

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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

Tramway-cabo Palma-Graça, por R. Mesnier de Ponsard.
A nossa carta da Belgica, por A. Urban.
Parte Official. — portarias de 29 de março e 3 d'abril.
O tratado de commercio com a Hespanha. — Regulamento do commercio de transitio.
Notas de viagem. — O final d'esta serie.
Associação dos engenheiros civis portuguezes.
Madrid-Caceres e Oeste de Hespanha.
Linha de Quelimane.
Boletim financeiro — de Lisboa, por J. F.
Cotações dos titulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro.
Receita dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.
Horario da partida e chegada dos comboios.
Linhas vicinas em Portugal.
Anuario de ferro-carriles.
Linhas portuguezas. — Pungue — Estação de Porto-Alfandega—Lourenço Marques — Loanda a Ambaca — Torres Novas a Alcanena.
Linhas hespanholas. — Madrid a Arganda — Salamanca a Avilla — Transporte de mineraes — Linares a Almeria — Valladolid a Calatayud — Novas tarifas do norte — Amorabieta a Guernica.
Linhas estrangeiras. — França — Alemanha — Italia — Egypto — Australia — Austria Hungria.
Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes. — Relatorio do Conselho (continuação).
Mercado de Metaes.
Arrematações.
Agencias de transportes.
Agenda do viajante.
Annuncios.

Tramway-cabo Palma-Graça

(Continuado do n.º antecedente)

NA generalidade das linhas de tramways-cabos, o serviço effectua-se por meio de pequenos trens formados por duas carruagens, das quaes, a que vae na frente, no sentido da marcha, está munida dos appparelhos mechanicos necessarios para a tracção funicular; sendo um d'elles, chamado garra, o que liga ou desliga o trem do cabo em movimento, notando-se entre os outros um freio poderoso destinado a garantir a segurança do trem, nas fortes rampas onde transita.

Este vehiculo, de pequena lotação, 9 a 10 passageiros, atrela-se a outra carruagem mais especialmente destinada a passageiros, cuja lotação comporta 20 a 22 pessoas; um trem assim formado póde pois transportar normalmente um carregamento completo de 32 passageiros. Esta segunda carruagem não tem garra; é só munida de freio de forte rampa, podendo immobilisar o trem completo com o seu carregamento. A segurança d'este fica assim garantida por meio de dois poderosos freios que podem funcçãoar simultaneamente, bastando comtudo a acção de um só, para immobilisar, sendo preciso, os vehiculos na mais forte rampa. No carro mais pequeno, chamado *rebocador*, um empregado manobra a garra ou o freio; na carruagem propriamente dita, outro empregado encarrega-se especialmente do freio e um terceiro cobra o preço dos bilhetes. Assim pelo methodo do movimento feito por meio de trens, compostos cada um de carro e rebocador, uma lotação de 32 pessoas exige 3 empregados.

No intuito economico de reduzir a proporção entre a lotação (receita) e o pessoal (despeza), no sentido favoravel á lotação, determinou a empresa que fossem es-

tudados vehiculos podendo comportar 32 passageiros, onde o serviço mechanico fosse executado por um só empregado, e o de cobrança por outro; de fórma que a mesma lotação de 32 passageiros só requeresse 2 empregados, dispensando-se o do rebocador.

N'esta ordem de idéas estudaram-se as carruagens para a linha Palma-Graça; sendo a solução bastante impertinente pelas innumeradas condições a que o vehiculo de per si devia satisfazer, além de outras a que o difficil trajecto obrigava.

Cada carruagem é formada por duas partes distintas: uma representada pela caixa onde se alojam os passageiros; e outra pelo estrado metallico onde vae montado todo o mechanismo especial, para adaptação do vehiculo ao systema de tramway-cabo.

A caixa para passageiros assenta-se sobre o estrado metallico, por meio d'uma suspensão elastica: na sua essencia nada tem de particular; podendo, tanto o fei-tio como as dimensões, variar ao sabor de qualquer imposição artistica ou de serviço, sem alterar a parte principal formada pelo estrado metallico e seu mechanismo.

Pondo pois, por ora, de parte a caixa, passaremos a descrever o estrado com os órgãos destinados ao serviço do tramway-cabo Palma-Graça.

Tomando para ponto de partida que a tracção maxima, no caso mais desfavoravel, seria, com todas as resistencias comprehendidas, de 1:000 kilos; e attendendo ás curvas de raio muito diminuto com forte angulo ao centro, tratamos de estabelecer a garra e o freio com potencia sufficiente, e crear um processo de orientação que permitta a estes elementos uma collocação automatica nas curvas, por fórma que a projecção do seu plano seja tangente á projecção da curva, n'um mesmo plano horisontal.

Bastará pois, para formar completo juizo do que interessa no carro, com respeito ás suas funcções relativas á tracção funicular, descrever tres assumptos principaes:

- 1.º — A garra.
- 2.º — O freio.
- 3.º — O systema para orientação das rodas nas curvas.

1.º Garra

A garra serve para estabelecer a communicação entre o carro e o cabo. Compõe-se especialmente de duas chapas de ferro ou d'aço com a mesma espessura, jogando uma dentro da outra como corrediça; atravessando a fenda; e entrando dentro do canal de alve-naria de tijolo, de que já fallámos tratando da linha.

Na extremidade da parte que entra dentro do canal, estão montadas duas unhas de ferro, girando sobre um eixo como charneira, e abrindo-se ou fechando-se, segundo o movimento das chapas, escorregando uma na outra.

A parte interna d'estas unhas é cylindrica, do calibre do cabo, que entre ellas se aloja; estas unhas formam a parte principal da garra, apertando o cabo com pressão variavel, ou largando-o completamente, quando por completo se abre a garra.

Na extremidade da chapa fóra do canal, montam-se os órgãos destinados a executar os movimentos de prisão ou independencia da garra com o cabo, de que acabamos de fallar.

O cabo estando em movimento, e a garra ligada ao carro, apertando o cabo entre as suas unhas com intensidade sufficiente, o carro acompanhará o movimento do cabo no seu trajecto; pôde porém acontecer que n'este, deva o carro sujeitar-se a uma paragem forçada e demorada, sendo n'este caso conveniente soltar o cabo das unhas para evitar o aquecimento e a usura proveniente do seu attricto prolongado, é por isso necessario estabelecer um systema para poder abaixar a garra, pegar no cabo, e levantar-a novamente com elle á sua posição normal. O appparelho appropriado tem tambem applicações, quando aconteça que por descuido o empregado abra demasiadamente a garra, e o cabo cahindo, seja necessario colhel-o novamente, e reconduzir-o á sua posição. De passagem diremos que o estudo das unhas é feito por fórma á tornar este descuido pouco provavel, sendo necessario, para abrir passagem ao cabo, abrir consideravelmente a garra.

A manobra deve effectuar-se em qualquer plataforma do carro, mas por fórma que, mudando o empregado de plataforma, a peça de manobra o acompanhe, e se fixe n'aquella que elle occupar; não ficando ao alcance do publico, peça alguma que este possa manipular imprudentemente, ou que o possa molestar.

Para facilitar este movimento da garra, longitudinal e normal á via, exigindo do conductor o menor esforço indispensavel, monta-se convenientemente uma mola, cuja intensidade equilibra os pesos mortos dos elementos do systema.

A garra, nas curvas de raio muito diminuto, deve poder tomar uma posição inclinada, relativamente á que occupa no trajecto em linha recta. Alem d'isto, nunca sendo possivel effectuar-se uma montagem tão perfeita da via, nem contar com uma invariabilidade de movimento do carro tão completa, que nenhum movimento de transporte lateral e parallelamente ao plano da garra possa ter lugar, é importante que o seu systema tenha uma liberdade de movimentos transversalmente, tal, que, sejam quaes forem as irregularidades de posição e de movimento do carro, não tenha a garra de lhe soffrer as consequencias.

O serviço dos guarda-freios faz-se nas plataformas das carruagens; e como fosse inconveniente prolongar o estrado metallico até aos extremos, para montar os órgãos de transmissão, o que introduziria um excesso de peso morto nocivo, montaram-se os mecanismos, utilizando para a sua fixação os ferros em U que constituem a base da couxa dos passageiros. Porém como esta, pela sua suspensão elastica, gosa d'alguma mobilidade, devem os elementos que estabelecem a relação entre os órgãos manobrados pelo conductor, nas extremidades do carro, e os da garra, ficar livres de qualquer dependencia relativa a essa mobilidade.

Tambem a parte da garra, onde se exerce a pressão no cabo, deve ter o maior comprimento possivel, para melhor distribuir as pressões sobre elle, resultando d'ahi boa economia do mesmo, ao que é necessario attender, por ser o cabo um dos factores mais importantes, financeiramente fallando, d'uma linha funicular.

Como o comprimento da parte da garra que pega no cabo (unhas), é necessariamente limitado, não é lo-

gico exigirem-se carros comportando muitos passageiros; nem consentir, salvo raras excepções, lotação superior á marcada por lei, porque a pressão sobre o cabo atingiria então valores que o destruiriam fóra de tempo.

Considerando a tracção maxima, que nos serviu de ponto de partida, como igual a 1:000 kilos, e suppondo um coeeficiente de attricto igual a 10 % de pressão normal (valor muitas vezes atingido quando se lubrifica o cabo, ou que o calor funde a materia que o impregna, ou quando no começo a pressão faz refluir a materia gordurosa que o protege interiormente), será preciso uma pressão sobre o cabo de 10:000 kilos para obter o attricto necessario ao movimento.

Este valor é de consideração quando se pensa que é conveniente não exercer mais de 45 k.^{os} de pressão por centimetro quadrado de superficies em contacto.

No nosso caso a superficie de pressão entre a garra e o cabo é de 192 centimetros quadrados, exigindo por centimetro quadrado uma pressão de 53 k.^{os}: isto na hypothese que a superficie externa do cabo fosse bem cylindrica, o que não é verdade, visto ser o cabo formado por tóros compostos de fios cylindricos enrolando se helicoidalmente. De passagem diremos que um futuro economico para os tramways-cabos chegará, quando se applicarem os cabos com superficie cylindrica lisa, compostos de fios de secção polygonal, embutidos uns nos outros.

Já existem modelos de cabos d'esta natureza, porém o seu preço e as difficuldades da costura nos extremos para fechar o circuito, tornando-o sem fim, tem sido obstaculo á sua applicação aos tramways-cabos.

O systema completo da garra monta-se n'uma caixa de ferro fundido, ficando dependente d'esta ultima por meio de quatro braços eguaes dois a dois. Estes braços articulam-se, por uma extremidade, á caixa de ferro fundido por meio de dois eixos que lhes servem de eixo de rotação, e pela outra extremidade ligam-se tambem ao corpo da garra com o auxilio de outros dois eixos; de maneira que o systema de braços e eixos fórma um parallelogramma articulado tal, que, considerando os eixos dependentes da caixa, como fixos, o movimento da garra se effectua sempre parallelamente á linha que passa por elles.

A caixa de fundição descança sobre dois travessões parallellos, passando por dois rasgos rectangulares, abertos nas extremidades da mesma. Um dos travessões articula-se á caixa por meio d'uma solida cavilha que atravessa a caixa e o travessão pelo rasgo correspondente.

As extremidades d'este travessão são cylindricas e passam dentro de dois furos cylindricos, em prolongamento, abertos em duas peças aparafusadas no estrado do carro. O travessão pôde assim mover-se longitudinalmente para a direita ou para a esquerda, e transversalmente ao carro, arrastando comsigo a caixa por meio da cavilha e com a garra que n'ella se aloja. Além d'isto a caixa, e por conseguinte a garra, pôde ter movimento de rotação em volta da cavilha, independentemente da posição do estrado na linha.

O segundo travessão não está articulado á caixa, serve-lhe só de apoio: o seu corpo é quadrangular, com o mesmo calibre do rasgo da caixa onde passa, e folga para consentir toda a liberdade de movimento da caixa. Nas suas relações de posição, os travessões são parallellos entre si e á via, e perpendiculares ao plano vertical de symmetria da caixa. Quanto á cavilha que atravessa o primeiro, é perpendicular ao plano que passa pelos eixos dos travessões. E' pela cavilha que a tracção do cabo, transmittida pela garra á caixa, se communica pelo travessão ao carro.

O mechanismo para abrir ou fechar a garra é muito simples: uma alavanca angular de braços desiguaes, formando entre si um angulo recto, gira sobre um eixo fixo n'uma das corrediças; a extremidade do braço menor da alavanca actua sobre a outra peça de corrediça; a extremidade do braço maior articula-se a uma porca recebendo movimento d'um parafuso que gira n'uma chumaceira fixa á mesma peça de corrediça, onde se fixou o eixo da alavanca. O parafuso não tendo movimento longitudinal, a porca caminha n'elle n'um sentido ou n'outro, e, conduzindo a dependente alavanca, actua semelhantemente as peças em corrediça da garra, fechando ou abrindo esta ultima.

