua adhesão e pôde-se considerar como definitivamente garantido o concurso anteriormente prometido. Haverá portanto, em 1894, em Bruxellas uma exposição internacional especial, sob o patronato da União Syndical, da administração communal e do Comité da imprensa.

M. Lemmonier foi recebido, no dia 28 de novembro de manhã, por M. Bernaert, que lhe participou oficialmente a visita dos delegados de Antuerpia. Os Antuerpenses não querem de forma alguma ouvir fallar de exposições gemeas, nem mesmo de exposições particulares que se fizessem em Bruxellas, reclamando para si a prioridade da ideia.

Os promotores da exposição de Bruxellas reuniram em 28 de novembro á noite, para ouvir a comunicação de M. Lemmonier.

No mesmo dia, M.M. Bordiau e Valère Mabilie foram ter com os administradores do Estado independente do Congo. M. Van Eetvelde, secretario do Estado, declarou que o concurso do governo estava obtido, em principio, para o projecto d'uma exposição do Congo, mas que, tambem para esta, os Antuerpenses reclamavam uma decisão a seu favor. Será portanto necessario que se faça um accordo.

A. Urban.

Parte official

Ministerio das obras publicas, commercio e industria

Direcção geral do commercio e industria

1.ª repartição—Commercio

Tendo a commissão nomeada por portaria de 12 de janeiro de 1892 para proceder a uma syndicancia aos actos da administração da companhia real dos caminhos de ferro portuguezes apresentado o quinto relatorio dos seus trabalhos, com o que ficou completa a primeira parte da referida syndicancia, que abrange o estado da actual situação financeira da companhia;

Tendo dois dos vogaes da mesma commissão, o engenheiro Manuel Francisco de Vargas e o primeiro official do ministerio da fazenda, Augusto Cesar Guimarães da Silva, pedido a sua exoneração;

Havendo a commissão representado que, sendo dadas as exonerações pedidas, ficavam os vogaes reduzidos a dois, e não era possível ultimar os trabalhos no praso em que seria razoavel esperar a sua conclusão nos termos da portaria de 12 de janeiro de 1892;

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

1.º Que sejam louvados os membros da referida commissão, conselheiro Antonio de Serpa Pimentel, conselheiro Ernesto Madeira Pinto, Francisco Perfeito de Magalhães, Manuel Francisco de Vargas e Augusto Cesar Guimarães da Silva, pela isenção, intelligencia e actividade com que executaram tão importante trabalho, que accumularam com o exercicio dos seus cargos officiaes, e sem outra remuneração alem da correspondente aos mesmos cargos.

2.º Que seja concedida a exoneração pedida pelos vogaes Manuel Francisco de Vargas e Augusto Cesar Guimarães da Silva.

3.º Que sejam nomeados vogaes da commissão os engenheiros conselheiro Silverio Augusto Pereira da Silva e Affonso de Moraes Sarmiento, do corpo de engenheiros de obras publicas.

Paço, em 1 de dezembro de 1892.—Pedro Victor da Costa Sequeira.

Ministerio das Obras Publicas

Secretaria geral

Organisação dos serviços do Ministerio das Obras Publicas, commercio e industria e dos quadros do pessoal que os desempenha

CAPITULO VI

Organisação dos serviços nas direcções de caminhos de ferro explorados pelo estado, e do respectivo pessoal

Esta nova organização obedece á conveniência da redução das despesas publicas, sem prejuizo da regularidade do serviço da exploração dos caminhos de ferro a cargo do Estado, e tem em vista, satisfazendo aos principios enunciados, organizar e constituir os quadros do pessoal respectivo a cada direcção e seus vencimentos, definir e estabelecer as attribuições dos diversos funcionarios, que fazem parte dos mesmos quadros, e regular ainda a forma da admissão, accesso, situações de licença e doença, penas disciplinares e garantias do mesmo pessoal; assumptos estes que até ao presente se achavam apenas regulados pela pratica e usos consuetudinarios e que por isso careciam de ser devidamente organizados.

Em nenhuma das duas direcções de exploração de caminhos de ferro por conta do Estado são excessivos os quadros do pessoal, em relação ás necessidades actuaes do serviço, e por isso se não propõem reduções numericas nos quadros existentes do pessoal complementar, que mereçam ser notadas; alterando-se tão somente em uma das direcções a distribuição d'esse pessoal para o seu melhor aproveitamento e regularidade do serviço.

Estes quadros não podem ser considerados invariaveis por convir que sejam remodelados conforme o desenvolvimento do trafego das diferentes linhas ferreas, mas esta remodelação ficará sempre dependente de disposição legislativa.

Em obediencia aos principios acima expostos, que presidiram á elaboração d'este diploma, alterou-se a classificação de algumas das estações das linhas ferreas, em harmonia com a importancia do respectivo trafego, e bem assim, introduziram-se modificações nos vencimentos do pessoal no intuito de igualar tanto quanto possível, em ambas as direcções, como é de justiça e conveniente á administração regular das linhas ferreas, os proventos de identicas categorias.

Suprimiram-se algumas classes de empregados e subdividiram-se outras; assim:

1.ª Nas duas linhas são as estações classificadas em quatro classes, diminuindo-se nas do Minho e Douro os vencimentos dos chefes de 1.ª e 2.ª classe, para os harmonisar com os de igual categoria do sul e sueste.

2.ª Reduziram-se no Minho e Douro os vencimentos dos fieis de 1.ª classe de 25\$000 a 20\$000 réis mensaes, e os dos fieis de 2.ª classe de 20\$000 a 18\$000 réis.

3.ª Na mesma linha subdividiu-se a classe dos telegraphistas, que tinham o vencimento mensal unico de 18\$000 réis, em duas classes com o vencimento de 18\$000 e 15\$000 réis.

4.ª As tres classes de factores na mesma linha com os vencimentos de 18\$000, 15\$000 e 13\$500 réis mensaes, foram reduzidas a duas com os vencimentos de 15\$000 e 13\$500 réis.

5.ª Na linha do sul e sueste as duas classes de machinistas existentes com os salarios de 1\$200 e 800 réis, foram desdobradas em tres com os salarios de 1\$200, 1\$000 e 800 réis, sem augmento no total da respectiva verba.

6.ª No pessoal de policia e conservação das linhas do Minho e Douro é reduzido o numero de empregados, eliminando-se dois partidos de conservação, reduzindo o numero de assentadores de 1.ª cl, augmentando os de segunda, reduzindo de 60 o numero de guardas homens e augmentando em 50 o numero de guardas mulheres.

Dos mappas comparativos juntos a este relatorio se vê que a economia annual resultante no periodo definitivo da presente organização nos caminhos de ferro do Minho e Douro em comparação com a despesa da tabella da distribuição actualmente em vigor, será de cerca de 15:000\$000 réis

Só n'esta direcção foi possível introduzir redução de despesa, visto que na do sul e sueste ella já estava limitada ao estritamente necessario.

Não resulta d'esta organização economia immediata nos quadros do pessoal effectivo, porque reconhecendo ser já parcimoniosamente remunerado, em geral, o pessoal das direcções de exploração dos caminhos de ferro a cargo do estado, julgamos ser um principio não só de probidade administrativa mas de justiça perante os serviços prestados e os direitos adquiridos, que se não devem prejudicar os funcionarios, que legalmente desempenham funções de categorias cuja supressão ou alteração de vencimentos resultam d'esta organização de serviços, e por isso nas respectivas disposições transitorias se providencia por forma a que nenhum dos actuaes funcionarios, que continuar em effectividade de serviço, seja prejudicado nos seus vencimentos, deixando a regularisação á rapida acção do tempo, em conformidade com a presente organização, mappas e tabellas que d'ella fazem parte.

Direcção dos caminhos de ferro de Minho e Douro

Mappa comparativo do pessoal complementar descripto na tabella da distribuição da despesa para 1892-1893 e o proposto pela nova organização

Categorias	Quadros		Vencimentos	
	Tabella 1892-1893	Proposto	Para mais	Para menos
1.ª repartição (Secção Central)				
Chefe de repartição (de secção).....	1	1	120\$000	-
Apontador-amanuense de 1.ª cl.....	1	1	-	72\$000
Apontadores amanuenses de 2.ª cl...	2	2	-	-
Aspirantes (apontadores-amanuenses de 3.ª classe).....	2	4	480\$000	-
Aspirantes supranumerarios.....	2	-	-	480\$000
Continuo.....	1	1	-	-
Servente.....	1	1	-	-
2.ª repartição—saude (Divisão do serviço de saude Serviço central)				
Medico chefe.....	1	1	-	-
Medico sub-chefe.....	1	1	-	-
Medico chefe da 1.ª secção (da secção principal).....	1	1	-	-
Enfermeiro.....	1	1	-	-
Servente.....	1	1	-	-
3.ª e 4.ª Repartições—Contabilidade e thesouraria geral (2.ª secção—Contabilidade geral e thesouraria)				
Chefe de repartição (de secção).....	1	1	-	-
Sub chefe.....	1	1	-	-
Chefe de secção de despesa (apontador-amanuense de 1.ª cl. encarregado da despesa).....	1	1	-	-
Chefe de secção de receita (apontador-amanuense de 1.ª cl. encarregado da receita).....	-	1	480\$000	-
Apontador-amanuense de 1.ª cl.....	1	2	360\$000	-
Apontadores-amanuenses de 2.ª cl...	2	2	-	-
Aspirantes (apontadores-amanuenses de 3.ª classe).....	4	2	-	480\$000
Servente.....	2	2	-	-
5.ª repartição—Fiscalisação e estatistica (3.ª secção—Fiscalisação e estatistica)				
Chefe de repartição (de secção).....	1	1	-	-
Sub-chefe.....	1	1	-	-
Chefe da secção de estatistica (apontador-amanuense de 1.ª classe encarregado da estatistica).....	1	1	-	-
Chefe da secção da fiscalisação (apontador-amanuense de 1.ª cl. encarregado da fiscalisação).....	1	1	-	-
Apontadores-amanuenses de 1.ª cl...	4	2	-	720\$000
Apontadores-amanuenses de 2.ª cl...	8	8	-	-
Aspirantes (apontadores-amanuenses de 3.ª classe).....	10	12	480\$000	-
Fabricante de bilhetes.....	1	1	-	-
Ajudante.....	1	1	-	-
Serventes.....	2	2	-	-
Revisores.....	17	17	-	-
6.ª repartição—Armazens geraes (5.ª secção)				
Chefe de repartição (de secção).....	1	1	-	120\$000
Apontadores-amanuenses de 1.ª cl...	1	2	360\$000	-
Apontadores-amanuenses de 2.ª cl...	2	2	-	-
Aspirantes (apontadores-amanuenses de 3.ª classe).....	2	2	-	-
Aspirantes supranumerarios.....	2	-	-	480\$000
Fiel.....	1	1	-	-
Lithographo.....	1	1	-	-
Capataz.....	1	1	-	-
Serventes.....	8	8	-	-
Guarda de noite.....	1	1	-	-
A transportar.....	94	93	2:280\$000	2:352\$000

