

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑA

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

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

REDACÇÃO — Conde Barão, 91 — LISBOA

SUMMARIO

Tramway-cabo Palma-Graça, por R. Mesnier de Ponsard.
A nossa carta da Bélgica, por A. Urban.
Parte Official. — portarias de 29 de março e 3 d'abril.
O tratado de comércio com a Hespanha. — Regulamento do comércio de transito.
Notas de viagem, — O final d'esta série.
Associação dos engenheiros civis portugueses.
Madrid-Cáceres e Oeste de Hespanha.
Linha de Quelimeira.
Boletim financeiro — de Lisboa, por J. F.
Cotações dos títulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro.
Receita dos caminhos de ferro portugueses e hespanhóis.
Horário da partida e chegada dos comboios.
Linhas vicinais em Portugal.
Annuario do ferro-carril.
Linhas portuguesas. — Pungue — Estação de Porto Alfandega — Lourenço Marques — Loanda a Ambaca — Torres Novas a Alcanena.
Linhas hespanholas. — Madrid a Arganda — Salamanca a Avilla — Transporte de minérios — Linhas a Almeria — Valladolid a Calatayud — Novas tarifas do norte — Amoraleja a Guernica.
Linhas estrangeras. — França — Alemanha — Italia — Egypto — Australia — Áustria Hungria.
Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses. — Relatório do Conselho (continuação).
Mercado de Metais.
Arrematações.
Agencias de transportes.
Agenda do viajante.
Anúncios.

Tramway-cabo Palma-Graça

(Continuado do n.º antecedente)

NA generalidade das linhas de tramways-cabos, o serviço efectua-se por meio de pequenos trens formados por duas carruagens, das quais, a que vae na frente, no sentido da marcha, está munida dos apparelhos 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 vehículo, 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 pôde pois transportar normalmente um carregamento completo de 32 passageiros. Esta segunda carruagem não tem garra; é só munida de freio de forte rampa, podendo immobilizar o trem completo com o seu carregamento. A segurança d'este fica assim garantida por meio de dois poderosos freios que pôdem funcionar simultaneamente, bastando contudo a accão de um só, para immobilizar, sendo preciso, os veículos 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 (despesa), no sentido favorável á lotação, determinou a empreza que fossem es-

tudados veículos podendo comportar 32 passageiros, onde o serviço mechanico fosse executado por um só empregado, e o de cobrança por outro; de forma 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 inúmeras condições a que o veículo de per si devia satisfazer, além de outras a que o difícil 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 vai montado todo o mechanismo especial, para adaptação do veículo ao sistema 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 feitio 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 atendendo ás curvas de raio muito diminuto com forte angulo ao centro, tratamos de estabelecer a garra e o freio com potencia suficiente, e crear um processo de orientação que permitta a estes elementos uma collocação automatica nas curvas, por forma que a projecção do seu plano seja tangente á projecção da curva, num mesmo plano horizontal.

Bastará pois, para formar completo juizo do que interessa no carro, com respeito ás suas funcções relativas á tracção funicular, descrever tres assumtos 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 comunicação entre o carro e o cabo. Compõe-se especialmente de duas chapas de ferro ou d'aco com a mesma espessura, jogando uma dentro da outra como corrediza; atra-vessando a fenda; e entrando dentro do canal de alvenaria 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 elles 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 orgãos 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 necesario estabelecer um sistema para poder abaixar a garra, pegar no cabo, e levantá-la novamente com elle á sua posição normal. O apparelho appropriado tem tambem applicações, quando aconteça que por descuido o empregado abra demasiadamente a garra, e o cabo cahindo, seja necessário colhel-o novamente, e reconduzil-o á sua posição. De passagem diremos que o estudo das unhas é feito por forma á tornar este descuido pouco provavel, sendo necessário, para abrir passagem ao cabo, abrir consideravelmente a garra.