Dissémos que todas as manobras devem effectuar-se, indifferentemente, em qualquer das plataformas do carro; é pois necessario estabelecer um processo de transmissão do guarda-freio ao mechanismo da garra.

Para isto, a extremidade do parafuso liga-se, por meio d'uma articulação á Cardan, com um tirante partindo do parafuso até á plataforma mais proxima: ahi o tirante articula-se novamente, e da mesma forma, com osapparelhos sobre os quaes se exerce a accção directa do conductor. O corpo do tirante é construido em duas partes, uma entrando dentro da outra com folga longitudinal, mas dependentes por meio d'uma chaveta commum, que as obriga ao mesmo movimento de rotação.

Por esta disposição do tirante, vê-se que tem elle toda a liberdade, seja qual fôr a posição do systema da garra; e que qualquer movimento de rotação do tirante é em todos os casos transmittido á garra.

A peça á qual se articula o tirante, na extremidade do carro, constitue um eixo de rotação, montado n'uma caixa de fundição, onde se alojam os outros elementos para a manobra.

Sobre este eixo de rotação fixa-se uma roda dentada, que recebe o movimento d'outra roda dentada igual, fixada sobre um eixo paralelo conjunctamente com uma roda de cadeia Galle. Esta ultima roda communica por entemedio da cadeia correspondente, com um pinhalete Galle, solidario com um pinhalete dentado ordinario recto, engranzando com outro igual achavetado sobre o mesmo eixo com um volante onde actua o grande freio. Girando o volante, gira o pinhalete correspondente, e com este o seu igual simultaneamente com o seu pinhalete Galle, que por meio da cadeia correspondente faz girar a roda do mesmo nome e finalmente, as rodas dentadas que transmittem a rotação ao tirante, intermediario entre a plataforma e a garra. E' claro que, passando por todos estes estados, multiplica-se successivamente a força, de maneira a obter a pressão necessaria para o aperto do cabo.

Para conseguir o mesmo resultado, manobrando na segunda plataforma, estabelece-se a comunicação entre as duas plataformas por intermedio d'um segundo tirante articulado ao eixo da roda Galle da primeira, e que na segunda recebe o seu movimento d'outro eixo semelhantemente articulado, sobre o qual está montada uma roda Galle actuada semelhantemente como na primeira plataforma.

O processo de articulação á Cardan de todos os tirantes, e o jogo longitudinal que se lhes deixou, asseguram o bom funcionamento do systema, sejam quaes forem as variações de posição da caixa ou estrado.

Na plataforma onde não está o guarda-freio devem os mechanismos estar em descanso.

(Continúa).

Raul Mesnier.

A nossa carta da Belgica

Bruxellas, 7 de abril de 1893.

A assembléa geral extraordinaria que teve logar em 16 de março, na Sociedade dos Engenheiros, decidiu a liquidação da Sociedade de Telegraphia e Telephonia internacionaes.

Foram nomeados liquidadores: M.M. Michel Mourlon, Manne, Van der Linden, Van der Straeten-Solvay, Goldzieher.

*

O *Moniteur* acaba de publicar um decreto do ministro dos caminhos de ferro approvando as tarifas internacionaes applicaveis aos *pequenos volumes* a permutar entre a Belgica d'um lado e a Allemanha, a Austria, a Hungria (comprehendendo a Bosnia e a Herzegovina), a Bulgaria (comprehendendo a Rumelia oriental), a Dinamarca (incluindo as ilhas Feroë e a Islandia, o Granducado de Luxemburgo, a Hespanha, a França, a Grecia, a Italia, a ilha de Malta, o Montenegro, a Noruega, a Hollanda, Portugal, a Roumania, a Russia, a Servia, a Suecia, a Suissa, a Turquia, assim como muitos outros paizes da Africa, America, Asia e Oceania do outro lado.

*

A administração dos caminhos de ferro do Estado procedeu em 29 de março ultimo a uma adjudicação para o fornecimento de cem carruagens de grande capacidade, de tres eixos. Este fornecimento comprehende um certo numero de vehiculos de terceira classe, munidos, a titulo de ensaio, de *water-closets*, collocados n'uma das extremidades do wagon. O preço médio porque foram adjudicadas estas carruagens variando entre 8:000 e 8:500 francos, a construcção dos cem wagons representa uma despesa que se pôde avaliar em mais de oitocentos mil francos.

E' uma fortuna para os nossos industriaes.

*

As tarifas aduaneiras que desde o exercicio de 1892-93 foram publicadas pela repartição internacional de tarifas aduaneiras estabelecida em Bruxellas, são as dos seguintes paizes: Russia, Hespanha, Allemanha, Luxemburgo, Paizes-Baixos, Mexico, Japão, Nova Zelandia, Victoria, Roumania, Dinamarca, Austria, Hungria, Portugal, Italia, Brazil e Servia.

Esta publicação fez-se em cinco idiomas differentes: allemão, inglez, hespanhol, francez e italiano.

*

A companhia do Norte encomendou 20 locomotivas, parte á fabrica de Five-Lille, e parte á *Société Franco-Belge*.

A *Société d'Ougrée* obteve uma encomenda de 800 toneladas de placas para os caminhos de ferro egypcios.

Além d'isso, a mesma sociedade offereceu o preço mais baixo para o fornecimento de 2:500 eixos directos para a Companhia do Este em Paris.

Ougrée offerece por fr. 26,75, Valère Mabilie por fr. 28,60, Cockerill por 28,80, Les Aciéries Nord-Est por 29,95.

*

Independente da adjudicação de material rolante para o caminho de ferro do Estado belga, que teve logar em 29 de março ultimo, e de que lhe fallei no principio d'esta carta, annuncia-se a proxima adjudicação de 100 wagons fechados, de grande capacidade, e de 200 pares de rodas.

Muitas fabricas belgas receberam encomendas em 22 de março ultimo. Foi assim que a companhia *Dyle-Bacalan* recebeu um pedido de carruagens; as officinas de construcção de Morlanwelz tambem recebeu um pedido de carruagens de 2.^a classe, a *Métallurgique* um pedido de fourgons, e todos tiveram encomendas de wagons fechados. A sociedade *L'Industrie* de Louvain e *Moulet*, em Bracqueguier, repartiram entre si uma outra encomenda de wagonetes.

A adjudicação de material circulante para os caminhos de ferro vicinaes, que teve lugar em 22 de março ultimo em Bruxellas, foi feita ao Syndicato dos constructores.

A fabrica de *la Hestre*, que é estranha a este accordo, offereceu preços sensivelmente mais elevados.

Consta-me que a *Société du Phénix*, de Châtelineau, acaba de receber encomenda d'uma grande porção de folha de ferro para Inglaterra.

A administração do caminho de ferro do Estado acaba de adoptar uma nova lampada, de invenção ingleza, para a illuminação das carruagens. Fizeram-se alguns ensaios na *gare* do norte que demonstraram, segundo parece, que esta lampada permite que se leia no compartimento, seja qual fôr o lugar que se ocupe.

Todas as carruagens serão em breve melhoradas com este novo systema de illuminação.

Consta-me que uma companhia americana, presidida por M. Mallender, consul da America em Liège, acaba de pedir ao Estado a concessão d'um caminho de ferro electrico subterraneo em Bruxellas.

Este novo tramway partiria da *gare* do norte, onde terá uma profundidade de 14 metros, passaria por debaixo da Bolsa, das galerias Saint-Hubert, da Place Royale, da porta de Namur (onde a profundidade seria de 75 metros), da *gare* do Luxembourg, da praça de Louvain, do antigo Observatorio, voltando á *gare* do norte.

O embarque e desembarque de passageiros, nas diferentes estações, far-se-ia por meio de ascensores.

Uma importante adjudicação de accessorios de rails, comportando 6:000 toneladas de cinchos, placas, etc., acaba de ter lugar em Bucharest.

A offerta mais baixa, em conformidade com o caderno d'encargos, bastante apertado, foi o da *Société anonyme d'Ougrée*.

Para alguns artigos houve ofertas mais baixas, mas com alterações ao caderno d'encargos.

A exportação de mercadorias de New-York para Antuerpia, durante a semana finda em 13 de março ultimo, chegou á importancia de 215:585 dollars, e as importações durante a semana finda em 6 de março, foi de 230:754 dollars.

Noticiam que um grupo importante de capitalistas belgas e estrangeiros trata n'esta occasião da creação d'uma linha de navegação, sob o pavilhão belga, entre Antuerpia e o Congo. Os vapores d'esta nova linha fariam o trajecto de Antuerpia a Banana, e vice-versa, em vinte dias; teriam accommodações para 125 passageiros.

Parece-me uma excellente ideia e desejo que se realise o mais breve possivel.

A Exposição de Bruxellas está em plena via de execução. A acta constitutiva da sociedade será assignada em 15 de abril.

O caderno de encargos relativo á installação da electricidade, em Liège, foi approvedo pela comissão de obras publicas. Este assumpto subirá ao conselho e terá, como cremos, uma prompta solução.

O total das transacções da *Manufacture Liègeoise* de armas de fogo, de quem o nosso collega belga *l'Industrie* deu uma descripção completa, elevou-se durante o anno de 1892 a um milhão, e deixou um lucro de 84:735 francos, que será assim repartido: 4:260 fr. para reserva, 60:000 fr. para dividendo (6 %), 10:207 fr. para *tantièmes* e 10:471 fr. para amortisações.

A. Urban.

Parte official

Direcção dos serviços de obras publicas

Repartição dos caminhos de ferro

Não tendo a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes executado a construcção dos edificios da estação do Sabugal ao kilometro 40 da 3.^a secção de construcção do caminho de ferro da Beira Baixa e entroncamento do ramal de Monte-Barro, cujo projecto, apresentado pela mesma companhia, foi approvedo por portaria de 15 de novembro ultimo, estabelecendo somente as linhas para o serviço da via principal para a Guarda e construindo um barracão de madeira para provisoriamente estabelecer os serviços da estação, allegando não haver ainda resolução sobre a estação de Monte-Barro: manda Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 16 do corrente mez do conselho superior de obras publicas e minas, declarar á mencionada companhia que, tendo sido approvedo o projecto por ella proposto para a estação do Sabugal, deveria a mesma companhia ter procedido á execução das obras que propoz, constantes do barracão que fez executar para edificio de passageiros, admissivel provisoriamente para o serviço da exploração, não dispensa a construcção do edificio definitivo e mais dependencias da dita estação, obras sem a conclusão das quaes, além de outras que reste executar segundo os projectos approvedos, se não pôde considerar concluida aquella linha ferrea.

Paço em 29 de março de 1893. — Bernardino Luiz Machado Guimarães.

Para o director da construcção do caminho de ferro da Beira Baixa.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 20 do corrente do conselho superior de obras publicas e minas; ha por bem approvar o projecto datado de 4 d'este mez de uma variante ao perfil longitudinal entre os kilometros 210,550 e 211,080 do caminho de ferro da Beira Baixa, variante proposta pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes.

Paço, em 29 de março de 1893. — Bernardino Luiz Machado Guimarães.

Para o director da fiscalisação da construcção do caminho de ferro da Beira Baixa.

Tendo a companhia Real dos caminhos de ferro portuguezes estabelecido ao kilometro 66,942 da linha de leste o apeadeiro que fôra auctorizada a estabelecer ao kilometro 66,020 da mesma linha por portaria de 6 de março de 1890, constituindo este facto uma infracção grave das leis e regulamentos; e apresentando a mesma companhia um projecto de estação de 4.^a classe ao kilometro 66,29143 da linha referida para substituir o apeadeiro mencionado: ha por bem Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 11 de julho de 1892 da extincta junta consultiva de obras publicas e minas e com o de 16 de março findo do conselho superior de obras publicas e minas, relevar a companhia da responsabilidade em que incorreu, e approvar, nos termos do segundo dos pareceres citados, que por copia acompanha esta portaria, o mencionado projecto datado de 22 de novembro ultimo.

Paço, em 3 de Abril de 1893. — Bernardino Luiz Machado Guimarães.

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

O tratado de commercio com a Hespanha

Como dissémos no nosso numero anterior, por telegramma que receberamos de Madrid, está firmado o tratado de commercio com o reino visinho, em data de 27 de março.

O conhecimento que d'elle temos, pela leitura que d'esse importante documento tem sido facultada á imprensa por obsequiosa concessão do respectivo ministro que, na parte que nos toca, profundamente agradecemos, podemos assegurar que elle não podia ser mais honroso para as duas potencias nem mais vantajoso para Portugal.

Na impossibilidade de satisfazer a natural curiosidade dos nossos leitores dando *in extenso* este notavel documento, especialmente porque a sua publicação official tem que ser feita ao mesmo tempo nos dois paizes, extractámos, apesar da sua extensão, a parte que mais interessa á especialidade da nossa folha, isto é, o appenso 5.º que regula o commercio de transito entre os dois paizes.