Categorias	Quadros		Vencimentos	
	Tabella 1892-1893	Proposto	Para mais	Para menos
Transporte			2:280\$000	2:352\$000
Movimento				
Chefe	-	1	840\$000	-
Sub-chefe (chefe de secção do expediente)	1	1	-	-
Apontador-amanuense de 1.ª cl.	1	1	-	-
Apontador-amanuense de 2.ª cl.	2	2	-	-
Aspirantes (apontadores-amanuenses de 3.ª cl.)	3	2	-	240\$000
Serventes	2	2	-	-
Trafego (4.ª secção)				
Chefe (de secção)	1	1	-	-
Sub-chefe	1	1	-	-
Apontador-amanuense de 1.ª cl.	1	1	-	-
Apontador-amanuense de 2.ª cl.	1	1	-	-
Aspirantes (apontador-amanuense de 3.ª cl.)	1	1	-	-
Serventes	2	2	-	-
Via e obras				
Chefe de repartição (de secção do expediente)	1	1	-	-
Apontador-amanuense de 1.ª cl.	1	1	-	-
Apontadores-amanuenses de 2.ª cl.	6	6	-	-
Aspirantes (apontadores-amanuenses de 3.ª cl.)	2	2	-	-
Fiel de deposito (guarda do deposito) ..	1	1	-	-
Fiel de officina (guarda da officina) ..	1	1	-	-
Servente	1	1	-	-
Servente do deposito	1	1	-	-
Serventes e ferramenteiros	4	4	-	-
Tracção				
Chefe de repartição (de secção do expediente)	1	1	-	-
Apontador-amanuense de 1.ª cl.	1	1	-	-
Apontador-amanuense de 2.ª cl.	1	1	-	-
Apontador-amanuense de 3.ª cl.	-	1	240\$000	-
Servente	1	1	-	-
Diferenças { para mais			3:360\$000	
{ para menos				2:652\$000
Em total			708\$000	

N. B. Se consideramos que na columna «empregados a mais» vão mencionados o chefe do movimento e o chefe de secção de receita da contabilidade, que já estão em serviço effectivo, embora sejam abonados pelo capitulo 6.º, a economia effectiva sobre as verbas descriptas na tabella da distribuição da despesa é:

$$840\$000 + 480\$000 - 708\$000 = 612\$000$$

As classificações do pessoal, indicadas entre parenthesis, representam as novas designações adoptadas na presente organização dos quadros.

Designação	Quadros		Vencimentos	
	Tabella 1892-1893	Proposto	Para mais	Para menos
Movimento				
Inspectores do movimento e trafego ..	3	3	-	-
Inspector dos telegraphos	1	1	-	-
Chefe da estação do Porto	1	1	-	-
Chefes de estação de 1.ª cl.	5	5	-	60\$000
Chefes de estação de 2.ª cl.	14	13	-	696\$000
Chefes de estação de 3.ª cl.	14	10	-	1:200\$000
Chefes de estação de 4.ª cl.	25	25	-	-
Fieis de 1.ª cl.	6	18	2:520\$000	-
Fieis de 2.ª cl.	34	18	-	4:272\$000
Telegraphistas de 1.ª cl.	13	6	-	1:512\$000
Telegraphistas de 2.ª cl.	-	8	1:440\$000	-
Factores de 1.ª cl.	6	-	-	1:296\$000
A transportar			3:960\$000	9:036\$000

Designação	Quadros		Vencimentos	
	1892-1893	Proposto	Para mais	Para menos
Transporte			3:960\$000	9:036\$000
Factores de 2.ª cl. (1.ª)	20	30	1:800\$000	-
Factores de 3.ª cl. (2.ª)	44	40	-	648\$000
Bilheteiros de 1.ª cl.	1	1	-	120\$000
Bilheteiros de 2.ª cl.	2	2	-	120\$000
Bilheteiro de gare	1	1	-	-
Ajudante de bilheteiro	1	-	-	300\$000
Capatazes de carregadores	13	43	-	-
Agulheiros	83	90	919\$800	-
Pharoleiros	1	1	-	-
Pharoleiros ajudantes	2	2	-	-
Guardas de dia	35	44	700\$800	-
Guardas de noite	28	36	1:051\$200	-
Carregadores	220	220	-	-
Carregadores auxiliares	15	-	-	1:752\$000
Pessoal de trens				
Conductores de trem de 1.ª cl.	5	5	-	-
Conductores de trem de 2.ª cl.	12	12	-	-
Guarda freios de 1.ª cl.	6	6	-	-
Guarda freios de 2.ª cl.	24	24	-	-
Via e obras				
Capatazes geraes	8	8	-	-
Capatazes de partido	34	32	-	365\$000
Assentadores de 1.ª cl.	68	33	-	5:110\$000
Assentadores de 2.ª cl.	208	230	2:569\$600	-
Guarda-fios	4	4	-	-
Guardas da via	180	120	-	7:884\$000
Guardas (mulheres)	130	180	292\$000	-
Tracção e officinas				
Tracção				
Chefe de deposito	1	1	-	-
Escripturario (apontador-amanuense de 3.ª classe)	1	1	21\$000	-
Machinistas de 1.ª classe	6	6	-	-
Machinistas de 2.ª classe	10	10	-	-
Machinistas de 3.ª classe	10	10	-	-
Foguetes de 1.ª classe	10	10	-	-
Foguetes de 2.ª classe	16	16	-	-
Chefes de reserva	2	2	-	-
Capatazes de limpeza de machinas ..	2	2	-	-
Limpadores de machinas	25	25	-	-
Revisores de material	1	1	-	-
Revisores-ajudantes	2	2	-	-
Carpinteiros revisores	1	1	-	36\$500
Serralheiros	1	1	-	-
Lubrificadores	4	4	-	-
Capataz de limpeza de carruagens ..	1	1	-	-
Limpadores de carruagens	3	4	146\$000	-
Limpadores de limpeza exterior	1	9	-	131\$400
Foguetes de locomoveis	5	8	547\$500	-
Officinas				
Chefe das officinas	1	1	-	-
Apontador	1	1	-	-
Escripturario (apontador-amanuense de 3.ª classe)	1	1	21\$000	-
Fieis do deposito	1	1	-	18\$250
Ferramenteiros	1	1	-	15\$000
Foguetes	3	3	-	-
Guardas	3	4	87\$600	-
Officina de machinas				
Encarregado, a 1\$500 réis	1	1	109\$500	-
Montadores, a 900 réis	3	3	-	-
Ajudantes, a 600 réis	3	3	90\$000	-
Ajustadores, a 600 réis	8	8	-	240\$000
Revisores de balanças, a 600 réis ..	1	1	-	-
Revisores de bombas, a 600 réis ..	1	1	-	-
Aprendizes, a 160 réis	3	3	-	36\$000
Serventes, a 360 réis	2	2	-	24\$000
Pequena reparação				
Encarregado, a 1\$200 réis	1	1	-	-
Montadores-ajudantes, a 600 réis ..	2	2	73\$000	-
Ajustadores, a 600 réis	2	3	146\$000	-
Aprendizes, a 160 réis	1	1	-	14\$600
Serventes, a 360 réis	-	1	131\$400	-
A transportar			12:668\$400	25:850\$750

Designação	Quadros		Vencimentos	
	1892-1893	Proposto	Para mais	Para menos
Transporte			12:666\$400	25:850\$750
Machinas e forramentas				
Encarregado, a 1\$200 réis	1	1	-	-
Torneiros, a 600 réis	7	7	-	240\$000
Torneiros-ajudantes, a 450 réis	3	3	-	45\$000
Aplainadores, a 400 réis	2	2	-	-
Limadores, a 400 réis	2	2	-	-
Escateladores, a 400 réis	1	1	-	-
Furadores, a 350 réis	1	1	-	15\$000
Atarrachadores, a 400 réis	1	1	-	-
Aprendizes, a 160 réis	3	3	-	36\$000
Serventes, a 360 réis	1	2	96\$000	-
Forjas				
Encarregado, a 1\$200 réis	1	1	-	-
Forjadores, a 650 réis	6	6	-	270\$000
Malhadores, a 400 réis	6	6	-	-
Montadores de rodas, a 700 réis	1	1	-	-
Aprendizes, a 160 réis	-	1	48\$000	-
Caldeiraria				
Encarregado, a 1\$100 réis	1	1	-	36\$500
Caldeireiros de ferro (ajudantes) a 600 réis	2	2	-	-
Caldeireiros de cobre, a 900 réis	1	1	-	30\$000
Caldeireiros-ajudantes, a 500 réis	2	2	-	60\$000
Latoeiros, a 500 réis	3	3	-	-
Aprendizes, a 160 réis	2	2	-	24\$000
Serventes, a 360 réis	1	1	-	12\$000
Carpinteria				
Encarregado, a 1\$200 réis	1	1	-	-
Marceneiros, a 600 réis	5	5	-	150\$000
Carpinteiros, a 550 réis	20	20	-	300\$000
Ajudantes, a 400 réis	10	10	-	-
Carpinteiros de moldes, a 700 réis	2	2	-	-
Serradores, a 700 réis	2	2	-	-
Serralheiros, a 500 réis	2	2	-	-
Aprendizes, a 160 réis	3	3	-	36\$000
Serventes, a 360 réis	2	2	-	24\$000
Pintura				
Encarregado, a 1\$000 réis	1	1	-	73\$000
Pintores, a 600 réis	8	8	-	-
Ajudantes, a 450 réis	5	5	-	-
Aprendizes, a 160 réis	1	1	-	12\$000
Serventes, a 360 réis	-	1	108\$000	-
Estofos				
Encarregado, a 1\$200 réis	1	1	-	-
Estofadores, a 1\$000 réis	2	2	-	-
Ajudantes, a 650 réis	2	2	-	30\$000
Correiros, a 400 réis	1	1	-	30\$000
Alfaiates, a 400 réis	2	2	-	60\$000
Aprendizes, a 160 réis	1	1	-	12\$000
Serventes, a 360 réis	1	1	-	12\$000
Fundição				
Encarregado, a 1\$100 réis	1	1	-	36\$500
Fundidores, a 600 réis	4	4	120\$000	-
Rebarbadores, a 400 réis	1	1	-	-
Torneiros, a 500 réis	1	1	15\$000	-
Aprendizes, a 160 réis	1	1	-	12\$000
Diferenças para mais	133		13:053\$400	
Diferenças para menos		157		27:376\$750
Em total para menos			14:323\$350	

Direcção dos serviços de obras publicas

2.ª Repartição—Caminhos de ferro

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente o resultado das provas dos novos taboleiros da ponte de Canellas, ao kilometro 283,095 da linha ferrea do norte, feitos pela 1.ª direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro em virtude da auctorisação conferida ao respectivo director por despacho de 4 de novembro ultimo: ha por bem, conformando-se com o parecer de 1 do corrente mez da junta consultiva de obras publicas e minas, confirmar a auctorisação dada pelo mencionado director para ser entregue provisoriamente á circulação a referida ponte.

Paço, em 9 de dezembro de 1892.—*Pedro Victor da Costa Sequeira.*

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

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 1 do corrente mez da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem approvar o projecto, datado de 10 de outubro ultimo e apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, de consolidação da trincheira de Xabregas e construção de um muro de suporte ao kilometro 2,245 da linha ferrea de leste.

O que se communica ao director da 1.ª direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro para os devidos effeitos.