A manobra deve effectuar-se em qualquer platafórmma do carro, mas por forma que, mudando o empregado de plataforma, a peça de manobra o acompanhe, e se fixe n'aquelle que elle ocupar; 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 indispensável, 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. Além d'isto, nunca sendo possível 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 sofrer 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 orgãos 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 orgãos 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 necessário 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 exceções, lotação superior á marcada por lei, porque a pressão sobre o cabo attingiria 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 supondo um coëfficiente de attricto igual a 10 % de pressão normal (valor muitas vezes attingido 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 necessário 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 dificuldades 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 também ao corpo da garra com o auxilio de outros dois eixos; de maneira que o systema de braços e eixos forma 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 paralelos, 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 consigo 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 paralelos 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 mecanismo para abrir ou fechar a garra é muito simples: uma alavanca angular de braços desiguais, formando entre si um ângulo recto, gira sobre um eixo fixo numa 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 numa chumaceira fixa à mesma peça de corrediça, onde se fixou o eixo da alavanca. O parafuso não tendo movimento longitudinal, a porca caminha n'elle num 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 necessário estabelecer um processo de transmissão do guarda-freio ao mecanismo da garra.

Para isto, a extremidade do parafuso liga-se, por meio d'uma articulação à Cardan, com um tirante partindo do parafuso até à plataforma mais proxima: ahi o tirante articula-se novamente, e da mesma forma, com os apparelhos sobre os quaes se exerce a accão directa do conductor. O corpo do tirante é construído 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 sistema 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 numa 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 entremedio 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 aperito 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 à Cardan de todos os tirantes, e o jogo longitudinal que se lhes deixou, asseguram o bom funcionamento do sistema, sejam quaes forem as variações de posição da caixa ou estrado.

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

(Continua).

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 aprovando 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 Grand-Ducado de Luxemburgo, a Hespanha, a França, a Grécia, 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 veículos de terceira classe, munidos, a titulo de ensaio, de *water-closets*, collocados numa das extremidades do wagon. O preço médio porque foram adjudicadas estas carruagens variando entre 8:000 e 8:500 francos, a construção dos cem wagons representa uma despesa que se pode avaliar em mais de oitocentos mil francos.

E' uma fortuna para os nossos industriaes.

As tarifas aduaneiras que desde o exercício 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 diferentes: allemão, inglez, hespanhol, francez e italiano.

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

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

Além disso, a mesma sociedade offereceu o preço mais baixo para o fornecimento de 2:500 eixos direcitos para a Companhia do Este em Paris.

Ougrée offerece por fr. 26,75, Valère Mabille 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 falei 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 encommendas em 22 de março ultimo. Foi assim que a companhia *Dyle-Bacalan* recebeu um pedido de carruagens; as officinas de construção de Morlanwelz tambem recebeu um pedido de carruagens de 2.^a classe, a *Métallurgique* um pedido de fourgons, e todos tiveram encommendas de wagons fechados. A sociedade *L'Industrie de Louvain e Moulet*, em Bracqueguier, repartiram entre si uma outra encommenda de wagonetes.

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

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

Consta-me que a *Société du Phénix*, de Châtelineau, acaba de receber encommenda 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 permitte que se leia no compartimento, seja qual fôr o lugar que se occupe.

Todas as carruagens serão em breve melhoradas com este novo sistema 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 accessórios de rails, comportando 6:000 toneladas de cinchos, placas, etc., acaba de ter logar 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 offertas 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 criação 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 realize o mais breve possível.

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 aprovado pela commissão de obras publicas. Este assumpto subirá ao conselho e terá, como cremos, uma prompta solução.

O total das transacções da *Manufacture Liégeoise* de armas de fogo, de quem o nosso collega belga *l'Industrie* deu uma descrição 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. Alban.

Parte oficial

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 edifícios 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 aprovado por portaria de 15 de novembro ultimo, estabelecendo sómente 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 aprovado o projecto por ella proposto para a estação do Sabugal, deveria a mesma companhia ter procedido á execução das obras que propôz, constantes do barracão que fez executar para edificio de passageiros, admissível 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 aprovados, se não pôde considerar concluida aquella linha ferrea.

Paço em 29 de março de 1893.—*Bernardino Luiç 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 aprovar 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 Luiç 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 extinta 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 aprovar, 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.—*Bernadino Luiç 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 desse 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 oficial 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 forma 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 hespanhóes 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 collocarão o mais perto possível 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 lugares adequados para esse fim em cada estação, ficando obrigadas a fornecer á alfandega o material de installação necesario para o serviço.