Por este extracto apreciarão os leitores o escrupulo e pensada prudencia com que estão redigidas todas as clausulas do tratado, de fórma a tornar este documento um verdadeiro penhor da amizade dos dois povos e um trabalho pelo qual merece os maiores elogios o ministro que o negociou.

No proximo numero esperamos poder dar mais completa parte d'este tratado.

APPENSO 5.º

Regulamento do commercio de transito

SECÇÃO I

Importação e exportação pelas vias ferreas

ARTIGO 1.º—A parte da via comprehendida entre as estações hespanholas e portuguezas, extremo dos caminhos de ferro que na actualidade se ligam na fronteira de ambos os paizes, e bem assim a parte das linhas ferreas que de futuro tenham a mesma ligação, são declaradas vias internacionaes abertas para os dois paizes, á importação, á exportação e ao transito de toda a classe de mercadorias, debaixo da condição de que entre estas estações da fronteira e as alfandegas de destino ou de saída, as vias ferreas não apresentarão solução de continuidade.

ART. 2.º A acção administrativa de cada um dos dois paizes alargar-se-ha até á estação estrangeira, em tudo quanto disser respeito á vigilancia da parte da linha ferrea declarada internacional; mas, se por qualquer acontecimento ou accidente fôr necessaria a intervenção dos tribunaes, a competencia d'estes terá por limite a fronteira dos dois estados.

ART. 3.º Os comboios compostos de material portuguez poderão transitar pelas vias hespanholas e os de material hespanhol pelas vias portuguezas. As empresas dos caminhos de ferro ficam sujeitas ás disposições regulamentares estabelecidas em cada um dos dois paizes, e a obrigação de devolver o mesmo material ao ponto da sua procedencia, com a intervenção das alfandegas respectivas.

ART. 4.º As mercadorias procedentes de Portugal destinadas para Hespanha, e as procedentes de Hespanha destinadas para Portugal, poderão ser transportadas pela via ferrea internacional que ligue as estações extremas dos dois paizes, tanto de dia como de noite, sem exceptuar os domingos e dias festivos, com as reservas e mediante as condições e formalidades d'este regulamento.

ART. 5.º Os comboios poderão ser escoltados por guardas fiscaes de ambas as Nações, na parte da linha declarada internacional, não podendo os hespanhoes passar da estação portugueza mais immediata, nem os portuguezes da estação hespanhola mais proxima.

As companhias de caminhos de ferro concederão passagem gratuita aos ditos guardas, tanto á ida como á volta, e collocar-os-hão o mais perto possivel das mercadorias que forem vigiando.

ART. 6.º Poderão estabelecer-se postos nas alfandegas respectivas para o serviço das escoltas, e as companhias deverão preparar logares adequados para esse fim em cada estação, ficando obrigadas a fornecer á alfandega o material de installação necessario para o serviço.

ART. 7.º Os empregados das alfandegas que passarem á estação estrangeira para actos de serviço irão devidamente uniformizados e armados.

Durante o tempo em que residirem no territorio visinho estarão sujeitos á lei do Paiz e pagarão as contribuições indirectas como os outros estrangeiros.

Tanto elles como as suas familias serão isentos do serviço militar, do serviço da guarda nacional e de contribuições municipaes directas ou pessoas, estabelecidas no Paiz.

Com respeito ao serviço e disciplina interna da estação dependerão exclusivamente da auctoridade do seu Paiz.

ART. 8.º Os comboios que conduzirem mercadorias deverão ser acompanhados por uma guia de expedição para cada uma das estações terminus do outro Paiz a que forem destinados, a qual comprehenderá toda a respectiva carga e será formulada segundo um modelo uniforme nos dois Estados.

Esta guia será passada pelas administrações dos caminhos de ferro; apresentar-se-ha aos empregados da alfandega da saída para ser por elles visada, e servirá de base para todas as operações posteriores, bem como para exigir a responsabilidade que couber á companhia do caminho de ferro encarregada do transporte das mercadorias.

Não será exigida guia de expedição para as bagagens que forem despachadas em conformidade com as disposições d'este regulamento.

ART. 9.º Os comboios hespanhoes ou portuguezes ficarão debaixo da vigilancia da alfandega respectiva, logo que cheguem á estação limite da linha internacional de cada Paiz.

O chefe de comboio entregará immediatamente a guia de expedição á alfandega de chegada.

ART. 10.º Para facilitar ás companhias os meios de fazerem as declarações com pleno conhecimento de causa, os chefes das alfandegas ficam auctorizados a permittir-lhes que, antes de fazerem a declaração, examinem as mercadorias, e mesmo que as façam descarregar e d'ellas tirem amostras para reconhecer a sua especie ou valor.

ART. 11.º As mercadorias collocar-se-hão, logo que cheguem ao ponto terminus de destino no outro Paiz, em logares especiaes na estação, escolhidos de antemão pela administração da alfandega, e que possam fechar-se.

Ahi permanecerão as mercadorias debaixo da vigilancia ininterrupta dos empregados das alfandegas.

Os wagons que contiverem as mercadorias não poderão ser movidos nem abertos, nem tão pouco se poderá descarregar d'elles cousa alguma sem auctorisação da alfandega.

As mercadorias poderão ser destinadas ao consumo, deposito ou transito depois de cumpridas, nos prazos determinados, as formalidades prescriptas nos regulamentos de cada Paiz.

As mercadorias declaradas em transito não podem ter deposito, nem ser ulteriormente despachadas para consumo, senão em Lisboa, Porto, Vianna do Castello e Figueira da Foz em Portugal, e em Barcelona, Malaga, Cadiz, Santander, Mahon e Vigo em Hespanha.

ART. 12.º Os locais que forem occupados pela alfandega de cada Paiz na estação estrangeira, para os serviços relativos a este regulamento, serão designados pelas armas do respectivo Paiz.

ART. 13.º As administrações dos caminhos de ferro deverão participar ás administrações das alfandegas, pelo menos com oito dias de antecedencia, as alterações que tencionarem fazer nas horas de saída, passagem e chegada dos comboios.

ART. 14.º As companhias ou administrações de caminhos de ferro de um dos dois Paizes deverão conceder ás do outro os locais necessarios nas estações limitrophes para o estabelecimento regular do serviço de exploração e abrigo do seu pessoal.

SECÇÃO II

Transito

ART. 15.º O transito de mercadorias hespanholas, portuguezas ou de outros Paizes será, tanto em Portugal como em Hespanha, completamente livre de todos os direitos de alfandegas, bem como de qualquer outro imposto geral, provincial ou de qualquer outra natureza ou denominação.

ART. 16.º A liberdade de transito de mercadorias estabelece-se debaixo do principio da mais completa reciprocidade, para o que se applicarão em ambos os Paizes as mesmas regras e formalidades d'este regulamento.

ART. 17.º As empresas de caminhos de ferro não poderão negar o transito pelas suas linhas aos wagons carregados de mercadorias.

As expedições de mercadorias deverão ser feitas por comboios directos de pequena velocidade, ou por comboios mixtos, quando as empresas assim o houverem contratado com os expedidores, e só em caso de provada força maior se deterão os wagons nas estações intermedias, até á passagem do primeiro comboio.

ART. 18.º As mercadorias em transito collocar-se-hão em wagons de corrediça, fechados regularmente por meio de sellos de chumbo ou cadeados, ou debaixo de encerados precintados.

ART. 19.º Os volumes que pesarem menos de 25 kilogrammas não poderão ser collocados senão em wagons de correição.

Contudo, quando algum d'estes volumes constitua excesso de carga, poderá admitir-se em caixas ou gigos com assentimento da alfandega, fechando-se com sellos de chumbo ou cadeados.

Também poderão empregar-se gigos quando o numero de volumes não baste para encher um wagon.

Estas caixas e gigos serão fornecidos pelas empresas de caminhos de ferro.

ART. 20.º Poderão ser conduzidos em wagons abertos ou sem coberta os minérios, o phosphato de cal, os metaes em bruto, barra, linguados ou sucata, e a cortiça em bruto ou em pranchas, bem como o vinho e o azeite de oliveira, quando venha em odres, barris ou barricas; os cereaes em saccos, e o azougue nas suas vasilhas proprias, de ferro, e todos os objectos que por suas dimensões não caibam em wagons fechados.

ART. 21.º Os expedidores das mercadorias em transitio apresentarão pela sua parte, na alfandega expedidora, uma declaração em duplicado, na qual seja indicada a quantidade de volumes, a sua qualidade, numero e peso bruto; natureza, valor e procedencia das mercadorias n'elles contidas; a data de entrada nos armazens, a alfandega maritima ou terrestre de saída, e bem assim a estação do destino.

Consideram-se alfandegas expedidoras tanto as das estações intermedias dos dois Paizes, como as das estações terminus, quer terrestres, quer maritimas, em que se receberem as mercadorias de um terceiro Paiz que queiram aproveitar-se do transitio por elles.

Estas estações terminus serão em Portugal: Lisboa, Porto, Vianna do Castello e Figueira da Foz; em Hespanha todos os portos e alfandegas terrestres que tenham actualmente linha ferrea, que sem solução de continuidade os ligue em Portugal e em qualquer dos dois Paizes os outros pontos que de futuro se designem.

ART. 22.º Todos os volumes terão marcas e numeros diferentes; mas, se convier aos expedidores formar de dois ou mais volumes um só, ser-lhes-ha permitido fazel-o, comtanto que o mencionem nas declarações.

ART. 23.º As alfandegas, depois de verificarem exteriormente os volumes e de examinarem as mercadorias, se estas forem a granel, farão sellar ou precintar, segundo a forma estabelecida, os wagons, caixas ou gigas, mencionando a conformidade nas declarações, e com os dados d'estes documentos redigirão uma guia em duplicado.

O encarregado da expedição no caminho de ferro respectivo passará recibo das mercadorias nas declarações, e receberá o duplicado da guia do transitio, a qual acompanhará necessariamente as mercadorias. O prazo para o transitio será o mesmo fixado pelos itinerarios dos caminhos de ferro.

ART. 24.º As mercadorias destinadas a qualquer paiz em transitio por Portugal ou Hespanha poderão passar para outro vasilhame ou para outros envoltorios, comtanto que tal operação se realice nas alfandegas ou depositos determinados, com intervenção de empregados das alfandegas, e em que sejam postas nas vasilhas ou envoltorios, como indicação, as marcas ou signaes que tinham os primitivos.

ART. 25.º Tanto Portugal como Hespanha terão a faculdade de marcar com signaes indeleveis: a fogo o vasilhame ou caixaria de madeira; a tinta ou de outro modo, os envoltorios de outra qualquer materia em que sejam acondicionadas mercadorias que transitam pelos respectivos territorios, a fim de que se possa reconhecer o paiz de produção ou manufactura da mercadoria, e aquelle por onde apenas tenha passado em transitio.

ART. 26.º As empresas dos caminhos de ferro são responsaveis directamente para com as alfandegas de ambas as Nações, pela entrega dos volumes e mercadorias, no estado em que as tiverem recebido, e ficam sujeitas ás penas estabelecidas na legislação respectiva de cada Paiz, pela alteração dos sellos e precintas, pela defraudação de direitos proveniente de extravio, subtracção ou troca de volumes, ou das mercadorias n'elles contidas e diferenças de qualidade ou peso, bem como são responsaveis pelo pagamento das multas que forem impostas por infracção dos regulamentos da alfandega de cada uma das duas nações.

ART. 27.º Os processos por descaminho de direitos ou por contrabando instaurar-se-hão nas alfandegas que descubram o descaminho ou o delicto, e os correspondentes a infracções dos regulamentos fiscaes instaurar-se-hão pelas alfandegas em cujos districtos se houverem commettido as faltas.

SECÇÃO III

Das bagagens dos viajantes

ART. 28.º Os comboios de viajantes poderão passar a fronteira de dia ou de noite, sem exceptuar os domingos e dias festivos.

Os viajantes não poderão conservar nas carruagens volume algum que contenha mercadorias sujeitas a pagamentos de direitos ou prohibidas.

Todos os objectos susceptiveis de pagar direitos que sejam transportados em comboios de viajantes ficam sujeitos ás condições e formalidades estabelecidas para as mercadorias destinadas ao commercio de importação no Paiz respectivo, devendo effectuar-se o trasbordo no prazo de tres horas.

ART. 29.º Os viajantes que transitam por qualquer dos dois Paizes terão a faculdade de fazer sellar ou precintar as suas bagagens á entrada do Paiz por onde se verifique o transitio, examinando-se á saída se os sellos estão ou não intactos.

ART. 30.º Os viajantes que não entrarem por transitio e se dirigirem para um dos dois Paizes, sujeitar-se-hão, no que respeita ao despacho das bagagens, ás formalidades estabelecidas no Paiz respectivo.

ART. 31.º As bagagens não destinadas a transitio serão verificadas ou despachadas nas secções das alfandegas das estações de caminhos de ferro limitrophes de ambas as Nações, quando a entrada se effectuar pela via ferrea.