Paço, em 9 de dezembro de 1892.—*Pedro Victor da Costa Sequeira.*

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

Contractos de transporte

A companhia real fez ultimamente os seguintes contractos de transporte:

Com o sr. José Courinha, para 300 toneladas de casca de sobro, carvalho e azinho, para Torres Novas;

Com os srs. Campos Mello & Irmãos, para 2.000 toneladas de carvão, de Lisboa para a Covilhã;

Com o sr. Francisco Ferreira Guedes, para 600 toneladas de sal, da Povoia para diversas estações;

Com o sr. Domingos Dupin, para 5.000 toneladas de madeira, das estações de Taveiro a Payalvo e Entroncamento até Abrantes para a linha de Cáceres e para a de Badajoz;

Com a companhia Conimbricense de Illuminação a gaz para 900 toneladas de carvão, de Lisboa para Coimbra;

Com o sr. José Antonio Prós, para 300 toneladas de arcos de madeira, para Lisboa.

Com o sr. José Maria Macieira, para 350 toneladas d'aguardente e vinho, do Poço do Bispo para Gaia.

Notas de viagem

VII

A casa da Fraga—O Sanatorio da Serra

A casa da Fraga!

Deixem-me escrever com uma exclamação o titulo da casa que o sr. Cesar Henriques, o arrojado e emprehendedor amante da serra, ali fez construir em 1882, a primeira construção particular da serra, se construção se póde chamar áquelle consorcio de natureza e arte, áquelle respeitavel edificio—montão de pedras temerosas, sob as quaes se póde viver e se póde até, como succedeu ao seu proprietario, restaurar a saúde que a tuberculose nos ameaça.!

A admiração, o assombro assenhoreiam-se de quantos vêem uma vez áquelle grupo de blocos graníticos que o sr. Cesar Henriques intelligentemente escolheu para fazer d'elles uma casa.

Esta divide-se em quatro compartimentos—casa de entrada, alcova, quarto e cosinha. (1) Todas estas divisões são cobertas por *uma só* pedra virgem, que ainda sobra para formar o alpendre que cobre a varanda na parte exterior do quarto.

As paredes d'este são, igualmente, constituídas por grandes pedras que sustentam aquella, pedras que foram, em parte, desbastadas a fogo, para se conquistar

(1) Não fallo de outras dependencias com que posteriormente ella foi augmentada.

espaço para o quarto, deixando-se aind'assim varias saliências irregulares, uma das quaes me serviu para pendurar o fato e a outra, por sobre a cama, para dar uma tremenda cabeçada.

A varanda de que fallei, perfeitamente virada ao nascente, sobranceira ao valle de Manteigas, cujas casinhas se vêem lá em baixo, — varanda constituida por um tablado seguro nas mesmas pedras que são as paredes do quarto, tem toda a belleza agreste d'aquella construção verdadeiramente typica — unica na serra e talvez em todo o mundo — em que a natureza foi o primeiro architecto.

Não posso, por isso, concordar com o meu amigo, sr. Emygdio Navarro, que no seu livro, *Quatro dias na serra da Estrella*, diz que queria esta janella emoldurada de trepadeiras e roseiras da mais moderna escolha. Rosas ali, onde a vegetação se reduz a alguns montões de zimbro! rosas entre aquellas pedras de milhares de annos, trepadeiras por sobre aquelle montão respeitavel de enormes monolithos, seria confundil-os com qualquer gruta macaqueada de parque de recreio, em que as pedras são betume e as florescencias... verde Prussia.

Deixemos a casa da Fraga na sua respeitavel nudez, que o inverno se encarregará de lhe dar o embelezamento natural que tão proprio lhe é — as grandes camadas de gelo sobre a pedra que a cobre; os originaes *vitrages* de neve adherentes aos vidros.

Por maior descripção que eu fizesse d'esta casa nunca conseguiria dar uma pallida ideia do interesse que ella nos inspira. Eis porque, entre outras, eu a preferi para descansar, e porque digo ao leitor que ella só por si merece uma visita á serra. ⁽²⁾

Na hypothese da viagem que vamos seguindo, montemos a cavallo e comecemos a visita ao Sanatorio.

Mas porquê o Sanatorio, e o que é o Sanatorio? perguntarão os raros leitores que nada saibam da serra.

Porquê? porque, averiguado que o ar puro das grandes altitudes, combinado com as pequenas variações da escala thermometrica é da maior profilaxia para o tratamento da terrivel tuberculose; encontradas estas condições na serra, pelo nosso distincto medico, sr. Souza Martins, uma verdadeira gloria scientifica do nosso paiz, a serra da Estrella tem sido frequentada pelos doentes que buscam allivio áquelle terrivel mal, tirando os mais proficuos resultados.

Para este fim tem-se ido construindo, umas após outras, differentes casas, isoladas, havendo em 1882 apenas uma, a do sr. Cesar Henriques, e elevando-se hoje o seu numero a 34, onde centenaes de pessoas teem encontrado allivio ou cura d'aquelle terrivel mal.

E aqui está para que é o Sanatorio.

Para estabelecer a valer uma estação sanitaria sobre a serra fundou-se ha annos (em 1890) uma sociedade intitulada *Club Herminio*, ainda sob instigações d'aquelle benemerito da sciencia e da humanidade, com o desvelado concurso de varios cavalheiros, das camaras municipaes das proximidades e de Lisboa, dos varios ministros das obras publicas etc, propondo-se fundar ali um hospital cujos alicerces lá vemos fundados.

Em 1891, porém, uma portaria do ministerio do reino, pretextando economia, fez retirar da serra o medico que ali existia e era indispensavel á permanencia de doentes n'aquellas paragens. Foi o golpe fatal no Sanatorio e no *Club*, cuja direcção desanimou, resignando o seu mandato e o encargo de continuar os trabalhos.

Felizmente que, ao que me consta, o actual ministro pensa seriamente em restabelecer ali o posto medico o que será uma providencia que honrará para sempre o seu nome.

Realmente, haver n'um paiz uma estação sanitaria, n'aquellas condições e deixar morrer abandonadas as victimas da terrivel molestia, para economisar uns magros dois contos de réis, annuaes, será uma grande economia... de humanidade.

Em qualquer outro paiz que essa região existisse, teria já o hospital funcionando, e elegantes *Chalets*, e estabelecimentos, e facilidades de accesso por meio de um ascensor que ligasse com a linha ferrea, e estabelecimentos commerciaes, e casino, e cafés, e sociedades de recreio, e concertos, e tudo com que lá fóra se torna uma estação sanitaria em uma cidadesinha elegante e confortavel.

Não vi a estação alpina de Davos Platz, nem a de Goerbersdorf na Silesia, mas, a julgar pela de Beatenberg, no lago de Thun, que visitei, lamento como no nosso paiz se tratam assumptos que lhe podiam ser de grande interesse, como este.

Finalmente resta-me dizer o que é o Sanatorio.

Constituem-n'o hoje umas 34 casas dispersas pela montanha, em geral de feissima architectura, de madeira e telhado de zinco.

Visto o Sanatorio, cavalguemos para o valle do Conde, logar que o visitante deve preferir para pernoitar, porque é abrigado dos ventos, terreno plano, bom para armar barracas.

Emquanto uns tratam d'este trabalho, (porque, dado o passeio que tracei, chegar-se-ha ali á tardinha) os creados vão preparando o jantar.

Devorado este com o apetite que um tão longo passeio e o ar da serra promovem, o acampamento pôde tomar um aspecto original e divertido, para que os excursionistas evitem os prejuizos de se deitarem logo apoz a comida.

Com montões de zimbro secco armaram-se fogueiras cujos clarões, dão ao acampamento um tom original. Aqui está agora uma das applicações do cornetim que aconselhei que trouxessem. Ha quem o toque bem? Ha senhoras, meninas, rapazes alegres, que queiram valsar um bocado? Pois toque o cornetim e rompa a dança!

E que originalissima salla de baile aquella, cujas paredes são rochedos, o tecto o grande firmamento e o chão a fina relva que atapeta o valle.

E aqui está o *tableau* final com que eu fecho as minhas notas de viagem este anno, para, no proximo artigo levar os leitores ás curiosidades da serra, da qual nos despediremos, para ir, por Villar Formoso, até Salamanca, voltando, por Barca d'Alva, ao nosso paiz.

Industrias portuguezas

Cooperativa Industria social

Com um concurso de não menos de 300 pessoas realisou-se no dia 8 a festa commemorativa do 20.^o anniversario d'esta associação. As essão teve logar na espacosa salla do edificio da fabrica, sendo brilhante em discursos de varios oradores que saudaram a inauguração, que então se fez, dos retratos dos benemeritos eugenhios Souza Brandão e José Fontana, e demonstraram, especialmente o presidente o sr. Conceição Fernandes, o estado prospero da Sociedade e os proficuos resultados das associações cooperativas.

Por esta occasião fomos especialmente obsequiados pelo sr. Pinto, mestre da officina de fundição que nos

(2) Posteriormente li que esta mesma phrase é empregada pelo sr. Navarro, no seu livro, a proposito d'este casa. A nossa admiração, egual em ambos, fez-me plagiario sem o querer ser.

mostrou toda a fabrica, cujo estado de adiantamento e prosperidade nos deixou muito agradavelmente impressionados.

A cooperativa Industria Social está produzindo toda a obra de ferro em condições as mais vantajosas em preço em qualidade e bom acabamento, tendo satisfeito encomendas importantes e trabalhando agora na feitura de duas machinas para a fabrica dos srs. Campos Mello, de Covilhã.

Tem alem d'isso uma especialidade sua e muito importante: a fabricação de rodas dentadas, em coroa e planas, sem auxilio de molde, o que é de grande vantagem e economia.

As agulhas e crochetas das nossas linhas americanas são tambem ali feitas.

Em gradarias, escadas e outras fundições pequenas, dispõe de grande variedade de moldes.

Emprega hoje 80 operarios, todos interessados como socios.

O seu motor da força de dez cavallos, fabricado na propria officina é de uma belleza e perfeição extraordinarias, tendo agradado tanto a alguns industriaes, que por elle tem sido feitos outros, tendo ainda a conveniencia de occupar um muito pequeno espaço.

Real cognac de vinho

Com uma circular de propaganda recebemos do activo negociante de vinhos e aguas-ardentes, o sr. José Maria Macieira, uma amostra do seu cognac, que já conheciamos, porque, desde que elle appareceu no mercado, todos que de tal souberam o preferem aos cognacs estrangeiros, e de todos temos ouvido geraes elogios á sua pureza, *bouquet* e perfeita fabricação.

E' um producto que faz honra á industria portugueza, e com tanta mais auctoridade, quanto elle foi premiado na exposição de Paris com a medalha de ouro, e bem se imagina que os francezes, ciosos dos seus productos, elles os fornecedores do cognac a toda a Europa, só concederiam uma tão alta distincção a um genero absolutamente bom, perfeitamente bem fabricado.

Conferencia monetaria de Bruxellas

Para começar, digamos que o barão Alfredo de Rothschild propoz, na reunião de 28 de novembro, que, se os Estados-Unidos se compromettessem a continuar a comprar annualmente 54 milhões de onças de prata, os estados europeus entrassem n'uma combinação que tivesse por objecto a compra de aproximadamente 5 milhões de libras sterlingas do metal branco, até ao preço de 43 pence por onça *standard*, durante 5 annos.

Mas, continuemos a nossa narração no ponto onde a deixei na minha ultima correspondencia.

O ministro da Italia, em Bruxellas, assistiu á reunião, que teve lugar no dia 15 de novembro em Roma, entre os ministros do thesouro italiano, dos negocios estrangeiros, do commercio, e os delegados á conferencia monetaria.