ART. 7.^º Os empregados das alfandegas que passarem á estação estrangeira para actos de serviço irão devidamente uniformados 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 pessoaes, 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 hespanhóes 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 imediatamente 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 auctorização 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, Viana do Castello e Figueira da Foz em Portugal, e em Barcelona, Malaga, Cadiz, Santander, Mahon e Vigo em Hespanha.

ART. 12.^º Os locaes que forem ocupados 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 locaes 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 corredica, 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 corrediça.

Contudo, quando algum d'estes volumes constitua excesso de carga, poderá admittir-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 metais 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 cereais 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 transito apresentarão pela sua parte, na alfandega expedidora, uma declaração em duplicado, na qual seja indicada a quantidade de volumes, a sua qualidade, numeros e peso bruto; natureza, valor e procedência das mercadorias n'elles contidas; a data de entrada nos armazéns, a alfandega marítima 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 marítimas, em que se receberem as mercadorias de um terceiro Paiz que queiram aproveitar-se do transito por elles.

Estas estações *terminus* serão em Portugal: Lisboa, Porto, Viana 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-há permitido fazel-o, contanto que o mencionem nas declarações.

ART. 23.^o As alfandegas, depois de verificar o 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 gigos, 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 transito, a qual acompanhará necessariamente as mercadorias. O prazo para o transito será o mesmo fixado pelos itinerarios dos caminhos de ferro.

ART. 24.^o As mercadorias destinadas a qualquer paiz em transito por Portugal ou Hespanha poderão passar para outro vasilhame ou para outros envoltorios, contanto que tal operação se realize nas alfandegas ou depositos determinados, com intervenção d'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 qual quer materia em que sejam acondicionadas mercadorias que transitem pelos respectivos territorios, a fim de que se possa reconhecer o paiz de producção ou manufactura da mercadoria, e aquelle por onde apenas tenha passado em transito.

ART. 26.^o As empresas dos caminhos de ferro são responsáveis 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, subtração 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 proibidas.

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 commerce de importação no Paiz respectivo, devendo efectuar-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 transito, examinando-se á saída se os sellos estão ou não intactos.

ART. 30.^o Os viajantes que não entram por transito 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 transito serão verificadas ou despachadas nas secções das alfandegas das estações de caminhos de ferro limitrophes de ambas as Nações, quando a entrada se efectuar pela via ferrea.

SECCÃO IV

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

ART. 32.^o Os generos e fructos de producção 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 hespanhóes para portos tambem hespanhóes; 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 tambem portuguezes, conservarão a sua nacionalidade e tanto nas alfandegas marítimas 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 benefícios 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 pagaráo 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 benefícios 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 transito 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 hespanhóes. Reciprocamente conservarão a sua nacionalidade as mercadorias portuguezas que em eguals 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 hespanhóes 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 benefícios 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, transito 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 benefícios 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'aqueleas 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, saíndo 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 peninsula, 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 depósito e de armazenagem, e todas as outras despezas, serão em cada um dos dois Paizes os que a respectiva legislação estabelecer para os generos depositados nas alfandegas.

Os minérios, as materias inflammaveis e os demais artigos, que por qualquer circunstancia não possam ser recebidos nos armazens de depósito das alfandegas, gosarão dos benefícios dos depositos, se esses artigos forem armazenados por conta dos interessados em locaes adequados e seguros, que ficarão sob a vigilancia da respectiva alfandega. N'este caso as mercadorias assim depositadas não pagarão direito de armazenagem.

As mercadorias não poderão permanecer em depósito além do tempo determinado pela legislação de cada um dos dois Paizes; e passado esse prazo, sem que sejam tiradas do depósito, proceder-se-há à 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 necessário para o serviço.

Communicar-se-hão tambem reciprocamente as instruções e circulares que dirigirem aos seus empregados acerca do cumprimento d'este regulamento.

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

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

Adoptarão igualmente as medidas precisas para que a baldeação das mercadorias se effectue, em todos os casos, no prazo 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 necessário.