SECÇÃO IV

Do transitio por um dos dois Paizes, das mercadorias do outro, das suas provincias ultramarinas, e das que saíam dos seus portos para reimportação

ART. 32.º Os generos e fructos de produção de qualquer das provincias hespanholas do ultramar e d'ali procedentes directamente, que se depositarem nas alfandegas de Lisboa ou Porto ou outras de Portugal que possam designar-se, e se expedirem para Hespanha pelo caminho de ferro ou por navios hespanhoes para portos também hespanhoes; e as mercadorias e generos e fructos produzidos nas provincias portuguezas do ultramar e d'ahi procedentes directamente, que se depositarem nas alfandegas de Barcelona, Malaga, Santander, Vigo ou outras de Hespanha que possam indicar-se e se expedirem para Portugal pelo caminho de ferro ou por navios portuguezes para portos também portuguezes, conservarão a sua nacionalidade e tanto nas alfandegas maritimas para que forem dirigidos, como nas de Badajoz, Valencia de Alcantara em Hespanha e nas que de futuro se designem n'aquelle Paiz ou em Portugal, gosarão respectivamente de todos os beneficios concedidos pela legislação de cada uma das duas Nações, aos productos que vão directamente das suas provincias ultramarinas; e por conseguinte terão a mesma isenção ou pagarão os mesmos direitos que pagariam se tivessem sido importados por qualquer porto de Portugal ou Hespanha em viagem directa das referidas provincias; entendendo-se que os mesmos productos gosam dos sobreditos beneficios mesmo quando não componham a totalidade do carregamento do navio que os conduza das provincias ultramarinas aos referidos depositos e qualquer que seja o destino do resto do carregamento.

ART. 33.º As mercadorias hespanholas que em navios d'esta nacionalidade forem conduzidas directamente dos seus portos e ilhas adjacentes para serem reimportadas de transitio por Lisboa ou Porto, ou por outro porto de Portugal que possa designar-se, pelas vias ferreas portuguezas para as alfandegas de Badajoz, Valencia de Alcantara, ou as que de futuro se designem, não perderão a sua nacionalidade por atravessar o territorio portuguez, e serão despachadas livremente nas referidas alfandegas hespanholas, como productos hespanhoes. Reciprocamente conservarão a sua nacionalidade as mercadorias portuguezas que em eguaes condições atravessarem o territorio hespanhol.

ART. 34.º Gosarão do mesmo beneficio as mercadorias hespanholas que de Badajoz, Valencia de Alcantara ou outros pontos que possam determinar-se sejam conduzidas pelo caminho de ferro para Lisboa, Porto ou outros portos de Portugal que de futuro se designem para serem depois importadas por mar e em navios hespanhoes nos portos d'esta Nação e nas ilhas adjacentes, ou para serem exportadas para as provincias hespanholas do ultramar, gosando reciprocamente do mesmo beneficio as mercadorias portuguezas que atravessarem o territorio hespanhol.

ART. 35.º Para que sejam applicaveis os beneficios a que se referem os artigos 32.º, 33.º e 34.º, deverão observar-se as formalidades seguintes:

1.ª Todas as mercadorias de que se trata serão armazenadas nos depositos das alfandegas de Lisboa ou do Porto, e outras que se designem em um ou outro Paiz, devendo ficar acompanhadas dos respectivos signaes e indicações para que em todo o tempo se possa provar a sua nacionalidade e procedencia.

2.ª Depois de feito o deposito, os importadores ou os seus representantes poderão despachar as mercadorias para o consumo, transitio e reexportação, quer em Portugal, quer em Hespanha, segundo as circumstancias.

ART. 36.º Os navios de qualquer Paiz, vindos directamente das provincias hespanholas do ultramar com productos d'ellas poderão fazer escala por Lisboa, Porto ou outros portos que se designem para descarregarem parte da carga, e dirigirem-se em seguida a qualquer porto hespanhol ou estrangeiro, sem que pelo facto de haverem descarregado nos ditos portos portuguezes per-

cam nos de Hespanha os beneficios outorgados pela sua legislação ás procedencias directas. Os navios que navegarem sob qualquer bandeira e que de Hespanha se dirigirem ás provincias hespanholas do ultramar poderão entrar no Porto ou em Lisboa e mais portos que se designem de futuro, ou completar a carga com mercadorias hespanholas depositadas nas alfandegas das referidas cidades portuguezas, e estas mercadorias serão admittidas n'aquellas provincias ultramarinas, pagando os mesmos direitos a que estariam sujeitas se houvessem saído dos portos hespanhoes depois de justificarem a sua nacionalidade.

Os navios hespanhoes que, saindo de Hespanha ou de portos estrangeiros, fizerem escala por Lisboa, Porto, ou por outros que se designem, poderão completar a carga com mercadorias hespanholas ou coloniaes, tomadas nos depositos das mencionadas cidades para serem conduzidas a um porto hespanhol sem que, em nenhum dos casos, as mesmas mercadorias percam a sua nacionalidade.

Reciprocamente, serão concedidas as mesmas vantagens, nos postos hespanhoes que de futuro se designem, aos navios e mercadorias destinadas a portos portuguezes.

ART. 37.º Os navios hespanhoes que conduzirem mercadorias tambem hespanholas de um porto para outro da península, poderão tocar em Lisboa ou Porto para deixar ou receber carga, sem que as mesmas mercadorias percam a nacionalidade no porto hespanhol de desembarque, gosando da mesma faculdade os navios portuguezes em reciprocas e respectivas condições.

ART. 38.º Os direitos de deposito e de armazenagem, e todas as outras despesas, serão em cada um dos dois Paizes os que a respectiva legislação estabelecer para os generos depositados nas alfandegas.

Os minerios, as materias inflammaveis e os demais artigos, que por qualquer circumstancia não possam ser recebidos nos armazens de deposito das alfandegas, gosarão dos beneficios dos depositos, se esses artigos forem armazenados por conta dos interessados em locais adequados e seguros, que ficarão sob a vigilancia da respectiva alfandega. Neste caso as mercadorias assim depositadas não pagarão direito de armazenagem.

As mercadorias não poderão permanecer em deposito além do tempo determinado pela legislação de cada um dos dois Paizes; e passado esse praso, sem que sejam tiradas do deposito, proceder-se-ha á venda d'ellas nos termos da mesma legislação.

SECÇÃO V

Disposições geraes

ART. 39.º As direcções geraes e os administradores ou chefes das alfandegas dos dois Paizes poderão comunicar-se gratuitamente pelas linhas telegraphicas dos seus Governos, bem como pelas vias ferreas quando o julgarem necessario para o serviço.

Comunicar-se-hão tambem reciprocamente as instrucções e circulares que dirigirem aos seus empregados ácerca do cumprimento d'este regulamento.

Adoptarão igualmente de commum accordo as medidas necessarias para que o numero de empregados das respectivas alfandegas, bem como as horas de serviço estejam, quanto possivel, a par das necessidades devidamente justificadas do serviço dos caminhos de ferro.

Assegurarão a reexpedição dos viajantes e suas bagagens pelo comboio correspondente no praso minimo de uma hora.

Adoptarão igualmente as medidas precisas para que a baldeação das mercadorias se effectue, em todos os casos, no praso de vinte e quatro horas.

ART. 40.º Quando as administrações dos caminhos de ferro de qualquer dos dois Paizes não estejam em harmonia sobre os diferentes casos previstos n'este regulamento, ou sobre os meios de assegurar a continuação do serviço e de facilitar o commercio de transito, os dois Governos intervirão para determinar o que julguem necessario.

ART. 41.º Os Governos dos dois Paizes obrigam-se a conseguir das companhias de caminhos de ferro a que pertençam, no todo ou em parte, as linhas internacionaes de transito, que n'estas linhas não seja directa nem indirectamente impedido ou demorado o transito, nem se estabeleçam tarifas que ao mesmo transito imponham condições desfavoraveis de competencia com as de outras linhas, obrigando-se igualmente ambos os Governos a proceder do mesmo modo nas linhas pertencentes ao Estado.

São consideradas linhas internacionaes, para o effeito do transito através do territorio dos dois Paizes, as que, ligando-se na fronteira dos mesmos Paizes, sirvam para o transporte de mercadorias e bagagens procedentes de um d'elles, ou de um terceiro Paiz, qualquer que seja o Paiz, para que vão, quer transitem pela via ferrea continua, quer pelos portos de mar ligados ás vias ferreas que cruzam a fronteira.

ART. 42.º Para a fixação das estações limites das linhas internacionaes que ainda não estiverem designadas, a das extremidades das linhas, fixação das alfandegas que ainda não estejam ha-

bilitadas para o serviço de transito, e, por ultimo, para o completo cumprimento da parte d'este regulamento que actualmente não esteja em vigor, é marcado o praso de oito mezes, a contar do dia em que as disposições do presente regulamento sejam approvadas pelos dois Governos.

ART. 43.º A administração das alfandegas em cada um dos Paizes, no caso de suspeita de fraude, terá a liberdade de abrir e verificar os volumes despachados em transito e proceder ás subseqüentes formalidades, quer na fronteira, quer á saída dos portos.

Notas de Viagem

O final d'esta série

Deixei no Porto o leitor, na minha anterior *nota*.

Descrever-lhe esta cidade não entra nos limites d'estes artigos destinados a servirem de guia de viagem, e especialmente a dar apontamentos desconhecidos dos viajantes.

E se o Porto é bem conhecido, não o é menos a linha que o liga á capital, sobre a qual, portanto, não tenho que fazer descripção que não interessaria ao leitor.

Termino, portanto, aqui a digressão, apresentando, como de costume, o calculo da despesa que exige uma excursão como a que descrevi.

Preciso recordar que ella se dirigiu de Lisboa a Luso, Vizeu, Mangualde, Gouveia, Villar Formoso, Salamanca, Barca d'Alva, Porto e Lisboa.

Ora, pela tarifa de bilhetes circulatorios com itinerarios facultativos á vontade do passageiro, esta viagem, em 1.ª classe, comprehendendo 1:218 kilometros, que custariam por tarifa geral de todas as linhas uns 257000 réis, importa em 227700 réis (preço Lisboa-Salamanca e volta, directamente).

Temos pois:

Bilhete circular	227700
Hotel no Luso, 3 dias a 17200	37600
Carros no Luso	17000
Hotel em Vizeu, 1 dia	17200
Carro de Vizeu a Mangualde	500
» de Gouveia á Villa	300
Cavalle á serra, estando lá um dia	27000
Guia e gratificações	27000
(Sustento na serra é o que cada qual quizer levar).	
Hotel em Gouveia	17500
Jantar em Fuentes	600
Hotel em Salamanca, 2 dias	27800
Almoço em Fregeneda	600
Jantar no Porto	700
Tres dias no Porto	57000
Diversas despesas	57500

Total da despesa n'uma viagem de 15 dias.: 507000

Bem entendido que não incluo extraordinarios.

Se o bilhete circular fôr de 2.ª classe e o viajante quizer fazer a mais rigorosa economia, buscando hotéis mais baratos, visitando o Bussaco e o Porto a pé, etc. poderá ainda economisar uns 107000 réis.

Fique o leitor fazendo os seus calculos e preparando para o proximo verão uma digressão n'este genero, que é uma das mais interessantes, a par de economica, que eu vou fazer a malla para partir para a Andaluzia, o que constituirá uma nova série de descripções n'este genero que principiarei no proximo numero, se os beduinos de Marrocos, onde tenciono ir, não acharem convenientes os meus ossos para ornamento das suas tendas, no mercado grande.

Linha de Quilimane

O desejo de dar uma tão desenvolvida noticia como a que apresentamos sobre o tratado do commercio com a Hespanha, obrigou-nos, á ultima hora, a retirar o decreto sobre a concessão d'este caminho de ferro, que já estava composto.

Irá no proximo numero.

Madrid-Caceres e Oeste de Hespanha

As assembleas geraes d'estas duas sociedades approvaram os contractos com a companhia real portugueza, e deram plenos poderes aos respectivos conselhos de administração para assignar o contracto com a Société d'Exploitation des chemins de fer Espagnols, para a conclusão das linhas de Oeste e a exploração das duas rêdes.

Os accionistas de Caceres auctorisaram tambem o conselho a negociar, se o julgar necessario, um accordo com o Oeste para a exploração das duas linhas e a conclusão dos trabalhos d'esta ultima.

Posteriormente foi assignado o contracto com a sociedade arrendataria, para a exploração das duas rêdes.

O conselho de Oeste já enviou para o tribunal o seu projecto de convenio, e o mesmo vae fazer o de Caceres. Para que estes convenios se tornem definitivos, é necessario, segundo a lei hespanhola, que, no praso de tres mezes, 60 0/0 dos crédores tenham accettato as suas condições.

O convenio do Oeste que temos presente é muito longo, por isso não o publicamos, limitando-nos a fazer d'elle o seguinte extracto da parte que se refere ao contracto com a companhia real portugueza:

Os crédores da companhia do Oeste approvam o contracto com a companhia portugueza, contracto cujas principaes bases são as seguintes:

Todos os contractos anteriores ficam annullados, e consideradas saldadas todas as contas entre as duas companhias, ficando a portugueza isenta de responsabilidade pelos coupons não pagos e amortisações não effectuadas.