D'outro lado, annuncia-se que os delegados italianos apresentarão, em uma reunião preparatoria dos representantes dos Estados da União latina, uma proposta tendente a obviar ao inconveniente que resulta para a Italia da falta de moeda divisionaria de prata. Se a proposta encontrar acolhimento favoravel na reunião preparatoria, será ella submettida ao exame de conferencia.

E' guardado segredo sobre os meios que serão preconizados, mas trata-se provavelmente de limitar a circulação das moedas divisionarias, de forma que só os

escudos possam circular livremente nos Estados da União latina.

Em Roma julga-se que a conferencia porá de parte qualquer proposta que não se refira strictamente ao seu programma.

A conferencia internacional monetaria foi aberta em 22 de novembro, ás duas horas, no palacio das Academias, por um discurso de M. Baernaert, ministro das finanças.

Procedeu-se em seguida á nomeação e installação do presidente e dos secretarios.

Annuncia-se de Madrid que, tendo os delegados á conferencia hespanhoes perguntado ao governo se deveriam assegurar a adhesão da Hespanha á União monetaria latina, o conselho de ministros resolveu a questão negativamente, considerando que um compromisso semelhante seria prejudicial á Hespanha.

Segundo o *Daily Chronicle* julga-se geralmente que esta conferencia não dará nenhum resultado pratico, visto que desde já a Inglaterra e a Allemanha estão decididas a não modificar os seus systemas actuaes.

Os paizes da União latina podem entender-se sobre reformas, mas estas ficarão no dominio platonico.

A conferencia monetaria terá tres sessões por semana, ás terças, quintas e sabbados.

As sessões serão naturalmente secretas, visto tratar-se de deliberações diplomaticas—e de outras cuja revelação prematura poderia ter consequencias bastante graves, influindo sobre o curso do dollar, da piastra, da rupia e do metal em barra, no mercado da prata.

Sobre as questões de detalhe, os delegados, não podendo comprometter a responsabilidade dos governos representados, votarão por suffragio individual; emquanto que, em todas as questões importantes e principalmente nas questões de principio, se votará por Estado.

A pedido dos seus collegas, os delegados americanos comprometteram-se a apresentar em 25 de novembro as suas propostas tendentes a favorecer a extensão do emprego da prata.

A conferencia decidiu nomear commissões technicas toda a vez que haja conveniencia em estudar especialmente uma questão de detalhe.

Os delegados suspenderão os seus trabalhos durante quinze dias na epoca do Natal e Anno Bom.

A composição exacta do *bureau* é a seguinte:

Presidente: M. Montefiore Levi, delegado belga; vice-presidente: M. Elvin H. Terrell, delegado dos Estados-Unidos; secretario geral: M. Georges de Laveleye; secretarios: MM. Jules Brunet, chefe de repartição no ministerio dos negocios estrangeiros; o professor Falkner; Edouard van der Smissen, encarregado de curso na Universidade de Liège; secretarios adjunctos: MM. George Baeyens, doutor em direito; Léopold Donuy, secretario de legação honorario; o conde Jacques de Liedekerke, addido ao ministerio das finanças.

A. Urban.

Carteira dos Accionistas

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

São informados os srs. accionistas d'esta Companhia que desejem concorrer á proxima assembléa geral ordinaria, de que os depositos das accções ao portador deverão ser effectuados na caixa d'esta companhia, e em conformidade com o artigo 29.º dos estatutos, até ao dia 20 do corrente.

Lisboa, 1 de dezembro de 1892.

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO ATRAVEZ DE AFRICA

Faço publico que no dia 21 do corrente, pelo meio dia, na sede da companhia, á rua do Bellomonte, n.º 49, se procederá ao sorteio das obrigações a amortisar segundo o disposto no artigo 17 dos estatutos.

Porto, 6 de dezembro de 1892.

Os negocios da Companhia Real

Creemos poder dar a agradável noticia de estarem aplanadas em grande parte as difficuldades para se encontrar uma solução á crise financeira d'esta Companhia.

A commissão escolhida para se entender com os obrigatarios, presidida pelo sr. conde de S. Januario, desempenhou-se lisongeiramente da sua missão, tendo já concordadas as bases d'esse accordo, nas mais favoraveis condições para os dois lados. O sr. Kergall, presidente do comité dos obrigatarios de Paris, veiu a Lisboa, de onde retirou no dia 14, deixando firmado o seu accordo sobre a situação d'esses crédores, restando apenas o parecer do comité de Lyon que promette não se fazer esperar, e é de crêr, nada ou muito pouco altere as bases accordadas.

Ao que nos consta, as pequenas divergencias que existiam entre a offerta do conselho, baseada nas resoluções da ultima assembléa geral de 31 de outubro, e as exigencias dos comités, deixaram de existir, concordando estes em receber para os obrigatarios as 30:000 acções, e creando-se um comité permanente em Paris, com voto consultivo sobre as questões de ordem geral.

Pelo que se refere aos encargos das linhas hespanholas tambem está em via de regularisação esta situação difficil.

Uma sociedade arrendataria franceza tomará, ao que nos consta, a exploração d'estas linhas construidas e acabará e explorará as que se acham em construcção. A companhia real dará 50:000 obrigações de 500 francos, de 3 % e de 1.ª hypotheca, das 560:000 a crear, segundo a resolução da assembléa geral, e restituirá ás duas sociedades inteira e absolutamente as respectivas linhas de Caceres e Oeste, suas dependencias, material fixo e circulante, armazens, aprovisionamentos, officinas, ferramentas, etc., considerando-se revogados e findos todos os contractos anteriores.

Com aquellas 50.000 obrigações a companhia real garante:

A' de Caceres:

20 pesetas por anno a cada uma das 5.057 obrigações de 4 % dos Pueblos;

10 pesetas a cada uma das 139,202 obrigações dos outros portadores;

4 pesetas ás 50.000 acções;

A' do Oeste:

O juro e amortisação de uma emissão de obrigações que o Oeste poderá fazer até o capital de pesetas 15.000:000, de juro de 5 %;

20 pesetas a cada uma das 17.027 obrigações dos Pueblos;

10 pesetas ás 76.612 obrigações pertencentes a particulares.

Aquellas 50:000 obrigações novas da Companhia Real serão depositadas, em Paris, n'uma caixa escolhida por accordo entre as tres companhias, e entregue a sua gerencia a tres fideicommissarios, um de cada uma, que semestralmente entregarão ás companhias hespanholas a quantia necessaria para, sommada com os productos liquidos da exploração, fazer face áquelles encargos.

Limita-se a estas 50:000 obrigações a responsabilidade da Companhia Real, e, portanto, esgotadas ellas, esta não terá responsabilidade nem encargo algum das linhas hespanholas. Se, porém, durante tres annos successivos, aquellas linhas podérem, com as suas receitas proprias, fazer face aos seus encargos, esta retirará as suas obrigações que restem em poder dos trustees.

Isto é, na hypothese de todas as 50.000 obrigações ficarem captivas ou serem empregadas no pagamento dos encargos das linhas hespanholas, o encargo annual da companhia portugueza reduz-se a 750.000 francos.

Ora pelos relatorios da administração dos ultimos annos vê-se que o encargo que, só das linhas de M. C. P., tem resultado á companhia portugueza tem sido:

Em 1888....	303:071.7068 réis)	} Media 367 contos.
» 1889....	299:025.7331 »	
» 1890....	470:926.7419 »	
» 1891....	395:428.7970 »	

O encargo fica, pois, inferior a metade do encargo medio do caso mais favoravel.

Pelo contracto com o Grande Central a companhia portugueza toma a seu cargo todo o activo e passivo d'aquella companhia, do que deve resultar-lhe importante lucro.

Boletim financeiro

Lisboa, 15 de dezembro.

Estamos a quinze dias da abertura do parlamento e naturalmente todas as atenções publicas estão voltadas para a solução do problema economico, que constitue a principal missão do governo, que para esse fim, apesar de tudo, irá ao parlamento tal qual se acha constituído, desistindo-se da recomposição ou reconstrucção que se dizia inevitavel.

A questão dos bancos do Porto, e da remodelação ou reorganisação do Banco de Portugal, a do cerceamento das attribuições das camaras municipaes, que principalmente na ultima semana esteve na tela da discussão, a da reforma das pautas que tanto sobressalta e inquieta as classes industriaes, a dos portadores dos titulos da divida publica, tudo isto será submettido á apreciação das côrtes.

Acerca das medidas financeiras com que o sr. ministro da fazenda quer, segundo se diz, equilibrar o orçamento do estado, nada se sabe de positivo.

A commissão das pautas continúa a sua tarefa de receber e apreciar as reclamações acerca das modificações a introduzir na pauta em vigor, continuando esta a subordinar-se a uma politica economica restrictiva, e era essa a corrente geral da opinião entre os interessados, que querem que seja mantida uma barreira inacessivel para os productos estrangeiros, que tenham similares na industria nacional.

Continuamos a manter a opinião de que a commissão acabará por adoptar com pequena modificação o projecto primitivo da pauta elaborada pelo Conselho Superior das Alfandegas, mas como este projecto tem de ser novamente submettido ás camaras, é provavel que, como já succedeu, estas modifiquem outra vez tudo, ficando a pauta peor do que estava.

*

O nosso mercado monetario tem continuado pouco animado, em consequencia da deficiencia de disponibilidades. A taxa de descontos de letras commerciaes regulou entre 6 e 7 %. No mercado de cambios, como sempre succede no fim do anno, para liquidação de contas, começa a notar-se um certo movimento não muito intenso por emquanto, havendo uma certa procura de cheques para anticipar aquelles pagamentos no estrangeiro. As letras bancarias (90 d. sobre Londres) tiveram bastante procura, regulando a 42 3/4, 42 5/8 e 42 1/2. Por estas razões aggravou-se paralelamente o agio do ouro.

*

As operações da Bolsa estiveram tambem pouco movimentadas, mas apesar d'isso as inscrições ficam a 32,35 e os titulos da divida externa, depois de varias oscillações, a 29,60. As obrigações dos tabacos tiveram pouca procura, mas tendem a subir, porque tem havido ofertas firmes a 72.000 réis, mas segurando-se os vendedores no preço de 80.000 réis. As acções do Banco de Portugal tiveram um certo impulso, tendo subido de 103 a 112.000 réis, mas descendo a 109, em consequencia de haver apparecido no mercado o papel que fôra comprado a preços baixos. Com a

Congresso dos caminhos de ferro em S. Petersburgo

(Continuação do n.º 119)

QUESTÃO XVII

Iluminação dos signaes

Meios de augmentar a visibilidade dos signaes da via e dos comboios quando haja nevoeiro, e de evitar o apagamento das luzes; emprego da electricidade.

RELATORES MM. Dumont e E. Sartiaux.

Mr. de Aramburu, secretario principal da 3.ª secção, procede á leitura do seguinte relatorio da mesma secção, cujas conclusões são adoptadas, sem observações pelo congresso:

Mr. Drumond resume um relatorio muito interessante, elaborado por elle e por M. Eugène Sartiaux, sobre os meios empregados pelas diversas Companhias para a iluminação dos signaes das estações, da via e dos comboios, por meio de oleo (colza e petroleo), de gaz e de electricidade, dando sobre cada um dos casos informações completas sobre o preço da fabricação, condições de recepção do oleo, etc.

Fez constar a tendencia para generalisar o emprego do petroleo (em lugar do oleo vegetal, e o dos candieiros de chamma circular e sobre o uso da electricidade aponta as interessantes experiencias do caminho de ferro do Norte Francez, experiencias que parece deverem ser proseguidas.