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 efecto 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 prazo de oito meses, a contar do dia em que as disposições do presente regulamento sejam aprovadas 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 subsequentes 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 à vontade do passageiro, esta viagem, em 1.^a classe, comprehendendo 1:218 kilometros, que custariam por tarifa geral de todas as linhas uns 25.000 réis, importa em 22.700 réis (preço Lisboa-Salamanca e volta, directamente).

Temos pois :

Bilhete circular	22.700
Hotel no Luso, 3 dias a 1.200	3.600
Carros no Luso	1.000
Hotel em Vizeu, 1 dia	1.200
Carro de Vizeu a Mangualde	500
» de Gouveia á Villa	300
Cavallo á serra, estando lá um dia	2.000
Guia e gratificações	2.000
(Sustento na serra é o que cada qual quizer levar).	
Hotel em Gouveia	1.500
Jantar em Fuentes	600
Hotel em Salamanca, 2 dias	2.800
Almoco em Fregeneda	600
Jantar no Porto	700
Tres dias no Porto	5.000
Diversas despezas	5.500
Total da despesa n'uma viagem de 15 dias ..	50.000

Bem entendido que não incluo extraordinarios.

Se o bilhete circular fôr de 2.^a classe e o viajante quiser fazer a mais rigorosa economia, buscando hoteis mais baratos, visitando o Bussaco e o Porto a pé, etc. poderá ainda economizar uns 10.000 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 assembléas geraes d'estas duas sociedades aprovaram 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 rôdes.

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 rôdes.

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 necessário, segundo a lei hespanhola, que, no prazo de tres mezes, 60 % dos credores tenham aceitado as suas condições.

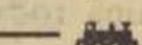
O convenio do Oeste que temos presente é muito longo, por isso não o publicamos, limitando-nos a fazer d'elle o seguinte extracto da parte que se refere ao contracto com a companhia real portugueza:

Os credores da companhia do Oeste aprovam 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 amortisação 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 accões 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 poderá 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 ácerca das propostas de fazenda, envolvendo o accordo definitivo á resposta dos credores estrangeiros. Apenas consta que está concluida a revisão dos orçamentos dos diversos ministerios, em que se fizeram cortes importantes, especialmente no da fazen-

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

Com relação aos credores estrangeiros, proseguem em Berlim as negociações para conclusão do accordo, nada transpirando, que possa merecer confiança, ácerca 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 oferta do papel cambial foi muito intensa, o que produziu as naturaes variantes nos preços respectivos, baixando sucessivamente os cursos dos cambios. O papel sobre Londres (90 d.) foi negociado entre 44¹/₄ e 44³/₈. Os cheques sobre Londres de 43⁵/₈ e 44³/₁₆ e sobre Paris de 649 a 660. No fim da semana porem modificaram-se estes preços para 43⁹/₁₆ e 43⁵/₈.

*

A dívida 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 13³/₄00 e 13³/₄500 réis, de 1890 (4 p. c.) não tiveram transacções, ficando a 30³/₄000 réis (com o segundo semestre de 92), as de 5 p. c. (ass.) a 85³/₄000 réis, as de 6 p. c. (ass.) a 89³/₄000 réis. Continúa a depressão das cotações das accções dos bancos: as do Banco de Portugal oscillaram entre réis 105³/₄000 e 107³/₄000, do Lisboa & Açores 86³/₄000 e 86³/₄500, as do Commercial de Lisboa 86³/₄000.

*

Melhorou um pouco a situação do papel Loanda-Ambaca, tendo-se vendido algumas obrigações a 40³/₄000 réis. Julgamos poder afirmar que se pôdem julgar conjuradas as dificuldades que momentaneamente haviam surgido para a continuação desafrontada dos trabalhos de conclusão da linha que ainda este anno terá atingido 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 lugar entre os papeis de mais procura e de mais vantajosa collocação, realisando-se assim o que temos aqui tantas vezes afirmado.

*

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 possível que esta causa fosse mais indirecta do que directa, visto que, conhecendo o commercio colonial as linhas geraes d'aquelle reforma, fez grandes antecipações 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 compenatrarem bem dos resultados que virá a dar o desenvolvimento d'esta empreza, poderiam n'um lapso de tempo relativamente curto ficar com os seus capitais completamente garantidos e gozando das vantagens d'uma excepcional prosperidade.