A começar no anno corrente, a companhia real garante o pagamento de 20 pesetas a cada uma das 17:027 obrigações do Oeste e das 5:057 de Caceres pertencentes ás camaras; 15 pesetas e a amortização a cada uma das 50:000 obrigações privilegiadas do Oeste agora creadas; 10 pesetas ás 76:751 restantes obrigações do Oeste, e ás 139:202 de Caceres, e 4 francos ás 50:000 acções d'esta.

Como garantia d'este pagamento a companhia real reserva para as duas sociedades hespanholas o juro, e, em caso de necessidade, o capital de 50:000 obrigações de primeira hypotheca, garantia que se considerará finda quando todo o juro e o producto da venda d'esses titulos fôr consumido, ou quando durante tres annos seguidos a companhia do Oeste poder fazer face, por si, aos proprios encargos.

Boletim financeiro

Lisboa, 15 de abril de 1893.

Estamos a um mez da reabertura do parlamento e nada consta ainda acerca das propostas de fazenda, envolvendo o accordo definitivo á resposta dos crédores estrangeiros. Apenas consta que está concluida a revisão dos orçamentos dos diversos ministerios, em que se fizeram córtés importantes, especialmente no da fazen-

da, onde a acção do sr. ministro respectivo se pôde exercer mais desaffrontada. No orçamento do ministerio das obras publicas tambem se fizeram alguns cortes importantes. No da guerra, porém, parece que se eliminaram apenas algumas verbas de somenos importancia, não se alterando as grandes despesas, que eram justamente as que maior margem offereciam para economias reaes. No do ministerio da marinha a maior economia realisada — e essa foi puramente casual — será a resultante da suppressão dos subsidios á navegação para a costa oriental (372 contos) e para a navegação do Zaire (18 contos).

Com relação aos crédores estrangeiros, proseguem em Berlim as negociações para conclusão do accordo, nada transpirando, que possa merecer confiança, acerca dos termos provaveis em que esse accordo será celebrado, mantendo nós a opinião, já manifestada sem anteriores boletins, de que a solução d'este assumpto não irá muito longe, na sua essencia, do decreto de 13 de junho de 1892. O sr. ministro da fazenda parece estar bastante confiado no resultado dos seus esforços. As suas propostas, para completar o seu trabalho de reconstituição fazendaria, estão quasi concluidos, referindo-se principalmente á remodelação dos impostos e á conveniente regulamentação das cobranças. O orçamento geral do Estado apresentar-se-ha equilibrado, com um apuramento claro e exacto de todas as receitas, e inscripção completa de todas as despesas.

*

A quinzena correu muito animada sob os varios aspectos dos interesses commerciaes, apresentando-se firmes os mercados cujo desafogo facilitou bastante as operações. A offerta do papel cambial foi muito intensa, o que produziu as naturaes variantes nos preços respectivos, baixando successivamente os cursos dos cambios. O papel sobre Londres (90 d.) foi negociado entre 44 ¹/₄ e 44 ³/₈. Os cheques sobre Londres de 43 ⁵/₈ e 44 ³/₁₆ e sobre Paris de 649 a 660. No fim da semana porem modificaram-se estes preços para 43 ⁹/₁₆ e 43 ⁵/₈.

*

A divida externa affrouxou um pouco (27,50 a 27,70) mas hontem levantou-se um pouco, ficando a 28. As inscripções teem tido um mercado regular, variando de 29,70 a 30,30. As obrigações de 1888 (4 p. c.) regularam a 13,400 e 13,500 réis, de 1890 (4 p. c.) não tiveram transacções, ficando a 30,000 réis (com o segundo semestre de 92), as de 5 p. c. (ass.) a 85,000 réis, as de 6 p. c. (ass.) a 89,000 réis. Continúa a depressão das cotações das acções dos bancos: as do Banco de Portugal oscillaram entre réis 105,000 e 107,000, do Lisboa & Açores 86,000 e 86,500, as do Commercial de Lisboa 86,500.

*

Melhorou um pouco a situação do papel *Loanda-Ambaca*, tendo-se vendido algumas obrigações a 40,000 réis. Julgamos poder affirmar que se podem julgar conjuradas as difficuldades que momentaneamente haviam surgido para a continuação desaffrontada dos trabalhos de conclusão da linha que ainda este anno terá attingido o kilometro 300.

Para attingir o terminus *Ambaca* faltarão apenas 56 kilometros. Cremos bem que em poucos mezes as obrigações *Loanda-Ambaca* teem reconquistado o verdadeiro logar entre os papeis de mais procura e de mais vantajosa collocação, realisando-se assim o que temos aqui tantas vezes affirmado.

*

Estão quasi apuradas as notas do movimento commercial das nossas provincias ultramarinas, com relação ao anno de 1892. Infelizmente n'algumas provincias, especialmente na de Angola, esse movimento diminuiu consideravelmente, o que produziu baixa sensivel nos rendimentos aduaneiros, o que pôde attribuir-se á influencia do novo regimen pautal, decretado em abril de 1892, mas é possivel que esta causa fosse mais indirecta do que directa, visto que, conhecendo o commercio colonial as linhas geraes d'aquella reforma, fez grandes anticipações de fornecimentos no anno de 1891, que, fazendo avultar os rendimentos n'aquelle anno, mais sensivel tornou a diminuição produzida no de 1892.

*

Parece que se vae tornando cada vez mais provavel a rehabilitação da companhia da *Mala Real Portugueza*, que será principalmente devida aos recursos que lhe está fornecendo o serviço regular para o Brazil iniciado em condições as mais favoraveis. Se os obrigacionistas se compenetrarem bem dos resultados que virá a dar o desenvolvimento d'esta empreza, poderiam n'um lapso de tempo relativamente curto ficar com os seus capitales completamente garantidos e gosando das vantagens d'uma excepcional prosperidade.

J. F.

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

BOLSAS	TITULOS	1893 - ABRIL - DIAS													
		1	3	4	5	6	7	8	10	11	12	13	14	15	—
Lisboa . . .	ACÇÖES Comp. Real Portugueza .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Ascensores mechanicos..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	OBRIG. Comp.ª Real Portugueza	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Nacional.	10.850	—	10.900	10.900	11.000	11.250	11.750	12.100	11.600	11.625	11.625	11.300	—	—
Paris.	» Atravez d'Africa	—	—	—	—	40.000	—	40.000	—	40.000	—	—	—	—	—
	ACÇÖES Comp. Real Portugueza . .	70	—	68	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal.	55	—	—	—	—	—	—	—	550	550	530	—	—	—
	» Norte de Hespanha	171,50	—	171,50	178,75	180	159	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Madrid-Zaragoza-Alicante	213,75	—	216	218	218	222,50	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Andaluzes	366	—	365	367	372,50	370	—	—	—	—	—	—	—	—
	OBRIG. Comp. Real Portugueza .	108,50	—	109	109	110	112,50	—	—	—	—	—	—	—	—
	» C.ª da Beira Alta.	95	—	94,50	94,50	94,50	92,50	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal.	148	—	147,75	147,75	150	149	150	150	149	150	158	148	—	—
	» Norte Hespanha 1.ª hypot.	348,50	—	340	340	342	333,50	—	—	—	—	—	—	—	—
Londres..	» Atravez d'Africa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Atravez d'Africa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Amsterd..	» Atravez d'Africa	—	—	—	—	—	—	—	366	368	36,80	370	—	—	—
Bruxellas.	» Atravez d'Africa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Receita dos Caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

Linhas	Periodo de exploração	RECEITAS NO PERIODO						DESDE 1 DE JANEIRO			
		1893			1892			Totaes		Diferença a favor de	
		Kil.	Totaes	Kilome-tricas	Kil.	Totaes	Kilome-tricas	1893	1892	1893	1892
COMPANHIA REAL	Antiga rede e nova não garantida.	de 18 25 Março	690	Réis 57.303:000	83:047	690	Réis 43.107:358	62:474	613.388:000	558.277:796	55.110:204
		26 2 Abril	"	49.050:000	73:086	"	43.836:640	63:531	662.338:000	602.114:436	60.213:564
	Nova rede garantida.	18 25 Março	334	5.043:000	15:098	334	3.989:937	11:945	52.567:000	50.602:723	1.964:277
		26 2 Abril	"	4.216:000	12:622	"	4.090:946	12:248	56.783:000	54.693:669	2.089:331
Sul e Sueste...		5 11 Março	475	13.088:920	27:555	475	10.432:680	21:963	139.617:840	124.832:715	14.785:125
		12 18 "	"	12.117:960	25:511	"	9.579:660	20:167	151.735:800	134.412:375	17.323:425
Minho e Douro.		5 11 Fev.	353	17.384:512	49:247	353	15.909:277	45:068	95.599:773	88.773:070	6.826:703
		12 18 "	"	17.574:867	49:787	"	17.612:276	49:893	113.174:640	106.465:346	6.709:294
		19 25 "	"	13.927:023	39:453	"	12.378:185	35:065	127.101:663	118.843:534	8.258:132
Beira Alta.....		26 4 Março	253	6.135:924	24:252	253	5.487:500	21:689	51.853:946	42.858:575	8.994:371
		5 11 "	"	6.098:892	24:086	"	5.893:845	23:295	57.947:838	48.752:420	9.195:418
Nacional (Mirandella e Vizeu).....		12 18 "	"	5.583:674	22:069	"	4.861:658	19:216	63.531:512	53.614:078	9.917:434
		19 25 Fev.	105	1.293:734	12:321	105	1.024:255	9:754	10.528:911	8.995:979	1.532:932
Norte de Hespanha		11 17 Março	2803 Ps.	1.463:213 Ps.	431	2803 Ps.	1.429:593 Ps.	421	Ps. 16.245:845	Ps. 16.716:606	Ps. 470:844
		18 24 "	"	1.488:313	427	"	1.406:209	414	17.694:159	18.122:816	428:657
Madrid — Zaragoza — Alicante.....		12 18 "	2672	918:002	344	2672	729:856	273	10.790:411	10.569:508	220:903
		19 25 "	"	937:163	351	"	827:614	310	11.727:574	11.397:123	330:451
Andaluzes		12 18 "	894	269:538	301	894	182:863	205	2.295:543	2.800:062	504:519
		19 25 "	"	274:240	307	"	187:629	210	3.269:783	2.987:691	382:092
Zafra a Huelva.		19 25 "	180	44:552	248	180	39:011	217	518:338	556:639	38:301
		26 1 Abril	"	42:069	267	"	40:771	226	560:408	597:411	37:003

HORARIO OFFICIALMENTE CONFERIDO da partida e chegada de todos os comboios, em 16 d'abril