M. Flamache apresenta uma observação importante acerca da intensidade photometrica da luz que passa através de vidros de diferentes cores. Resulta das suas experiencias que seria necessario evitar o emprego dos vidros violetas e todas as cores que occupam no espectro uma cor proxima da violeta.

Alem d'isso, teve occasião de observar que, mesmo para as cores boas, os resultados são muito diversos conforme são observadas ao sol ou á luz artificial a empregar.

São adoptadas pela secção as conclusões seguintes:

As diversas administrações de caminhos de ferro tendem a generalisar o emprego do petroleo e mesmo do petroleo do commercio, assim como o uso de candieiros de chamma circular que produzem uma intensidade photometrica maior, ou qualquer outro de chamma plana e cujas luzes muito raras vezes se apagam.

São de esperar resultados muito interessantes do emprego da electricidade.

Finalmente, o ensaio dos vidros coloridos deve ser feito, não só á luz solar, mas tambem a luz artificial que deve ser empregada para o signal, a que são destinados.»

QUESTÃO XVIII

Aparelhos de correspondencias

Letra A.—Comunicações entre os viajantes e os agentes dos comboios.

Letra B.—Comunicações entre os agentes da linha e das estações. Emprego do telephone especialmente para as linhas de pequeno trafego.

Letra C.—Comunicações entre as estações e os comboios em marcha.

RELATOR M. Harry Pollitt.

Letra A.—O emprego da intercomunicação nos comboios de passageiros propriamente ditos, parece generalisar-se.

A applicação d'esta intercomunicação é realisada por varias especies d'apparelhos; corda-signal, ligação electrica, comunicação pneumática pelo vacuo e pelo ar comprimido.

Estes diversos systemas parece terem satisfeito as diversas administrações, que dos mesmos fazem uso. Parece, todavia, que, para os comboios de passageiros, que attingem uma certa extensão é geralmente preferido recorrer, quer aos systemas pneumaticos que tem a vantagem de não exigir systema de engate especial, quer aos aparelhos electricos, que são independentes do systema de freios.

Letra B.—São seguidos com o maior interesse as experiencias feitas em diversas redes, e é reconhecida a existencia actual d'um grande numero de aparelhos mechanicos e electricos satisfazendo a todos os casos particulares que podem apresentar-se na exploração, pelo *block-system*, das linhas de via dupla e de via unica.

A electricidade desempenha um papel preponderante na manobra d'estes aparelhos. A manobra dos signaes e das agulhas é feita, em certos casos, por meio de ar comprimido ou de agua sob pressão.

O telephone entra cada vez mais na pratica dos caminhos de ferro e tende a substituir o telegrapho em alguns casos.

Letra C.—As 2.ª e 3.ª secções reunidas fazem constar que os aparelhos de correspondencia entre as estações e os comboios em

marcha apenas tem dado occasião a ensaios isolados, e julgam que antes de se decidirem sobre a applicação d'estes aparelhos, convém esperar os resultados da experiencia.

QUESTÃO XIX

Distribuição dos wagons vazioes

Como é organizado o serviço da distribuição dos wagons vazioes nas grandes redes e quaes são as regras que regem esta distribuição.

RELATOR—M. Lambert.

QUESTÃO XX

Troca do material circulante

Melhores regras a adoptar para a troca do material circulante entre as diferentes administrações em vista da utilização mais completa dos vehiculos e para exercer uma fiscalização effizaz e economica, na entrada e sahida dos wagons, nas estações d'uma rede.

RELATORES—MM. A. Lakoroff e J. Richter.

M. Richter, substituindo M. Lambert, relator da XIX questão, e elle proprio relator da XX, expõe com methodo e rigor as duas questões, que são consideradas como connexas.

O relator de M. Lambert dá interessantes pormenores sobre a situação muito especial dos caminhos de ferro inglezes sob o duplo ponto de vista, da distribuição e da troca do material.

Com referencia ao continente, M. Richter passa em revista os diversos methodos de distribuição, e as regras de troca em uso.

Em particular, distingue e compara o systema ordinario de troca, que elle chama occidental e o systema geralmente applicado na Russia, ha 3 annos, e ao qual dá o nome de oriental. Este ultimo, baseado na permutação quasi immediata, wagon por wagon, supprime as condições de demora e os pagamentos de percurso, assim como contas correntes entre companhias.

Depois de ter ouvido varias comunicações interessantes sobre os processos de distribuição, empregados em algumas redes, a secção, agradecendo muito especialmente a M. de Richter, as informações que elle obteve e a forma notavel por que as apresentou, adopta as seguintes conclusões, relativas as duas questões connexas XIX e XX:

A situação especial da Inglaterra não permite comparar os seus methodos, com os do continente. Convém unicamente assinalar, nas linhas inglezas, o augmento da capacidade dos wagons, e uma certa tendencia para reduzir o uso excessivo dos wagons pertencentes a particulares. Esta tendencia não se manifesta na Hungria, nem na Russia.

A distribuição do material é feito, em geral nas condições justificados pela forma geographica de cada rede e apropriada á natureza das suas correntes commerciaes.

O mesmo succede com a troca do material, havendo tendencia para a compensação existente dos percursos e das demoras. Parece haver disposições para manter as taxas do percurso e da demora nas redes, que não estão nas situações respectivas, que caracterizam os caminhos de ferro da Russia.

Estas conclusões foram approvadas com exclusão da phrase «Esta tendencia não se manifesta na Hungria nem na Russia».

QUESTÃO XXI

Cooperação dos chefes de estação na recepção e expedição das mercadorias para os particulares.

Ha inconveniente em auctorisar os chefes, nas estações de pequena importancia, e sem nenhuma responsabilidade da parte das administrações, a encarregar-se de certas operações (taes como a expedição e recepção das mercadorias) para os particulares?

RELATOR Mr. J. Prahacs,

Na ausencia de Mr. Prahacs, relator, Mr. Lefevre resume o relatorio respeitante á questão XXI.

N'este relatorio passa rapidamente em revista os motivos que se podem fazer valer pró ou contra a participação em qualidade particular dos agentes das estações nas operações que competem ao publico, taes como: expedição, recepção de mercadorias, etc., e conclue que esta cooperação pode ser premitida, mas em limites muito restrictos.

Após algumas observações e explicações, a secção adopta as seguintes conclusões:

Sob o ponto de vista geral, a participação dos agentes das estações, em qualidade particular, e mediante retribuição da parte do publico em operações que competem a estes, parece apresentar serios inconvenientes. Todavia, em casos excepcionaes e em estações pouco importantes, esses inconvenientes são muito atenuados, e a cooperação pode ser vantajosa para o publico e para a exploração.

Estas conclusões são adoptadas sem objecção pelo Congresso.

QUESTÃO XXII

Linhas de pequeno trafego

Simplificação a introduzir nos regulamentos e modo d'exploração, das linhas de pequeno trafego pertencentes a redes de via larga.

RELATOR—*M. Lewis.*

Depois de ter tomado conhecimento das importantissimas informações contidas no relatório de M. Lewis sobre a exploração das linhas de pequeno trafego, incorporadas nas grandes redes, nos diversos países, a secção observa com prazer a tendencia geral das administrações publicas e das companhias exploradoras em todas as nações, para realizar nas linhas de pequeno trafego as maiores simplificações possíveis de regulamentação e de methodos d'exploração.

As secções emitem o voto de que em vista do interesse permanente que apresenta, a questão seja mantida na ordem do dia do Congresso.

Linhas portuguezas

Torres Alcanena.—No sabado deve a commissão do governo ir examinar esta linha cujo horario está já submettido á approvação. E' composto dos srs. engenheiros Aguilar, Tavares Trigueiros e D. Antonio de Napoles.

Beira Baixa.—Deve ir por estes dias examinar o novo troço ha pouco concluido, Covilhã a Guarda, a commissão de engenheiros do governo, composta dos srs. Mattos e Montenegro.

Louvor.—Em ordem da companhia real foram louvados os srs. Julio Cesar Monteiro, chefe do movimento, Candido Xavier Cordeiro, engenheiro chefe de via e obras e Carlos Henrique Albers, engenheiro principal de material e tracção, bem como o pessoal respectivo d'estes serviços, pelo bom serviço feito por occasião dos comboios reaes de 9 de novembro proximo passado e especialmente o de 18 do mesmo mez, cujo extraordinario atraso inicial na fronteira de Valencia d'Alcantara foi consideravelmente resgatado, tendo chegado a Lisboa com um atraso relativamente pequeno sem que, apesar d'isso e do grande numero e peso dos vehiculos que o compunham, houvesse a menor irregularidade na sua marcha, demonstrando-se tambem por essa occasião a perfeita conservação e estabilidade da via, e o bom e bem ordenado serviço tanto das estações como dos demais comboios.

Pessoal do Minho e Douro.—A Associação de Soccorros Mutuos dos Empregados dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro festejou no dia 8 a approvação dos seus estatutos.

O acto realisou-se na sala de 3.^a classe da estação de Campanhã. O recinto achava-se ornamentado, grande profusão de arbustos e flores, e no largo, que tambem estava embandeirado, tocava a banda dos empregados do Minho.

A' sessão assistiram os srs. presidente da camara municipal, director das obras publicas do districto, commissario geral de policia, commandante da guarda municipal, sub-delegado de saude dr. Barbosa Araujo, dr. Leal de Faria, facultativo dos caminhos de ferro do Minho e Douro, um piquete de graduados do corpo de salvacão publica, numerosos representantes de associações de soccorros, empregados dos caminhos de ferro do Minho e Douro, senhoras, representantes dos jornaes do Porto, etc.

Mormugão.—O governo chegou ao accordo com a *The West of India Railway Company*, relativo á garantia de juro das obrigações d'esta Companhia, que, como se sabe, construiu e explora o caminho de ferro de Mormugão.

Pelo tratado da India que findou em fevereiro d'este anno, o governo britannico pagava-nos quatro laques

de rupias annuaes, com que o nosso governo pagava por sua vez a garantia áquella companhia. Terminado o contracto pertencia á companhia o direito de exigir a remissão da linha ferrea e porto de Mormugão, pagando-lhe o governo o custo de todas as obras. Seria, nas nossas actuaes condições financeiras, uma difficuldade de primeira ordem. Com o intuito de a afastar, propoz o sr. ministro da marinha a substituição d'aquella garantia pela do rendimento do abkari, que foi acceita, ficando o governo portuguez ao abrigo de qualquer exigencia inesperada, que representaria um aggravamento excessivo das nossas difficuldades financeiras, porque, como se sabe, o custo das obras de que se trata se eleva a alguns milhares de contos de réis.

Em todas as negociações, segundo nos consta, a companhia do caminho de ferro de Mormugão se houve de maneira a mais conciliadora, procurando do melhor modo remover todas as difficuldades para se chegar ao accordo agora concluido, e que em principio fôra já approvedo pela ultima assembléa geral dos accionistas.

Linhas hespanholas

Oeste.—Começou ultimamente em Salamanca o assentamento da linha de caminho de ferro de Oeste (vulgo transversal) com direcção a Plasencia.

Em se acabando de montar a ponte de Rollo, que deve ter ficado prompta no fim do mez passado, irá uma locomotiva, que já está em Astorga, para conduzir os wagons com material fixo e balastro.

De Jerez a Ronda.—Uma companhia allemã enviou um engenheiro de muito merito para estudar a planta de um caminho de ferro que, partindo de Jerez de la Frontera passe por Arcos, Barrios Villamartin, Algodonales, entroncando em Ronda, pondo assim em communicacão as provincias de Cadiz e Malaga.