J. F.

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

BOLSAS	TÍTULOS	1893 - ABRIL - DIAS														
		1	3	4	5	6	7	8	10	11	12	13	14	15	-	-
Lisboa...	ACÇÕES 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	-	-	-
	" Atravez d'Africa	-	-	-	-	40.000	-	40.000	-	40.000	-	-	-	-	-	-
Paris....	ACÇÕES Comp. Real Portugueza.	70	-	68	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	" Madrid-Caceres-Portugal.	55	-	-	-	-	-	-	-	550	550	530	-	-	-	-
	" Norte de Espanha	174,50	-	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 Espanha 1.º hypot.	348,50	-	340	340	342	333,50	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Londres..	" Atravez d'Africa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Amsterd..	" Atravez d'Africa	-	-	-	-	-	-	-	-	366	368	36,80	370	-	-	-
Bruxellas.	" Atravez d'Africa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Receita dos Caminhos de ferro portugueses e hespanhóis

Linhos	Periodo de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO							
		1893			1892			Totaes			Diferença a favor de				
		Kil.	Totaes	Kilometr.	Kil.	Totaes	Kilometr.	1893	1892	1893	1892	1893	1892		
COMPANHIA REAL	Antiga rede de nova não garantida.	18 25 Março	690	Réis 57.303:000	83:047	690	Réis 43.107:358	62:474	Réis 613.388:000	Réis 558.277:796	Réis 55.110.204	Réis -	Réis -	Réis -	
	"	26 2 Abril	"	Réis 49.050:000	73:086	"	Réis 43.836:640	63:531	Réis 662.338:000	Réis 602.114:436	Réis 60.213:564	Réis -	Réis -	Réis -	
	Nova rede garantida.	18 25 Março	334	Réis 5.043:000	15:098	334	Réis 3.989 937	11:945	Réis 52.567:000	Réis 50.602:723	Réis 1.964:277	Réis -	Réis -	Réis -	
	"	26 2 Abril	"	Réis 4.216:000	12:622	"	Réis 4.090:946	12:248	Réis 56.783:000	Réis 54.693:669	Réis 2.089:331	Réis -	Réis -	Réis -	
Sul e Sueste...	5 11 Março	475	Réis 13.088:920	27:555	475	Réis 10.432:680	21:963	Réis 139.617:840	Réis 124.832:745	Réis 14.783:125	Réis -	Réis -	Réis -	Réis -	
Minho e Douro.	12 18 "	"	Réis 12.117:960	25:511	"	Réis 9.579:660	20:167	Réis 151.735:800	Réis 134.412:375	Réis 17.323:425	Réis -	Réis -	Réis -	Réis -	
Beira Alta....	5 11 Fever.	353	Réis 17.384:512	49:247	353	Réis 15.909:277	45:068	Réis 95.599:773	Réis 88.773:070	Réis 6.826:703	Réis -	Réis -	Réis -	Réis -	
	12 18 "	"	Réis 17.574:867	49:787	"	Réis 17.612:276	49:893	Réis 113.174:640	Réis 106.463:346	Réis 6.709:294	Réis -	Réis -	Réis -	Réis -	
	19 25 "	"	Réis 13.927:023	39:453	"	Réis 12.378:185	35:065	Réis 127.101:663	Réis 118.843:531	Réis 8.258:132	Réis -	Réis -	Réis -	Réis -	
	26 4 Março	253	Réis 6.435:924	24:252	253	Réis 5.487:500	21:689	Réis 31.853:946	Réis 42.858:575	Réis 8.994:371	Réis -	Réis -	Réis -	Réis -	
Nacional (Miranella e Vizeu)....	19 25 Fever.	105	Réis 1.293:734	12:321	105	Réis 1.024:255	9:754	Réis 10.528:941	Réis 8.995:979	Réis 1.532:932	Réis -	Réis -	Réis -	Réis -	
Norte de Espanha	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	Ps.
	18 24 "	"	Réis 1.488:313	427	"	Réis 1.406:209	414	"	414	Réis 17.694:159	Réis 18.422:816	Réis 428:657	Réis -	Réis -	Réis -
Madrid — Zara- goza—Alicante.....	12 18 "	2672	Réis 918:002	344	2672	Réis 729:856	273	Réis 40.790:411	Réis 40.569:508	Réis 220:903	Réis -	Réis -	Réis -	Réis -	Réis -
	19 25 "	"	Réis 937:163	351	"	Réis 827:614	310	Réis 44.727:574	Réis 41.397:423	Réis 330:451	Réis -	Réis -	Réis -	Réis -	Réis -
Andaluzes	12 18 "	894	Réis 269:538	301	894	Réis 182:863	205	Réis 2.295:543	Réis 2.800:062	Réis 504:519	Réis -	Réis -	Réis -	Réis -	Réis -
	19 25 "	"	Réis 274:240	307	"	Réis 187:629	210	Réis 3.269:783	Réis 2.987:691	Réis 382:092	Réis -	Réis -	Réis -	Réis -	Réis -
Zafra a Huelva.	19 25 "	180	Réis 44:552	248	180	Réis 39:011	217	Réis 518:338	Réis 556:639	Réis 38:304	Réis -	Réis -	Réis -	Réis -	Réis -
	26 1 Abril	"	Réis 42:069	267	"	Réis 40:771	226	Réis 360:408	Réis 597:411	Réis 37:003	Réis -	Réis -	Réis -	Réis -	Réis -