Lisb. R. a Porto	Porto a Lisb. R.	Leiria a Figueira	Figueira a Leiria	Lisb. R. a Casca.	Casca a Lisb. R.	Fig.ª a V. Form.	V. Form. a Fig.ª	Vian. a Valença	Valença a Vian.
Part. 8-30 t. 7-15 m.	Part. 2-15 t. 3-0 m.	Part. 5-30 t. 7-35 t.	Part. 4-45 m. 6-25 m.	Part. 6-45 m. 8-6 m.	Part. 8-30 m. 9-43 m.	Part. 4-10 m. 3-0 t.	Part. 9-15 m. 7-50 t.	Part. 7-20 m. 9-37 m.	Part. 6-30 t. 8-30 t.
9-15 t. 9-15 m.	7-0 t. 6-0 m.								
Lisb. C.S. a Port.	Port. a Lisb. C.S.	Figueira a Alf.ª	Alf.ª a Figueira	Lisb. T.P. a Faro	Faro a Lisb. T.P.	Figueir. a Pamp.	Pamp. a Figueir.	Nine a Braga	Braga a Nine
7-30 m. 9-0 t.	8-45 m. 10-30 t.	3-40 m. 4-23 m.	4-35 m. 5-34 m.	4-15 t. 5-29 t.	4-30 t. 5-58 t.	3-0 t. 4-35 t.	6-5 m. 8-0 m.	4-28 t. 5-3 t.	9-19 m. 9-54 m.
		2-0 t. 2-59 t.	3-10 t. 4-9 t.	6-30 t. 7-52 t.	6-30 t. 7-49 t.				
		6-45 t. 7-44 t.	7-55 t. 8-38 t.						
Lisb. R. a V. Alo.	V. Alo. a Lisb. R.	Aveiro a Porto	Porto a Aveiro	Lisb. T.P. a Plas	Plas a Lisb. T.P.	Pamp. a Mang.	Mang. a Pamp.	Port. a B.d'Alva	B.d'Alva a Port.
7-0 t. 5-10 m.	7-50 t. 5-0 m.	4-0 m. 6-15 m.	4-15 t. 6-31 t.	8-0 m. 4-55 t.	8-10 m. 4-40 t.	6-25 t. 9-37 t.	9-40 m. 12-50 t.	8-0 m. 3-45 t.	10-30 m. 6-30 t.
2.ª 4.ª e sab.	2.ª 4.ª e sab.	Excepção aos domingos							
8-15 t. 2-40 m.	9-10 m. 3-20 t.								
Lisb. R. a Badaj.	Badaj. a Lisb. R.	Abram. a Covilhã	Covilhã a Abram.	Lisb. T.P. a Ext.	Ext. a Lisb. T.P.	Mang. a Guarda	Guarda a Mang.	Porto a Tua	Tua a Porto
7-0 t. 6-14 m.	6-30 t. 5-0 m.	2-18 t. 12-10 m.	7-50 m. 4-0 t.	8-0 m. 3-45 t.	12-10 m. 7-0 m.	9-52 t. 12-45 m.	6-35 m. 9-23 m.	3.ª 5.ª e sab.	2.ª 4.ª e sab.
		1-16 m. 8-15 m.	3-45 t. 11-5 t.	4-30 t. 11-10 t.	9-10 m. 4-40 t.			1-25 t. 6-29 t.	5-51 m. 10-47 m.
Lisb. C.S. a Bad.	Bad. a Lisb. C.S.	Lisb. R. a Cintra	Cintra a Lisb. R.	Beja a C. Branca	C. Branca a Beja	Porto a Braga	Braga a Porto	Porto a Regoa	Regoa a Porto
7-30 m. 9-50 t.	8-45 m. 10-30 t.	7-0 m. 8-13 m.	7-30 m. 8-40 m.	4-15 t. 7-6 t.	6-10 m. 9-0 m.	5-0 m. 8-10 m.	5-50 m. 8-19 m.	4-40 m. 11-30 m.	3-28 m. 8-19 m.
		11-0 m. 12-4 t.	9-0 m. 10-1 m.			8-20 m. 10-45 m.	11-20 m. 1-44 t.	6-0 t. 11-30 t.	3-10 t. 10-40 t.
Lisb. C.S. a Sant.	Sant. a Lisb. C.S.	4-30 t. 5-34 t.	3-0 t. 4-1 t.	Lisb. T.P. a Set.	Set. a Lisb. T.P.	10-30 m. 12-51 t.	3-34 t. 6-0 t.	Regoa a B.d'Alv.	B.d'Alv. a Regoa
11-0 m. 1-40 t.	6-45 m. 9-20 m.	6-0 t. 7-18 t.	5-45 t. 6-46 t.	8-0 m. 10-10 m.	8-0 m. 9-50 m.	5-40 t. 8-3 t.	6-30 t. 10-12 t.	7-0 m. 12-46 t.	1-45 t. 7-20 t.
4-30 t. 7-10 t.	5-20 t. 8-0 t.	8-45 t. 9-48 t.	9-50 t. 11-0 n.	4-30 t. 6-25 t.	2-30 t. 4-40 t.				
		Aos domingos e dias sant.		Dom.ª e Sant.ª	4-45 t. 6-35 t.				
Lisboa R. a Fig.ª	Fig.ª a Lisboa R.	Alcant. a Casca.	Casca a Alcant.	P. Novo a Set.	Set. a P. Novo	Porto a Vianna	Vianna a Porto	ABREVIATURAS	
7-0 m. 2-50 t.	3-15 t. 11-0 n.	8-56 m. 9-55 m.	5-30 m. 6-29 m.	3-15 t. 3-42 t.	4-45 t. 5-7 m.	5-0 m. 10-23 m.	4-50 t. 10-12 t.		
		Aos domingos e dias sant.		Beja a Faro	Faro a Beja	Porto a Valença	Valença a Porto	R. - Central do Rio.	
Lisb. R. a Leiria	Leiria a Lisb. R.			11-10 m. 7-40 t.	6-20 m. 2-30 t.	8-20 m. 1-30 t.	3-0 m. 8-19 m.	C. S. - Caes dos Soldados.	
6-0 t. 1-0 m.	2-0 m. 8-10 m.					10-30 m. 2-50 t.	9-20 m. 1-44 t.	T. P. - Terreiro do Paço.	
						5-40 t. 10-25 t.	12-30 t. 6-0 t.		

Linhas vicinaes em Portugal

Sabemos que deve ser presente no ministerio das obras publicas por um grupo financeiro portuguez um projecto para o estabelecimento de uma importante rede de caminhos de ferro vicinaes, no nosso paiz, abrangendo uma extensão de 4.719 kilometros.

As linhas serão construídas sobre as principaes estradas reaes e districtaes e divididas em tres zonas, sendo 2.019 kilometros na do norte, 1.457 na do centro, e 1.243 na do sul.

O projecto suppõe um custo médio kilometrico de 100.000.000 réis o que eleva o custo rotal da rede a uns 45.000 contos dos quaes 6.000 seriam capital acções e o resto obrigações.

N'aquelle custo kilometrico comprehendem-se as obras d'arte, tunneis, viaductos, aquisição de terrenos proprios, etc, sempre que as linhas tenham que sahir das estradas, por não permittirem a largueza, planta ou o perfil d'estas o seu estabelecimento nas valletas das mesmas.

O material circulante e algum fixo e as proprias estações serão de um systema especial. Aquelle permittirá a passagem em curvas de pequeno raio e a subida de rampas até 8 por cento.

As pontes serão de madeira com fundações em alvenaria e de um systema muito solido e garantido, segundo o que nos foi assegurado pelo auctor do projecto.

As estações serão de duas classes; umas fixas e outras ambulantes, podendo ser montadas em 24 horas no local em que as exigencias de um trafego periodico o justifiquem.

É esta uma perfeita originalidade d'este projecto, que em verdade constituirá uma importante base da economia da exploração.

Estes edificios ambulantes são constituídos pela junção de diferentes peças todas de 1,50^m de largura que se adaptam umas ás outras por meio de parafusos, formando um vestibulo, escriptorios para o chefe e telegrapho, sala de bagagens, habitações para o pessoal etc., tendo separados um caes coberto, outro descoberto, e uma latrina.

No material de mercadorias ha tambem uma inovação importante.

Os wagons serão constituídos por caixas volantes que se separarão do leito, podendo ser transferidas, por meio de guindaste, para sobre os wagons plataformas das linhas de via larga, completando-se cada wagon d'estes com 4 caixas-wagons da via reduzida.

Esta disposição tem a vantagem de evitar o transbordo de mercadorias, parcialmente, volume a volume.

A viaa doptada no projecto é de 0,75 em carris de 18 kilos, sobre travessas de madeira ou metallicas.

Occupar-nos-hemos mais largamente d'este importante projecto, de que por enquanto nos limitamos a dar noticia resumida, e fal-o-hemos não só dando todos os minuciosos detalhes sobre os pontos em que elle se funda e justifica, como analysando as suas condições, meios de estabelecimento e resultados. O assumto é, como se vê, importantissimo e merece um aturado estudo.

Anuario de ferrocarriles

O nosso distincto collega D. Enrique de Latorre, empregado do serviço de fiscalisação e estatistica da companhia do Norte de Hespanha e redactor da *Gaceta de los caminos de hierro*, de Madrid, acaba de publicar

um dos livros mais uteis, mais indispensaveis a todas as administrações de caminhos de ferro e seus empregados, e ainda a todo o publico que se serve das linhas peninsulares.

O anuario de ferrocarriles de Hespanha tem o grande valor de um consciencioso trabalho e a enorme vantagem de ser um repositorio dos mais necessarios elementos sobre as linhas peninsulares, facil de consultar, e que a cada momento se torna da mais reconhecida utilidade.

O historiographo encontra ali, além de uma breve resenha retrospectiva dos caminhos de ferro do mundo, a historia da introdução em Hespanha das vias acceleradas, e ainda as concessões feitas posteriormente, o que lhe dá a conhecer facilmente qual o desenvolvimento d'esta viação no paiz.

O financeiro, interessado em titulos das linhas hespanholas, tem a consultar os esclarecimentos sobre capital-acções, subvenções e obrigações d'essas linhas.

O estatistico acha ali farta messe para os seus estudos sobre a exploração, movimento de comboios, material, accidentes, cotações, etc.

O empregado de caminhos de ferro, o viajante, o transportador, terá, na 2.^a parte, um extracto dos direitos e deveres dos expedidores, distancias kilometricas entre Madrid e as cidades estrangeiras e entre as principaes estações das diferentes linhas, regras para taxar qualquer remessa, bases de percepção das tarifas geraes, indice das especiaes combinadas, e finalmente um excellente mappa, o mais moderno e o mais completo, em que se vêem traçadas a côres as linhas que explora cada companhia.

Demais o preço d'este bello companheiro do trabalho é apenas 3 pesetas.

Tanto é o apreço em que temos a obra do sr. de Latorre, que nos prestamos gratuitamente a receber qualquer encomenda d'elle para os nossos leitores, que o receberão pelo correio directamente quando nos enviem 600 réis.

Linhas portuguezas

Pungue. — Diz o sempre bem informado correspondente do *Economista*, em data de 31 de janeiro:

Os trabalhos do caminho de ferro progridem com rapidez, trabalhando-se na sua construcção com a maior actividade, apesar das difficuldades causadas pelas chuvas. Espera-se que a linha esteja assente até Chiruvo por todo o mez de fevereiro, isto se o tempo não impedir o regular andamento dos trabalhos, nos quaes estão empregados mais de 2.000 indigenas. O engenheiro director dos trabalhos, sir Charles Metcalf, deve seguir brevemente para Fontesvilla para proceder, segundo se diz, á inspecção da linha e dar principio ás obras da estação.

Estação de Porto-Alfandega. — Tem sido tal a affluencia de mercadorias a esta estação, para seguirem pelas linhas do Minho e Douro, que a direcção d'estas linhas tem chegado a ver-se embaraçada com a falta de material.

Lourenço Marques. — O tribunal arbitral, de Bern, concedeu ás partes adversas a Portugal o praso de tres mezes para responderem á nota do nosso governo.

Loanda a Ambaca. — Foi transferido de director da fiscalisação d'este caminho de ferro o sr. José Augusto Ribeiro de Sampaio, para o logar de director das obras publicas da provincia de Macau e Timor, e nomeado director de fiscalisação do mesmo caminho de ferro o sr. Diogo Pereira de Sampaio.

Torres-Novas a Alcanena. — Reuniu no dia 8 a assembléa geral d'esta companhia. Foi presente o relatorio e contas da gerencia do anno findo que foi approvado.

Em seguida procedeu-se á eleição dos membros do conselho fiscal e dos logares vagos de director supplente e presidente da assembléa, e secretario supplente, sendo eleitos os srs: João Torlades O'Neill, presidente da assembléa geral; visconde de S. Gyão, secretario supplente; Francisco Moraes Affonso, director supplente. Conselho fiscal, effectivos: dr. Antonio Alves Pereira da Fonseca, Justino Henrique d'Oliveira, João Rodrigues de Faria.

Linhas hespanholas

Madrid a Arganda—Ha muito tempo que os nossos mais auctorisados collegas do visinho reino asseguravam á Companhia do caminho de ferro de Madrid a Arganda um fim desastroso. A empresa que tinha condições para ser lucrativa, tornou-se ruinosa para os capitães que se empregaram n'ella, sómente pela pessima administração que teve.

Estes prognósticos vieram a confirmar-se, pois que a Companhia foi declarada fallida, tomando o Governo posse da linha, sendo nomeado o inspector geral de engenheiros de caminhos, canaes e pontes presidente do conselho por parte do Governo.

Salamanca a Avila—Conta-se, mas com reserva, que no proximo mez de maio se inaugurará a secção d'este caminho de ferro comprehendido entre Salamanca e Peñaranda de Bracamonte.

O estado atrasadissimo das obras, diz a Gaceta de los caminos de hierro, e a falta de material movel, devidas á escassez de capitães, leva-nos a duvidar da veracidade d'esta noticia.

Accrescenta-se que os engenheiros do Governo, que ha dias visitaram as obras da linha, não ficaram completamente satisfeitos com a construcção, o que se prova pelo facto de, na conferencia que tiveram com o engenheiro chefe, se terem suscitado certas divergencias, sendo bastante provavel que algumas obras d'arte não sejam approvadas quando se proceda á inspecção definitiva.

Amorabieta a Guernica—Abriu já um troço d'esta linha, até Pedernales, comprehendendo as estações e apeadeiros de Amorabieta, Zugastietia, Mugica, Guernica, Jorna, Murueta, San Cristobal, Axpe e Pedernales.

Transporte de mineraes—No mez de fevereiro findo foram transportados pelos cinco caminhos de ferro mineiros de Bilbao 332.062.868 kilogrammas de mineral de ferro.

Lináres a Almería—Escrevem-nos de Almería, que estão completamente acabados os dois elegantes pilares do viaducto em construcção sobre o rio Andarase, e todas as outras obras estão bastante adeantadas.