De Algeciras a Bobadilla.—Dentro em poucos dias será constituida uma empresa para a exploração dos caminhos de ferro de Algeciras a Bobadilla, entre Gímena e Ronda.

No dito trajecto ha 16 tunneis, alguns de 1 kilometro de longitude, 4 pontes de ferro sobre o rio Guadiaro e um viaducto na parte mais estreita do rio Malillo, que é o limite das provincias de Cadiz e Malaga.

Como o trajecto é muito accidentado ha n'elle obras de verdadeira importancia, entre outras os muros de suporte que sustentam a linha a meia encosta sobre os precipicios que dão para o rio Guadiaro.

Os wagons são elegantes e todos elles munidos de freio automatico.

Canfranc.—Já se acham terminadas a terraplanagem, obras de fabrica, estações e apeadeiros da linha ferrea de Huesca a Canfranc.

Os carris collocadss chegam ao kilometro 84 ou a Baranguás e como se collocam por dia 600 metros de linha, é de esperar que a locomovel chegue a Jaca antes do fim do anno.

Só faltam 20 kilometros de curvas a collocar para chegar á cidade do alto Aragão estabelecida no sopé dos Peryneos.

La Robla.—Já se verificou a inauguração do caminho de ferro de Robla para a sua primeira secção que comprehende uma extensão de 31 kilometros entre La Robla e Boñar.

Linhas estrangeiras

ALLEMANHA

Foram os seguintes os resultados da exploração dos caminhos de ferro allemães durante o mez de setembro ultimo, nas 70 linhas que estavam em exploração desde setembro de 1891 e cuja rede total é de 31.313 kilometros:

Em setembro d'este anno, a receita foi: no serviço de viajantes 27.898.227 marcos, ou 6.945.908 a menos que em igual periodo do anno precedente (kilometrica 761 marcos ou 21,06 % menos do que no anno anterior); no serviço de mercadorias 70.248.989 marcos, ou 421.000 menos, que em igual periodo de 1891 (kilometrica 1.888 marcos ou 1,92 % menos que em setembro do anno precedente).

Desde o principio do anno orçamental até fim de setembro d'este anno, a receita foi a seguinte:

1.^o para as linhas cujo exercicio orçamental comprehende o

periodo decorrido de 1.º de abril a 31 de março: no serviço de viajantes, 155.672.861 marcos, ou 1.023.239 menos que em igual anno anterior; no serviço de mercadorias 336.304.150 marcos, isto é, 7.155.089 menos que no mesmo periodo do anno precedente.

2.º Para as linhas cujo exercicio orçamental coincide com o anno do calendario: no serviço de viajantes, 49.347.621 marcos, ou 190.545 menos do que no anno anterior; no serviço de mercadorias 85.257.922 ou seja menos 3.040.822. Foi portanto uma diminuição geral que se attribue a duas cousas: 1.ª a depressão economica geral; 2.ª o cholera.

RUSSIA

Torna-se a ventilar em S. Petersburgo a questão do grande caminho de ferro Transsiberiano. Foram enviados áquella cidade varios engenheiros francezes, entre os quaes mr. Bouardel, director dos estabelecimentos Cail, de Paris, afim de conferenciar com certos personagens.

Esta immensa via ferrea, que mediria sete a oito mil kilometros, seria de incontestavel interesse não só para a Russia, como também para toda a Europa. A China, posta em contacto directo e diario com a Europa, veria transformarem-se completamente as suas relações com o velho mundo. Seria isto uma revolução economica cujo alcance é impossivel avaliar.



Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Assembléa geral do 1.º de outubro de 1892

RELATORIO DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

(Continuado do n.º anterior)

Recapitulação

O resultado da exploração, em 1891, póde resumir-se, pois, do seguinte modo:

	Totaes	Por kilometro de	
		vía	trem
Receitas.....	3.292:482\$466	3:841\$870	1.138
Despezas.....	1.543:941\$179	1:801\$564	533
Productu liquido.....	1.748:541\$287	2:040\$305	604
Em 1890 tinha sido { Receitas.....	3.382:746\$547	4:075\$598	1.175
{ Despezas.....	1.398:008\$482	1:684\$347	486
Productu liquido.....	1.984:738\$065	2:391\$251	690

O excedente das receitas em 1891 foi levado á nova conta de lucros e perdas.

O productu liquido da exploração das linhas, no exercicio de 1891, sendo pois de..... 1.748:541\$287
O encargo para juro e amortisação d'obrigações no mesmo exercicio, do qual só foi pago o 1.º semestre, montou a..... 2.396:364\$050

Não havendo, portanto, excedente de receita, não ha quantia alguma a levar ao fundo de reserva, nos termos do artigo 45, n.º 1 dos nossos Estatutos.

Pelo mesmo motivo não ha que abonar á Caixa de Soccorros quantia alguma resultante da deliberação da Assembléa Geral de 11 de junho de 1884.

Haverá, comtudo, que abonar á Caixa de reformas e pensões dos empregados da Companhia a quantia de 9:308\$888, em conformidade com a resolução da Assembléa Geral de 11 de junho de 1887.

Os documentos n.ºs 36 e 37 mostram o movimento comparado das caixas, de reformas e pensões, e de soccorros, nos ultimos annos.

Deduzindo das despesas da exploração do anno de 1891 as verbas indicadas precedentemente para que a comparação seja mais rigorosa, visto não terem equivalentes em 1890, chegaremos ao seguinte resultado:

Despezas da exploração em 1891, com exclusão da linha de Cascaes e urbana..... 1.436:860\$888

A deduzir:

Despezas a mais por motivos extraordinarios, cambios, etc.....	95:078\$325
Despeza comparavel.....	1.341:782\$563
Em 1890, a despeza para as mesmas linhas, levada á conta de exploração n'esse anno, foi de....	1.398:008\$482
Diferença para menos em 1891.....	56:225\$919
Deve ser accrescentada do seguinte:	
12:605\$730 Serviço de estações communs em 1890	
4:380\$000 Luz electrica	
28:074\$000 Custo do creozote	45:059\$730
Diferença real a menos.....	101:285\$649

Observações geraes

Não obstante o acrescimo notavel das receitas da exploração nos primeiros 5 mezes do ultimo exercicio, o anno terminou com um prejuizo notavel sobre o anno anterior, o que se deve attribuir principalmente á crise que o paiz atravessa. N'este anno as receitas manteem-se em diminuição notavel em relação a igual periodo do anno anterior, o que mais aggrava a nossa situação: no entanto, nos ultimos dias, algumas tendencias de melhoramento se apresentam. A reforma das tarifas de pequena velocidade, por que insistimos ha muitos mezes, só vigora em parte desde o principio do mez de julho, assim como sómente desde 15 de junho é que vigoram os novos horarios nas linhas de Leste e Norte.

A interpretação dada pelo governo, nos ultimos annos, ás disposições do nosso contracto, na parte relativa á publicação de tarifas especiaes, impediram que introduzissemos algumas modificações que, sem prejudicar o movimento das mercadorias e o progresso natural das receitas, permittissem corrigir alguns preços da actual tarifa especial n.º 1 de P. V., demasiado reduzidos. Outras modificações é forçoso introduzir no regimen das tarifas que serão de utilidade para o publico, porque as reduções se applicarão aos generos e a distancias em que realmente se carece d'essas reduções.

Está pendente porém da decisão dos poderes publicos a reclamação que foi apresentada ao governo para salvaguardar os nossos legitimos interesses em assumpto de tanta importancia.

Confiamos que se nos fará a devida justiça.

Se qualquer tentativa de redução de tarifas, que a companhia fizer no sentido de facilitar os transportes, fôr interpretada pelo governo como permanente nos seus effeitos, sem que a companhia possa modificar as condições sem auctorisação previa, impossivel é regular os nossos serviços de tráfego pela forma mais conveniente aos nossos interesses.

A falta de tractado de commercio com a Hespanha, repetimos, causa aos dois paizes grandes transtornos e difficuldades, porque o commercio serio não póde lutar com o contrabando quo se faz em larga escala á sombra de direitos excessivamente elevados, procurando outras vias para a introdução no paiz de muitos objectos que d'antes seguiam as nossas linhas.

As nossas relações para a Hespanha soffrem muito com isto, e a diminuição do movimento internacional é uma prova do que avançamos.

Julgamos de todo o interesse para o commercio, que se chegue a um accôrdo rasoavel entre os dois paizes, para que possam progredir as relações de tráfego internacional, com que muito lucraremos.

CAPITULO III

Linhas de Madrid-Caceres-Portugal

O resultado da exploração d'essas linhas em 1891 foi o seguinte:

Receitas do Trafego:

Em grande velocidade, pesetas.....	1.596:460,17
» pequena ».....	1.734:075,32
Fóra de tráfego.....	16:445,91
Total.....	3.346:981,40
Despezas da exploração.....	2.576:198,90
Excedente....	770:782,50
No anno de 1890 as receitas foram de, pesetas.....	3.204:025,75
As despesas.....	2.882:317,75
Excedente....	321:708,00

Houve, portanto em 1891, um augmento nas receitas de, pesetas..... 142:955,65
E uma diminuição nas despesas de..... 306:118,85

A diferença a mais na despeza de 1890 provém de que, n'aquellle anno, se liquidaram, em virtude do contracto de exploração d'estas linhas celebrado n'esse anno com o Grande Central Hespanhol, todas as importancias em suspenso que, em conformidade

de deliberações anteriores, deviam ser successivamente amortizadas por verbas a imputar ás despesas da exploração nos annos posteriores.

Tendo ficado sem effeito aquelle contracto e fazendo-se a exploração no ultimo anno por conta d'esta Companhia, em conformidade do contracto de 1885, chegaremos ao seguinte resultado:

Encargos das obrigações, pesetas.....	2.467:610,11
Dividendo ás acções.....	500:000,00
Somma.....	2.967:610,11
a deduzir excedente das receitas.....	770:782,50
Diferença.....	2.196:827,61
ou seja em réis.....	305:428.970
Comparada com o do anno anterior teremos uma diminuição nos encargos de.....	419:430,27
ou em réis de.....	75:497.449

D'este assumpto nos occuparemos mais especialmente na 2.^a parte d'este relatorio. (Continúa).

Avisos de serviço

Caminhos de Ferro do Minho e Douro

Em consequencia da alta de cambio que actualmente existe entre a moeda franceza e hespanhola, a Companhia dos Caminhos de Ferro do Meio-Dia de França adoptará as disposições seguintes, desde o dia 1.^o de dezembro proximo futuro:

1.^a, Deixará de vender bilhetes directos de passageiros e de despachar bagagens e cães pelos preços das tarifas internacionaes combinadas, limitando apenas a venda dos bilhetes e o despacho de bagagens e cães até á fronteira, onde o passageiro deverá munir-se de novo bilhete e despachar novamente a sua bagagem para o ponto a que se destine; 2.^a, só acceitará na fronteira, em porte a pagar, as expedições directas de grande ou pequena velocidade procedentes de Portugal, quando essas expedições tenham sido taxadas, desde o ponto de procedencia até ao de destino, por alguma das tarifas internacionaes combinadas, menos quando a taxa resulte da somma das tarifas internas de cada linha; 3.^a, só acceitará com destino a Portugal as expedições directas de grande ou pequena velocidade em porte pago á partida, quando a estas expedições se applique, desde o ponto de procedencia até ao de destino, alguma das tarifas internacionaes combinadas e não quando se pretenda a applicação das tarifas internas de cada linha.