HORARIO OFICIALMENTE 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 Caso.	Casco a Lisb. R.	Fig. a V. Form.	V. Form. a Fig. a	Vian. a Valença	Valença a Vian.
Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.
8-30 t. 7-15 m.	2-15 t. 3- 0 m.	5-30 t. 7-35 t.	4-45 m. 6-25 m.	6-15 m. 8-6 m.	8-30 m. 9-45 m.	4-10 m. 3- 0 t.	9-15 m. 7-50 t.	7-20 m. 9-37 m.</	

Linhos 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 construidas 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 total 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, acquisitione de terrenos proprios, etc, sempre que as linhas tenham que sahir das estradas, por não permittirem a larguezza, 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 sistema especial. Aquelle permitirá 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 sistema 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.

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

Estes edificios ambulantes são constituídos pela juncção 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 descoberito, 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 trasbordo de mercadorias, parcialmente, volume a volume.

A via adoptada 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 notícia 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 assunto é, como se vê, importantissimo e merece um aturado estudo.

Anuario de ferrocarriles

O nosso distinto collega D. Enrique de Latorre, empregado do serviço de fiscalisação e estatística 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 consciente 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 introducção 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 estatístico 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 excellent mappa, o mais moderno e o mais completo, em que se vêem traçadas a cores 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 encommenda d'elle para os nossos leitores, que o receberão pelo correio directamente quando nos enviem 600 réis.

Linhos 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 dificuldades 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 embaracada com a falta de material.

Lourenço Marques. — O tribunal arbitral, de Bern, concedeu ás partes adversas a Portugal o prazo 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 província 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 assemblea geral d'esta companhia. Foi presente o relatorio e contas da gerencia do anno findo que foi aprovado.

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

Linhos hespanhóis

Madrid a Arganda — Ha muito tempo que os nossos mais autorizados collegas do vizinho 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 capitais 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, canais e pontes presidente do conselho por parte do Governo.

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

O estado atrasadíssimo das obras, diz a Gaceta de los caminos de hierro, e a falta de material móvel, devidas á escassez de capitais, leva-nos a duvidar da veracidade d'esta notícia.

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

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

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

Linares a Almeria — Escrevem-nos de Almeria, que estão completamente acabados os dois elegantes pilares do viaduto em construção sobre o rio Andarase, e todas as outras obras estão bastante adiantadas.

Também as obras da ponte de Zaragüi estão quasi concluídas.

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 Fordes.

Valladolid a Calatayud — Uma comissão promotora do caminho de ferro que se formou em Soria pediu ao ministro do Fomento que o estudo ferroviário 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 Públicas, que será attendida esta petição, do contrario, segundo dizem os interessados, seria a morte de Soria e a dos povos circumvizinhos mais importantes.

Novas tarifas do Norte — Esta companhia vai 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 à n.º 15 § VIII.