Tambem as obras da ponte de Zaragüi estão quasi concluidas. O empreiteiro d'este caminho de ferro terminará por todo o corrente mez o troço que se anda construindo proximo á povoação de Santa Sé, e finalmente começarão em breve os trabalhos com toda a actividade em Guadix, Benalúa e margem do rio Forder.

Valladolid a Calatayud—Uma commissão promotora do caminho de ferro que se formou em Soria pediu ao ministro do Fomento que o estudo ferroviario de Valladolid a Calatayud, passando por Peñafiel, Aranda e Almezán, seja modificado, dirigindo-se por Burgos, Osma, Soria e Gomara.

Crêmos, diz o *Boletim de Obras Publicas*, que será attendida esta petição, do contrario, segundo dizem os interessados, seria a morte de Soria e a dos povos circumvisinhos mais importantes.

Novas tarifas do Norte—Esta companhia vae pôr em vigor, desde hontem 15, quatro novas tarifas, ou antes a reforma das existentes, n.º 1 a 4 de p. v., e mais uma ampliação á n.º 15 § VIII.

A nova tarifa n.º 1 é kilometrica, de base fixa até 300 kilometros, (12 centimos por kilometro) juntando de 300 a 500 kilometros 9 centimos, e além d'esta distancia 6 centimos.

A n.º 2 tem, da mesma fôrma, as bases de 11,8 até 400 kilometros, 7 de 400 a 500, e 6 de 500 em diante.

A n.º 3 tem as bases de 10, até 100 kilometros, 8 até 300, 6 até 500, e 5 de 500 em diante.

A n.º 4 tem apenas as bases de 8, até 100 kilometros, e 4 de 100 em diante.

Sabido que estas tarifas se applicam a um muito restricto numero de mercadorias, e todas por wagons completos, não se dirá que ellas representam um systema tarifario muito reduzido.

Játiva a Alcoy—Deve ter aberto hoje a secção d'esta linha comprehendida entre Játiva e Albaida.

As novas estações são:

Genovés.....	4	kilometros
Beniganim.....	13	"
Puebla de Rugat.....	18	"
Montaberner.....	24	"
Albaida.....	29	"

Linhas estrangeiras

FRANÇA

Os dividendos votados pelas assembléas geraes das linhas francezas pelo exercicio de 1892 são animadores.

A assembléa geral da companhia d'Orléans, que teve logar em 28 de março ultimo, sob a presidencia do barão de Courcel, presidente do conselho d'administração, approvou as contas durante o exercicio de 1892 e fixou a quantia de 58,50 francos por acção para dividendo d'este exercicio.

Ratificou dois tratados com o governo, o primeiro relativo á modificação de contas d'exploração parcial, o segundo á concessão de diversas linhas previstas pela convenção de 1893.

A assembléa geral da companhia dos caminhos de ferro de Oeste, que teve logar em 30 de março, approvou as contas do exercicio de 1892 e fixou em 38 fr. 50 por acção o dividendo d'este exercicio.

O conselho d'administração da companhia do norte, sessão de 24 de março, fixou em 66 fr. a importancia que será proposta á assembléa geral para o dividendo relativo ao exercicio de 1892.

O conselho do caminho de ferro de l'Est, em assembléa de 23 de março, concordou em apresentar na assembléa geral de 29 do corrente a proposta de 35 fr. 50 de dividendo ás acções, relativo ao exercicio de 1892, comprehendendo a quantia de 20 fr., pagos no 1.º de dezembro ultimo por adiantamento.

Temos como certa a noticia de que a direcção dos trabalhos da companhia de Oeste estuda n'esta occasião o prolongamento da linha entre Paris e Dieppe passando por Pontoise. Este prolongamento é altamente util e necessario para satisfazer ao augmento de commercio e faz facilitar o serviço n'esta secção deveras pequena para o grande movimento que tem.

A companhia dos caminhos de ferro Departementaes, que explorava em 31 de dezembro ultimo uma rede de 827 kilometros, teve uma receita liquida, durante o anno, de 1.496.306,53 francos, deduzido já os juros das suas 114.555 obrigações, o que lhe permittiu repartir um dividendo de 17,50 por acção.

O material da sociedade compõe-se de 5 locomotivas, 16 carruagens e 51 wagons de via larga, 65 locomotivas, 251 carruagens e 983 wagons de via estreita, total 1.301 vehiculos.

ALLEMANHA

O ministro das obras publicas occupa-se activamente da reorganisação da administração dos caminhos de ferro, nomeando agora uma commissão especial, encarregada de propôr um projecto geral e completo n'esse sentido.

A commissão é composta de jurisconsultos e empregados technicos da administração central e das provincias.

As instrucções do ministro são para que em nada se olhe á questão financeira, tratando-se sómente de resolver o assumpto pela fôrma a tornar mais completa e perfeitamente organizada a administração ferro-viaria.

A camara dos deputados prussiana vae occupar-se do alargamento, complemento e augmento da dotação da rede ferro-viaria.

Trata-se tambem de adoptar uma tarifa unica de passageiros, em todo o imperio.

ITALIA

O exercicio de 1892 deu á companhia real dos caminhos de ferro Sardos um remanescente de receita de 1.762.796 liras.

EGYPTO

O conselho de caminhos de ferro resolveu gastar cerca de 1,25 milhões de libras para desenvolver a rede do Alto e Baixo Egypto. Especialmente será prolongada a linha de Ghirgheh a Rench.

AUSTRALIA

O parlamento de Queensland acaba de conceder uma grande quantidade de linhas ferreas, destinadas a ligar o interior do paiz ás costas orientaes.

Estas linhas, cujo custo kilometrico está orçado em 5.000 libras, sommam um total de 3.816 kilometros.

AUSTRIA HUNGRIA

A receita dos 27.815 kilometros de linhas ferreas n'estes dois estados foi, em 1892, de 303.283; 181 florins (o florim vale 450 réis, ao par) contra 306.918.541 florins em 1891. A diminuição deu-se nas linhas austriacas, cerca de 8.300.000 florins, e no transporte de mercadorias. As linhas húngaras tiveram augmento, tanto em passageiros como em mercadorias.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Assembléa geral do 1.º de outubro de 1892

RELATORIO DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

PARTE SEGUNDA

(Continuado do n.º 127)

Conta ordinaria

1890, dezembro, 31. Saldo n'esta data — Existencia em deposito	126:461\$500	Transporte	3:965\$075
1891, Janeiro		18— "	30:000\$000
2— Entregue	19:500\$000		26:034\$925
	106:961\$500	20— Recebido	18:500\$000
3— Recebido	21:500\$000		7:534\$925
	128:461\$500	21— "	10:786\$065
7— Entregue	16:900\$000		3:251\$140
	111:561\$500	23— Entregue	17:000\$000
8— "	7:200\$000		13:748\$860
	104:361\$500	24— "	24:096\$665
12— "	27:800\$000		37:845\$525
	76:561\$500	25— "	9:000\$000
13— "	38:200\$000		46:845\$525
	38:361\$500	27— Recebido	7:800\$000
15— "	10:300\$000		39:045\$525
	28:061\$500	28— Recebido	12:592\$940
17— "	40:000\$000		26:452\$585
	11:938\$500	Março 2, Entregue	57:900\$000
19— "	8:100\$000		84:352\$585
	20:038\$500	4— Recebido	9:500\$000
20— Recebido	2:700\$000		74:852\$585
	17:338\$500	5— Entregue	1:000\$000
21— "	12:970\$685		75:852\$585
	4:367\$815	6— Recebido	4:400\$000
23— "	4:271\$890		71:452\$585
	95\$925	7— Entregue	20:000\$000
24— Entregue	25:000\$000		91:452\$585
	25:095\$925	9— "	25:000\$000
26— "	25:000\$000		116:452\$585
	50:095\$925	16— "	58:300\$000
27— Recebido	4:190\$000		174:752\$585
	45:905\$925	17— "	39:200\$000
28— Entregue	56:700\$000		213:952\$585
	102:605\$925	18— Recebido	264:924\$665
29— Recebido	3:000\$000		50:972\$080
	99:605\$925	19— Entregue	7:100\$000
Fevereiro			43:872\$080
3— Recebido	22:600\$000	20— "	41:500\$000
	77:005\$925		2:372\$080
4— Recebido	26:467\$655	21— "	28:000\$000
	50:538\$270		25:627\$920
5— "	8:000\$000	23— "	12:000\$000
	58:538\$270		37:627\$920
6— "	16:903\$345	27— Recebido	119:454\$800
	41:634\$925		81:826\$880
7— Entregue	3:000\$000	31— Entregue	119:600\$000
	44:634\$925		37:773\$120
11— "	36:000\$000	Abril 2, Recebido	5:136\$415
	80:634\$925		32:636\$705
13— "	11:700\$000	3— Recebido	100\$000
	92:334\$925		32:536\$705
14— "	52:700\$000	4— "	54:550\$945
	145:034\$925		22:014\$240
16— Recebido	150:000\$000	6— Entregue	20:000\$000
	4:965\$075		2:014\$240
17— Entregue	1:000\$000	8— "	3:200\$000
	3:965\$075		1:185\$760
		10— "	31:000\$000
			32:185\$760

Transporte 32:185\$760

11— "	16:500\$000
	48:685\$760
15— "	11:200\$000
	59:885\$760
20— "	3:000\$000
	62:885\$760
22— "	3:000\$000
	65:885\$760
23— "	17:700\$000
	83:585\$760
28— "	6:000\$000
	89:585\$760
30— Recebido	50:000\$000
	39:585\$760

Transporte 39:585\$760

Maio 2, Entregue	35:000\$000
	74:585\$760
2— Juros até 30 de junho—Saldo	1:536\$200
Junho 30— Saldo em 30 de junho	76:121\$960
Julho 1— Saldo em 30 de junho	76:121\$960
Juros até 31 de de- zembro	2:302\$430
Saldo em 31 de de- zembro	78:424\$390

Resumo

Debito

1891—Dezembro, 31.—Saldo da conta «Diferenças de cambio»	139:648\$865
31—Saldo da conta «Coupons e titulos amortizados»	42:348\$222
" " " " «Emprestimos»	200:809\$900
Somma réis	382:806\$987

Credito

1891—Dezembro, 31—Saldo da conta «Ordinaria»	78:424\$390
" " " " «Accções»	26\$028
" " " " devedor do «Banco Lu- sitano»	304:556\$599
Somma réis	382:806\$987

Explicadas assim as differenças que se encontram entre os dois balanços, o vosso conselho passará a indicar o movimento da caixa nos dois periodos: 31 de dezembro de 1891 a 18 de janeiro de 1892, e desde esta ultima data até 26 d'abril de 1892, em que começou a funcionar a commissão official, nomeada por decreto de 21 do mesmo mez.

O saldo em caixa em 31 de dezembro de 1891, era.. 38:398\$603
As receitas e cobranças até 18 de janeiro de 1892
foram 154:242\$942

Os pagamentos até 18 de janeiro de 1892, foram... 192:641\$545

Saldo em caixa em 18 de janeiro de 1892, era... 135:578\$947
57:062\$598

As receitas e cobranças de 1 a 18 de janeiro de 1892 desen-
volvem-se n'estos termos:

Remessas em dinheiro feitas pelas estações	130:894\$685
Remessas em dinheiro da linha d'Alcanena	354\$610
Receitas fóra do Trafego	900\$000
Productos da venda d'objectos abandonados	15\$485
Vendas feitas pelas estações, jornaes de guardas ao serviço de diversos, e renda de casas	245\$520
Recebido de passageiros, por avarias em material circulante	17\$845
Depositos para concorrer á adjudicação de forneci- mentos	900\$000
Cobranças de conta da «Caixa de Soccorros»	6:447\$300
Cobranças de conta da «Caixa de Reformas»	1:531\$058
Entrega de diversos devedores por transportes	9:334\$391
Ordenados restituídos por não se apresentarem os interessados	65\$510
Entrega de diversos devedores para varias prove- niencias	791\$048
Descontos ao pessoal por diversos debitos	1:145\$490
Retirado em cheque do Banco de Portugal	1:600\$000
	154:242\$942

Os pagamentos de 1 a 18 de janeiro de 1892 podem ser assim
classificados:

Despesas de exploração	Cap.º 4.º — Adm. e Dir.	9:766\$648
	" 3.º — Movimento	25:295\$509
	" 3.º bis — Trafego	1:314\$165
	" 4.º — Via e obras	9:731\$753
	" 5.º — Material e tracç.	19:459\$185
	" 6.º — Gastos geraes	1:595\$560
		67:161\$820

Despesas da construção	Caminho de ferro urbano....	168\$200	
	» » » Cascaes...	628\$990	
	» » » B. Baixa...	1:817\$805	
	» » » L. Cintra,		
	Torres.....	659\$000	
	Caminho de ferro cintura...	782\$200	
	» » » Alcanena.	59\$300	
	Segunda via até Entronca-		
	mento.....	120\$000	
	Estudos de Sant'Anna ás Cal-		
	das.....	19\$040	4:254\$535

Armazens geraes.....	2:322\$375
Caixa de soccorros.....	6:447\$300
Caixa de reformas e pensões.....	1:000\$000
Reembolsos.....	45\$670
Depositos de garantias (devoluções).....	197\$655
Encargos de operações financeiras.....	7:933\$610
Serviços combinados com diversas companhias..	2:550\$800
Diversos.....	1:587\$704
Fornecedores no paiz.....	5:756\$710
Supprimentos caucionados.....	1:000\$000
Supprimentos diversos.....	31:500\$000
Subscrição nacional.....	3:456\$870
Impostos pagos ao governo portuguez.....	363\$898
	135:578\$947

O saldo em caixa era como acima em 18 de janeiro de 1892..... 57:062\$598

As receitas e cobranças, de 19 de janeiro a 26 de abril foram..... 1:248:677\$757

Os pagamentos de 19 de janeiro até 26 d'abril foram..... 1:305:740\$355

Sendo pois o saldo em caixa em 26 d'abril de 1892, rs. 1:288:708\$543

(Continúa).