Em virtude das disposições precedentes, as estações das linhas do Minho e Douro e suas combinadas não poderão acceitar, desde o referido dia 1.^o de dezembro proximo, expedição alguma directa para França que se ache gravada com qualquer importancia em desembolsos ou reembolsos.

As expedições que não tenham taes encargos poderão ser admittidas até seu destino em porte a pagar, quando se applicarem tarifas especiaes combinadas. Se os interessados quizerem as expedições em porte pago á partida, poderão acceitar-se tambem até seu destino pelas bases das referidas tarifas, devendo, porém, cobrar-se unicamente o porte correspondente ao trajecto até á fronteira franceza e deixando por conta dos consignatarios o pagamento dos portes correspondentes ás linhas francezas.

Quando os interessados peçam na nota de expedição a applicação de tarifas especiaes internas, as expedições não poderão ser admittidas em porte a pagar, mas sim em porte pago até á fronteira, ficando tambem por conta dos consignatarios o pagamento dos portes correspondentes ao trajecto em França.

Porto, 25 de novembro de 1892.—Pelo engenheiro-director, José de Mattos Cid.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Expedições de mercadorias de Portugal para França e vice-versa

Em consequencia da resolução tomada pelas administrações das linhas francezas, desde 1 de Dezembro proximo, as expedições directas de Portugal para França e outros paizes, em transitio por França, taxadas pelas tarifas:

P. H. F. n.º 5 de pequena velocidade—Carruagens;

P. H. F. n.º 7 de pequena velocidade—Mercadorias de todas as classes; só serão acceites em porte a pagar na estação de destino, não se acceitando sobre estas remessas quaesquer desembolsos ou reembolsos.

Desde a mesma data as expedições em sentido inverso, isto é, de França para Portugal, pelas mesmas tarifas, ás quaes correspondem:

Nas linhas de Orleans, os n.ºs E. 57 para as carruagens, E. 54 bis para as diversas mercadorias; e nas linhas do Midi, S. 34 para carruagens, S. 30 bis para as diversas mercadorias; só serão acceites em porte pago á partida.

Não se acceitam expedições de Portugal para França a não ser aquellas a que são applicaveis as tarifas acima citadas e nas condições supra, ficando igualmente excluidas as que constarem de mercadorias sujeitas a deterioração, ou aquellas cujo valor não seja sufficiente para garantir todos os gastos de transporte até ao destino.

Por esta occasião, e tendo-se repetido o caso dos expedidores entregarem em Paris as suas remessas a Agencias que, não mantendo relações officiaes com a Companhia de Orleans, deixam portanto de aproveitar as vantagens das tarifas directas unicas ao abrigo das quaes as mercadorias passam em transitio por Hespanha, isto é: livres de impostos aduaneiros n'aquelle paiz, e resultando d'este modo de proceder não só demoras inevitaveis, mas tambem encargos escusados e não insignificantes, de direitos e de commissão ás agencias da fronteira franceza.

Previne-se o publico de que as remessas que tenham de seguir directamente a Lisboa, devem ser entregues em Paris, unicamente nas seguintes estações: Quai d'Austerlitz ou Ivry, ou nas centraes Bureaux-de-ville, da companhia de Orleans.—Place de la Madeleine 7.—Rue de Londres 8.—Rue du Paradis 21 bis.—Rue Paul Lelongue 7.—Rue Jean Jacques Rousseau 18.—Boulevard Sebastopol 34.—Rue N. D. de Nazareth 30.—Rue des Archives 19.—Place Saint Sulpice 6.—Rue Française 6.—Rue Gailon 5.

Em qualquer d' estas estações deverá, segundo a natureza da remessa, ser pedida a applicação das seguintes tarifas directas internacionaes da Companhia d'Orleans:

Para carruagens, por pequena velocidade, a tarifa E. 57,

Para mercadorias de todas as classes, por pequena velocidade, a tarifa E. 54 bis.

Previne-se tambem o publico de que é indispensavel que os expedidores em França enviem aos seus committentes de Lisboa as senhas (récepissés) do caminho de ferro, unico documento mediante o qual as entregas podem aqui ser feitas, sem transtornos nem demoras.

No serviço do trafego fornece-se exemplares d'estas tarifas e presta-se quaesquer esclarecimentos acerca d'ellas.

Lisboa, 30 de Novembro de 1892. O Director Geral da Companhia M. Affonso d'Espregueira

Arrematações

Caminhos de ferro do Minho e Douro

No dia 30 do mez corrente, á 1 hora da tarde, na administração do bairro oriental d'esta cidade, e em presença do respectivo administrador, serão recebidas propostas em carta fechada para o fornecimento de 20 vigas de madeira de pinho de Riga e 300 pranchões de madeira de pinho da Suecia, que será feito segundo as condições para elle estabelecidas e que se acham patentes na secretaria dos armazens geraes, onde podem ser examinadas nos dias não feriados, desde as 10 horas da manhã até ás 4 da tarde.

Os concorrentes são obrigados a fazer o deposito provisorio de 34.000 réis no cofre d'esta direcção, devendo apresentar no acto do concurso documento que prove terem effectuado o referido deposito, para poderem ser admittidos á licitação.

As propostas serão redigidas da seguinte forma: «O abaixo assignado (nome, profissão e morada do proponente) obriga-se a fornecer á direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, e sob as condições a que se refere o annuncio de 5 do corrente mez, 20 vigas de madeira de pinho de Riga e 300 pranchões de madeira de pinho da Suecia, pelo preço de... cada metro cubico.» Data e assignatura do proponente. Toda a proposta que não estiver conforme com o presente annuncio, será nulla e de nenhum effeito.

Caminhos de ferro do Sul e Sueste

Faz-se publico que pela uma hora da tarde de 22 da dezembro proximo, perante o ex.^{mo} governador civil de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para o fornecimento de 6.000 toneladas metricas de carvão de pedra.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de réis 855.000, a qual será posteriormente elevada ao definitivo de 5 % da importancia total da arrematação por aquelle dos licitantes a quem o fornecimento for adjudicado, depositos que terão logar na caixa geral de depositos á ordem da direcção dos mesmos caminhos de ferro.

As condições do concurso estão patentes na secretaria da direcção, largo do Carmo n.º 32, onde podem ser examinadas desde as 10 horas da manhã até ás 4 horas da tarde.

Lisboa, 22 de novembro de 1892.

Faz-se publico que pela uma hora da tarde de 24 de dezembro proximo, na administração do 2.^o bairro de Lisboa, serão abertas

as propostas que até então forem apresentadas para o fornecimento de 30.000 travessas de pinho creozotadas.

O depósito provisorio, para poder licitar, é da quantia de 600.000 réis, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5 por cento da importância total da arrematação por aquelle dos licitantes a quem o fornecimento for adjudicado, depósitos que terão logar na caixa geral de depósitos, á ordem da direcção dos mesmos caminhos de ferro.

As condições do concurso estão patentes na secretaria da direcção, largo do Carmo n.º 32, onde podem ser examinadas desde s dez horas da manhã até ás quatro da tarde

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Compra de machinas-ferramentas

A Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes recebe propostas até á uma hora da tarde de 22 do corrente para o fornecimento de 26 machinas-ferramentas.

Os concorrentes deverão fazer, na Caixa da Companhia, um depósito provisorio de 50.000 réis, que para o adjudicatario será elevado ao definitivo de 5 % da importancia total do fornecimento.

O detalhe das machinas e demais condições estão patentes na Repartição Central dos Armazens, edificio da estação do Caes dos Soldados, das 10 horas da manhã até ás 4 da tarde.

As propostas em carta fechada e lacrada com a designação no sobrescripto:

Fornecimento de machinas-ferramentas

serão dirigidas á Direcção Geral da Companhia, no edificio da estação Central do Rocio.

Compra de materiaes

Esta companhia recebe propostas até á 1 hora da tarde de 27 do corrente para o fornecimento dos materiaes como segue:

Lote n.º 1—Estanho em lingotes.—N.º 2—Crina vegetal, pre-cinta e oleado.—N.º 3—Tubos de vidro para niveis e vidro em chapa.—N.º 4—Talha e tijollo.—N.º 5—Chapa de borracha.—N.º 6—Alcatrão vegetal.—N.º 7—Tubos de cobre.—N.º 8—Artigos de folha.—N.º 9—Baguette.

1.º O detalhe dos materiaes e as amostras estão patentes na repartição central dos armazens, edificio da estação do Caes dos Soldados, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde.

2.º Os concorrentes deverão fazer um depósito provisorio de 10.000 réis na caixa da companhia, para cada um dos lotes que se proponha fornecer.

3.º As propostas poderão ser totaes ou parciaes, para cada lote, todavia cada proposta não deverá referir-se a mais de um lote.

4.º A companhia reserva-se o direito de dividir os fornecimentos por mais de um adjudicatario se isto lhe convier.

5.º As propostas em carta fechada e lacrada com a designação no sobrescripto: Fornecimento do lote n.º... (indicar o numero do lote a que a mesma proposta se referir) serão dirigidas á Direcção Geral da Companhia, no edificio da estação central do Rocio.

6.º Os depósitos definitivos de 5 % da importancia da adjudicação de cada lote, serão feitas antes da assignatura dos contractos, levando-se em conta a importancia do depósito provisorio.

7.º Os materiaes devem ser entregues por conta dos adjudicatarios, nos armazens geraes da Companhia em Santa Apollonia, no prazo maximo de 15 dias depois da adjudicação.

8.º Na falta de entrega dos materiaes nos prazos e condições indicadas, o adjudicatario perderá o direito ao depósito.

9.º Os pagamentos terão logar na Caixa da Companhia trinta dias depois da entrega do material.

10.º A Companhia reserva-se o direito de não acceitar as propostas que não lhe convierem.

Compra de madeiras

Esta Companhia recebe propostas á uma hora da tarde de 31 do corrente para o fornecimento das seguintes madeiras: pitch-pine, carvalho do norte, casquinha, nogueira, ulmo, freixo, pinho e amieiro.

O detalhe e as condições estão patentes na Repartição Central dos Armazens, edificio da estação do caes dos Soldados, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde.

Os concorrentes deverão fazer um depósito provisorio de réis 100.000, que para o adjudicatario será elevado ao definitivo de 5 por cento da importancia do fornecimento.

As propostas poderão ser totaes ou parciaes para cada lote de madeira.

A Companhia reserva-se o direito de dividir o fornecimento por mais de um adjudicatario, se isto lhe convier.

As propostas em carta fechada e lacrada com a designação no sobrescripto:

Fornecimento de madeiras

serão dirigidas á Direcção Geral da Companhia, no edificio da estação Central do Rocio.

A Companhia reserva-se o direito de não acceitar as propostas que não lhe convierem.

Arrematação da venda de agua, café, refrescos, fructas e doces nas estações

Esta Companhia acceita, até ao dia 28 de Dezembro de 1892, propostas para a venda de agua, café, refrescos, fructas e doces nas estações abaixo indicadas, segundo as condições patentes nas mesmas estações:

Braço de Prata, Oliaves, Sacavem, Povia, Alverca, Alhandra, Villa Franca, Carregado, Azambuja, Reguengo, Sant'Anna, Valle de Figueira, Matto de Miranda, Torres Novas, Payalvo, Chão de Maças, Caxarias, Albergaria, Vermoil, Pombal, Soure, Formose-lha, Taveiro, Coimbra B., Coimbra, Souzellas, Mealhada, Oliveira do Bairro, Quintans, Estarreja, Ovar, Esmoriz, Espinho, Granja, Valladares, Gaia, Barquinha, Tancos, Praia, Tramagal, Abrantes, Bompota, Ponte de Sôr, Chança, Crato, Portalegre, Assumar, Santa Eulalia, Elvas, Cunheira, Peso, Castello de Vide, Marvão, Campolide, Bemfica, Porcalhota, Queluz, Cacem, Sabugo, Mafra, Malveira, Pero Negro, Dois Portos, Runa, Ramalhal, Outeiro, Bombarral, S. Mamede, Obidos, Bouro, S. Martinho, Cella, Vallado, Martingança, Marinha, Monte Real, Monte Redondo, Guia, Lourical, Elhada, Verride, Alcantara T., Alcantara M., Junqueira, Belem, Pedrouços, Algés, Dafundo, Cruz Quebrada, Caxias, Paço d'Arcos, Oeiras, Carcavellos, Paredé, Estoril, Cascaes, Alferrarede, Alvega, Belver, Barca d'Amieira, Fratel, Rodam, Sarnadas, Alcains, Lardoza, Castello Novo, Alpedrinha, Valle de Prazeres, Penamacor, Alcaide, Fundão, Tortozendo.

Ficam prevenidos os licitantes de que:

1.º—É absolutamente prohibida a venda de quaesquer outros generos que não sejam os acima designados.

2.º—Quando o concessionario pretender fazer venda em mesas ou bancas, deverá sollicitar-o, ficando sujeito ás condições que lhe forem impostas pelo respectivo serviço d'esta Companhia, tanto em relação ao local, como pelo que respeita ao arranjo, forma, dimensões e qualidade das bancas ou mesas e mais utensilios.

3.º—As pessoas encarregadas da venda d'agua, café, refrescos, fructas e doces, deverão apresentar-se em perfeito estado d'aceio, sob pena de lhe ser recusada a entrada na estação.

As propostas deverão estipular claramente o preço fixo pelo qual convenha aos proponentes arrematar a concessão desde o 1.º de Janeiro até 31 de Dezembro de 1893, considerando-se nullas e de nenhum effeito as que se apresentarem fóra d'estas condições ou forem recebidas depois do dia 28 de Dezembro do corrente anno.

AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMMISSÕES RECOMMENDADAS

MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS Recommandées

Lisboa.—Amancio José Alves—rua dos Bacalhoeiros.
Lisboa.—Edwards Brothers—rua dos Fanqueiros, 30.
Lisboa.—Rodolfo Reck—rua dos Douradores, 21.
Lisboa.—Carlos C. Dias—vinhos, fructas, e outras commissões—rua do Jardim do Regedor, 35.
Lisboa.—José Monteiro da Silva—Travessa de S. Nicolau 19
Leiria.—Antonio C. d'Azevedo Batalha.
Santarem.—José F. Canha.
Portalegre.—Brito & Irmãos, agencia de despachos.
Porto.—Augusto Laverre—rua de S. Francisco.
Porto.—A. Alberto Gonçalves, rua das Flores, 85.
Covilhã.—José do Nascimento Arraiano—casa de commissões.
Valencia d'Alcantara.—D. Laureano Fernandez.—Agente commercial e aduaneiro.
Madrid.—Cesar Féreal—Echegaray, 15 pral.
Londres.—Fernando Demolder—21 Gt. St. Helens.
Liverpool.—Edwards Brothers—Alexandra Buildings.
Manchester.—Edwards Brothers—Jackson Row, 14.
Bruxellas.—P. Willemin—Avenue Louise, 217.
Hambourg.—Augusto Blumenthal
Praga, (Bohemia).—Arthur Gobiet—Karolinenthal.

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

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

LISBOA Braganza Hotel — Salons, vue splendide sur la mer, service de 1.^{er} ordre. — Prop. Victor Sassetti.

LISBOA Hotel Durand — Rua das Flores, 71 — 1.^a class — English family hotel. — Proximo de theatros e centro da cidade. — Gabinete de leitura.

LISBOA Hotel Universal — Chiado — No centro da cidade, proximo de theatros, passeios, ministerios, etc. — Banhos — trens. — Preços modicos.

LISBOA Hotel Camões — Travessa de S. Nicolau, 13 — No centro da cidade baixa, perto de repartições publicas, passeios e theatros. — Desde 1\$000 réis por dia.

LISBOA Grand Hotel Central — Caes do Sodre — Tout le confort désirable, vue du Tage, près de la douane, bourse, ministères, théâtres, bains. Ascenseur, poste.

LISBOA Hotel Alliance — Chiado — No centro do commercio, theatros e passeios — aposentos para familias — Diaria 1\$200 a 4\$500 réis.

LISBOA Hotel Atlantico — Largo do Corpo Santo, 13 — Dans le centre de la capitale et près du Tage, tramways pour toute la ville. — 1\$500 a 2\$500 par jour.

LISBOA Grande Hotel Continental — Largo de S. Domingos, 16, proximo da estação central do Rocio — Serviço esmerado. — Prop. Manuel Gonçalves.

LISBOA Hotel Avenida — Maison de 1.^{er} ordre — vue splendide — salons pour familles — voitures. — Avenida, 55 — Prop. João da Matta, 1.^{er} cuisinier du Portugal.

LISBOA London Hotel — Caes do Sodre, rua e travessa do Corpo Santo, entrada em n.º 19 — Perto do Tejo, ministerios, theatros, etc. — Preços 1\$000 réis em diante.

LISBOA Hotel Borges — Chiado, 108 — Tres frentes, proximo dos theatros e centro da cidade — ascensor — telephone — banhos, etc.

LISBOA Grand hotel de l'Europe. — Maison française de 1.^{er} ordre — au centre de la ville. — Prop. M. Estrade, 16, rua do Carmo.

LISBOA Hotel Francfort — T. de Sta. Justa. No centro do commercio, a 5 min. da estação do Rocio. — Grande conforto, bons quartos de 1\$000 a 2\$000 réis por pessoa.

LISBOA Meubles d'art et antiquités ameublements de style — Largo de S. Carlos, 30 e 32 — Prop. Augusto José Barreira.

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 do Globo. — Praça da Rainha D. Amelia. Um dos melhores da villa, cozinha esmerada, jantares para casamentos, etc. — Proprietaria Anna Vieira.

CINTRA Lawrence's Hotel — Frequentado pela primeira sociedade portugueza e estrangeira. Bons quartos e salas por preços modicos.

CINTRA Hotel Nunes. — Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria 1\$600 a 2\$000. — Prop. João Nunes.

CALDAS DA RAINHA Hotel Central. Largo das Gralhas, 28. O mais proximo do estabelecimento balnear. Prop. Joaquim Antonio dos Santos.

CALDAS DA RAINHA Hotel Alliança. — Rua do Olival, 51. Bom tratamento e aceio; preços: 1\$000 a 1\$500 rs. Prop. J. A. S. Vasconcellos.

FIGUEIRA DA FOZ Casino do Mondego — da praia da Figueira da Foz, abriu no mez de julho.

COIMBRA Hotel dos Caminhos de Ferro — No centro da cidade. O maior aceio e conforto. Preços modicos. Praça 8 de maio, 27. Prop. J. Gomes Ribeiro.

LUSO-BUSSACO Hotel Lusitano. — Serviço regular; bons quartos e aceio. Preços: 900 a 1\$200 réis cada pessoa. Prop. Antonio Pereira da Silva.

LUSO-BUSSACO Hotel Serra. — Magnificos quartos, boa meza, lindas vistas e jardim. Preços 900 e 1\$000 conforme os quartos. Prop. Manuel G. Serra.

BUSSACO Hotel Restaurant da Matta. — Service de 1.^{er} ordre. Seul établissement situé au centre de la matta. Prop. Paul Bergamin.

PRAIA DA NAZARETH Grand hotel Club. — Magnificas acomodações, asseio inexcelsivel, bom serviço, preços modicos, trens d'aluguer e carreira, para as estações de Cella e Vallado. Prop. A. de S. Romão.

PORTO Hotel de Francfort — O melhor e mais central da cidade — Salões, banhos, correio e telephone — Serviço de 1.^a ordem. — Prop. Adriano & François.

PORTO GRANDE HOTEL DE PARIS. — Maison de premier ordre, tenue à la française, située au centre de la ville. Bains, salons de lecture et de réception. Boite aux lettres. Splendide jardin et hotel éclairé à la lumière électrique. On parle toutes les langues. — Aufrère, propriétaire.

PORTO Hotel Bragança. — Aceio, mesa abundante e variada, vinho à discreção. Diaria, 1\$200 a 1\$000 réis. — Table d'hôte bien servie, vin à discretion.

PORTO Grande hotel do Porto. — Le meilleur de la ville. Lits à ressorts. Omnibus. Téléphone. Boite aux lettres. Salles de lecture et de reception. Bains. Journaux.

PORTO Hotel Continental. — R. Entreparedes (Frente a Batalha). Serviço de 1.^a ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros, muito central. Prop. Lopez Munhós.

PORTO Grande Hotel Portuense. — Batalha, 122. Serviço de 1.^a ordem. Proximo ao correio, theatros etc. Desde 1\$200 por dia incluindo vinhos. Prop. Pedro Vasques.

VIZEU Hotel Mabilia. — R. de D. Duarte, 12. Bom serviço de mesa, variado sortimento de vinhos, bom serviço de quartos, tudo com aceio e limpeza. Preços commodos.

COVILHÃ Hotel Central do Castella — Largo do Pelourinho. — Bom serviço de mesa — quartos confortaveis desde 1\$000 réis por dia.

VALENÇA Hotel Rio Minho — Junto a estação. Serviço esmerado. Prop. José João de Souza.

VIGO Hotel Continental — Magnifica situação em face da ria, proximo de theatros, casinos, passeios, banhos, etc. Preços 1\$200 a 1\$600 por dia. Prop. João José de Souza.

VILLA VIÇOSA Hotel Villa Viçosa. — Rua de Santa Luzia. Acaba de abrir n'um dos mais bonitos sitios da villa. Commodidades, aceio e bom tratamento; preços rasoaveis. Prop. Menezes & Irmão.

GOUVEIA Hotel Hortas. — Paragem indispensavel a todos que se dirigirem a Serra da Estrella. Bom serviço. Trenos e cavallos para a Serra e caminho de ferro. Preços modicos.

M. Gonçalves

Cirurgião-dentista

RESIDENCIA

CONSULTORIO

L. do Calvario, 22, 2.^a

R. N. do Almada, 69, Lisboa.

FABRICA DE

H. SCHALCK, SUCCESSORES

Calçada do Cascão — Lisboa

Premiado em todas as exposições — Depósitos: em Lisboa R. da Magdalena, 17, 1.^a. no Porto: R. do Almada, 141

PRODUCTOS

Ferraria de ferro, cobre, zinco e latão, prego d'arame quadrado e redondo, carda de machina, carda inglesa, brocha, tacha, cravinho, helmazex, etc., etc. Botões de metal finos e ordinarios, botões de fuzendas de lã, seda, etc. etc., e botões de carvão. Colchotes de todos os tamanhos e qualidades. Capsulas para garrafas, boiões e frascos em todas as cores e tamanhos.