Mercado de metaes

Preços correntes da casa Morrison, Kekewich & C.^a de Londres

Cotações semanaes para Portugal e Hespanha, de 5 a 12 de abril

Zinco		PREÇOS			
Caes Londres.....	17 13	9	17	15	-
Chapas de zinco					
F. o. b. Antwerp.....	21 -	-	21	10	-
Chapas de cobre					
F. o. b. Liverpool ou Londres.....	56 10	-	57	-	-
Arame de cobre					
F. o. b. Liverpool ou Londres.....	- -	6 3/4	-	-	-
Ferro					
Chapas, North Country.....	6 -	-	6	5	-
» Staffordshire.....	7 -	-	7	5	-
» Belgian n.º 2.....	5 -	-	-	-	-
» » 3.....	5 15	-	-	-	-
Barras, North Country.....	6 5	-	6	10	-
» Staffordshire.....	6 -	-	6	5	-
» Belgian n.º 2.....	4 14	-	-	-	-
» » 3.....	5 -	-	-	-	-
Barras T. North Country.....	7 -	-	7	10	-
» Staffordshire.....	7 -	-	7	7	6
» Belgian n.º 2.....	5 15	-	-	-	-
» » 3.....	6 5	-	-	-	-
Angulos, North Country.....	6 -	-	6	5	-
» Staffordshire.....	6 5	-	6	10	-
» Belgian n.º 2.....	5 2	6	-	-	-
» » 3.....	5 10	-	-	-	-
Para arcos, M. M. & C. ^a	6 -	-	6	5	-
» W. I. W.....	6 7	6	-	-	-
Folha de Flandres					
B. I. Coke.....	- 12	-	-	14	6
C. A. Charcoal.....	- 14	6	-	17	6
Chapas de ferro galvanizado ondulado					
20 G..... f. o. b. Liverpool	10 15	-	11	5	-
22 e 24 G..... » »	11 5	-	11	15	-
Chapas de latão					
F. o. b. Londres ou Liverpool.....	- -	6 1/2	-	-	-
Arame de latão					
F. o. b. Londres ou Liverpool.....	- -	5 1/2	-	-	-
Tubos de chumbo					
F. o. b. Londres.....	12 -	-	12	5	-
Chapas de chumbo					
F. o. b. Londres.....	11 10	-	11	15	-
Estanho em lingotes					
F. o. b. Londres e Liverpool.....	96 10	-	97	-	-

Estanho em barras					
F. o. b. Londres e Liverpool.....	97	10	-	98	-
Prata.....			37 7/8		
Manganez					
(Por unidade de metal mang.).....	-	1	-	-	1 3
Carvão de New-Castle					
Steam Coal, grosso.....	-	8	9	-	9 3
Gaz e forjas.....	-	6	6	-	7 6
Coke para fundição.....	-	12	-	-	16 -

Preço da casa Harrington & C.^a de Liverpool

Em 5 de abril

Prata..... 38

Arrematações

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Ampliação do restaurant na estação de Torre das Vargens

Base de licitação—700\$000 réis

Na estação de Sant'Apolonia em Lisboa pela 1 hora da tarde do dia 27 do corrente, perante o sr. Engenheiro Chefe d'Exploração, serão recebidas em carta fechada propostas para a arrematação da tarefa n.º 23. As propostas serão dirigidas ao sr. Engenheiro Chefe d'Exploração em Lisboa, estação de Sant'Apolonia, indicando no sobrescripto: Proposta para a ampliação do restaurant na estação de Torre das Vargens, e redigidas no teor seguinte: Eu abaixo assignado residente em... obrigo-me a executar a tarefa n.º 23 do Serviço de Via e Obras da Companhia Real, segundo as condições patentes na repartição do mesmo serviço de Via e Obras e das quaes tomei pleno conhecimento pela quantia total de.... (por extenso) data e assignatura (esta por extenso e em letra bem intelligivel.)

As condições e os desenhos estão patentes na mesma estação na repartição de Via e Obras. Para concorrer a esta adjudicação, cada proponente fará previamente na caixa da Companhia o deposito provisorio de dezesete mil réis, e sendo accete a proposta, o deposito será convertido em definitivo e elevado a 5 % do preço da adjudicação.

Para ser admittido a licitar é indispensavel ao concorrente apresentar: 1.º Um certificado do deposito feito na caixa da Companhia; 2.º Um attestado que abone a capacidade do proponente para a execução da obra.

Compra de molas

Esta companhia recebe propostas até ao meio dia de 4 de maio para o fornecimento de:

102 molas de suspensão para locomotivas e tenders.

124 ditas de tracção para tenders e wagons.

74 ditas em espiral para locomotivas e tenders.

350 folhas mestras para molas.

O detalhe, condições e desenhos estão patentes na repartição central dos armazens, edificio da estação do Caes dos Soldados. Lisboa, 4 de Abril de 1893.

Prorogação do praso para o concurso de machinas-ferramentas

Esta companhia proroga até 28 do corrente o praso para o concurso de 11 machinas-ferramentas que estava annuciado para 13 d'este mez, cujas condições e desenhos continuam a estar patentes na repartição central dos armazens, edificio da estação do Caes dos Soldados.

Lisboa, 5 de Abril de 1893.

Caminhos de ferro do Sul e Sueste

Faz-se publico que pela uma hora da tarde de 24 do corrente, na Direcção dos caminhos de ferro do Sul e Sueste serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para o fornecimento de chumaços e fitas de lã para caixas de lubrificação.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de réis 6\$500, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5 % da importancia total da arrematação, por aquelle dos licitantes a quem o fornecimento for adjudicado, depositos que terão logar o primeiro na thesouraria d'estes caminhos de ferro e o segundo na caixa geral de depositos, á ordem d'esta direcção.

As condições do concurso estão patentes na secretaria da direcção, Largo de S. Roque n.º 22, onde podem ser examinadas todos os dias uteis, desde as 10 horas da manhã até ás 4 da tarde. Lisboa, 10 de Abril de 1893.

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. — C. Mahony & Amaral. — Rua Augusta, 100, 2.º

Lisboa. — José Monteiro da Silva — Travessa de S. Nicolau, 16
Leiria. — Antonio C. d'Azevedo Batalha.
Santarem. — José F. Canha.
Porto. — Augusto Laverre — Rua de S. Francisco.
Covilhã. — José do Nascimento Arraiano — Casa de commissões.
Londres. — Fernando Demolder — 21, Gt. St. Helens.
Liverpool. — Edwards Brothers — Alexandra Buildings.
Manchester. — Edwards Brothers — Jackson Row, 14.
Hamburgo. — Augusto Blumenthal.

Typographia do Commercio de Portugal

35 — Rua Ivens — 41

Papel feito especialmente pela Companhia do PAPEL DO PRADO

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.º ordre. — Propr. Victor Sasseti.

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 Sodré — 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\$000 à 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.º ordre — vue splendide — salons pour familles — voitures. — Avenida, 55 — Propr. João da Matta, 1.º cuisinier du Portugal.

LISBOA London Hotel — Caes do Sodré, 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 Porges — 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.º 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 — Propr. Augusto José Barreira.

CASCAES Hotel Central. — De 1.º 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, cosinha esmerada, jantares para casamentos, etc. — Proprietaria Anna Vieira.

CINTRA Lawrence's Hotel — Frequentado pela primeira sociedade portugueza e estrangeira. Bons quartos e sallas 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.

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. — Serviço de 1.º ordre. Seul établissement situé au centre de la matta. Prop. Paul Bergamin.

PRAIA DA NAZARETH Grand hotel Club. — Magnificas acomodações, asseio inexcédível, 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 á discrição. Diaria, 1\$200 a 1\$000 réis. — Table d'hôte bien servie, vin à discrétion.

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 à 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.

PORTO Grande Hotel America Central. — Um dos melhores da cidade, magnificas salas e quartos, banhos, caixa do correio etc. Aceio e bom serviço. Preços de 1\$000 a 1\$400 réis diarios.

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

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.

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

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

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

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

Serração Diamant — Cortadoras e serradoras de grande velocidade — Machinas de lapidar, polir, etc.

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

Transmissões teledinamicas dirigiveis em todos os sentidos

Cooperativa INDUSTRIA SOCIAL

RESPONSABILIDADE LIMITADA

FUNDADA EM 1872

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

FUNDIÇÃO DE FERRO E BRONZE

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

PREÇOS MINIMOS

Rua Vinte e Quatro de Julho — LISBOA

COMPRA, VENDE, FABRICA

E

RESTAURA

Moveis em todos os

estyllos



DEPOISTO

30, L. de S. Carlos, 32

OFFICINAS

4 RUA ANCHIETA, 15

LISBOA

DYNAMITE GOMMA

1\$100 RÉIS O KILO

FABRICA NA TRAFARIA

Preços:—Dynamite n.º 1, cada kilogramma 1\$000 réis
" " " 3, " " 540 "

Capsulas, a caixa de 100: D. 540 réis—T. 800 réis.
—Q. 950 réis.

Mecha ou rastilho, preços conforme a qualidade.

Agentes em Lisboa:—Lima Mayer & Filhos. R. da Prata, 59, 1.º

Agente no Porto: José R. Pinto e Pinho, R. do Almada, 109 e 111

Fundição do Ouro — PORTO

CHARRUAS S. S.

A **FUNDIÇÃO DO OURO**, no anno findo de 1892, debaixo da direcção do habil regente agricola o ex.^{mo} sr. Joaquim de Souza dos Santos, introduziu importantes melhoramentos na charrua do systema americano, a respeito das quaes diz, n'uma carta datada de 14 de julho do mesmo anno, o ex.^{mo} sr. Augusto Serrão de Faria Paiva, da Azinhaga, no conselho de Santarem, o seguinte:

Fiquei encantado com o bom serviço produzido pela bella **Charrua S. S.** Faz optimo trabalho, vira a leira com a maior perfeição, e o rêgo é, em toda a altura, de igual largura.—Nas terras sequissimas das nossas propriedades, e que custam muitissimo a trabalhar, profunda-se a lavoura até 0,26 sem difficuldade.—Creio que a altura, quando o terreno em boas condições, será de 0,36.—Faz-me ha o amigo o favor de me enviar mais duas charruas para a estação de Matto de Miranda.

Tão auctorizada informação prova os bons effeitos dos melhoramentos introduzidos, e a grande conveniencia de se fazer uso d'estas charruas.

Porto e Fundição do Ouro, 7 de fevereiro de 1893.

O director gerente

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

Casa Frederico Daupias

35, 1.º Rua Nova do Carmo, 35, 1.º

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

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

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

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

SEMENTES DE FLORES

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

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

Catalogo Geral de Flores

DA

CASA FREDERICO DAUPIAS

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

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

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

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

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

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

Grainha de vinha americana. — As melhores variedades.

Bacello americano. — Um producto directo, não precisando ser enxertado. Variedade de 1.ª ordem. Indifferente ao mildew e outras molestias, dando-se bem em todos os terrenos e em todas as exposições.

35, 1.º — Rua Nova do Carmo — LISBOA

D. M. DA COSTA RIBEIRO & C.

Effectuam transacções em todos os ramos bancarios e commerciaes

Tomam e saccam letras sobre todo o reino.

Compram e vendem papeis de credito.

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

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

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

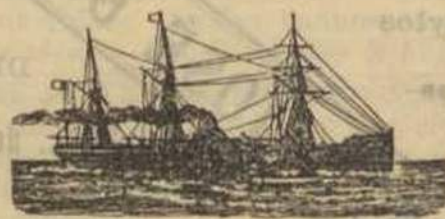
ESCRITORIO

23—Calçada de S. Francisco—LISBOA

Telephone n.º 313

Royal Mail Steam Packet Company

(MALA REAL INGLEZA)



A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Em 24 de abril o paquete TAGUS para:
S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos-Ayres

Para Southampton e Antuerpia

O paquete TAMAR esperado em 23 de abril

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

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

AGENTES

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

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