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

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

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

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

Sabido que estas tarifas se applicam a um muito restrito numero de mercadorias, e todas por wagons completos, não se dirá que elas representam um sistema tarifário muito reduzido.

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

As novas estações são:

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

Linhos estrangeiros

FRANÇA

Os dividendos votados pelas assembléas gerais das linhas francesas pelo exercício de 1892 são animadores.

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

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 lugar em 30 de março, aprovou as contas do exercício de 1892 e fixou em 38 fr. 50 por acção o dividendo d'este exercício.

O conselho d'administração da companhia do norte, sessão de 24 de março, fixou em 66 fr. a importância que será proposta á assembléa geral para o dividendo relativo ao exercício 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 exercício de 1892, comprehendendo a quantia de 20 fr., pagos no 1.º de dezembro ultimo por adiantamento.

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

A companhia dos caminhos de ferro Departamentais, que explorava em 31 de dezembro ultimo uma rede de 827 quilometros, teve uma receita líquida, durante o anno, de 1.496:306,53 francos, deduzido já os juros das suas 114:555 obrigações, o que lhe permitiu 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 veículos.

ALLEMANHA

O ministro das obras públicas ocupa-se activamente da reorganização da administração dos caminhos de ferro, nomeando agora uma comissão especial, encarregada de propor um projeto geral e completo n'esse sentido.

A comissão é composta de jurisconsultos e empregados técnicos da administração central e das províncias.

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

A câmara dos deputados prussiana vai ocupar-se do alargamento, complemento e aumento da dotação da rede ferro-viaria.

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

ITALIA

O exercício 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 país ás costas orientaes.

Estas linhas, cujo custo kilometrico está orçado em 5:000 libras, sommam um total de 3:816 quilometros.

AUSTRIA HUNGRIA

A receita dos 27:815 quilometros 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 hungaras tiveram aumento, tanto em passageiros como em mercadorias.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses

Assembléa geral do 1.^o de outubro de 1892

RELATÓRIO DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

PARTE SEGUNDA

(Continuado do n.º 127)

Conta ordinaria

1890, dezembro, 31.		Transporte . . .	3:965 \$075
Saldo n'esta data			
— Existencia em			
deposito	126:461 \$500		
1891, Janeiro			
2—Entregue	19:500 \$000		
	106:961 \$500		
3—Recebido	21:500 \$000		
	128:461 \$500		
7—Entregue	16:900 \$000		
	111:561 \$500		
8— "	7:200 \$000		
	104:361 \$500		
12— "	27:800 \$000		
	76:561 \$500		
13— "	38:200 \$000		
	38:361 \$500		
15— "	10:300 \$000		
	28:061 \$500		
17— "	40:000 \$000		
	11:938 \$500		
19— "	8:100 \$000		
	20:038 \$500		
20—Recebido	2:700 \$000		
	17:338 \$500		
21— "	12:970 \$685		
	4:367 \$815		
23— "	4:271 \$890		
	95 \$925		
24—Entregue	25:000 \$000		
	25:095 \$925		
26— "	25:000 \$000		
	50:095 \$925		
27—Recebido	4:190 \$000		
	45:905 \$925		
28—Entregue	56:700 \$000		
	102:605 \$925		
29—Recebido	3:000 \$000		
	99:605 \$925		
Fevereiro			
3—Recebido	22:600 \$000		
	77:005 \$925		
4—Recebido	26:467 \$655		
	50:538 \$270		
5— "	8:000 \$000		
	58:538 \$270		
6— "	16:903 \$345		
	41:634 \$925		
7—Entregue	3:000 \$000		
	44:634 \$925		
11— "	36:000 \$000		
	80:634 \$925		
13— "	11:700 \$000		
	92:334 \$925		
14— "	52:700 \$000		
	145:034 \$925		
16—Recebido	150:000 \$000		
	4:965 \$075		
17—Entregue	1:000 \$000		
	3:965 \$075		
Abril 2, Recebido .			
	5:136 \$415		
	32:636 \$705		
3—Recebido	100 \$000		
	32:536 \$705		
4— "	54:550 \$945		
	22:014 \$240		
6—Entregue	20:000 \$000		
	2:014 \$240		
8— "	3:200 \$000		
	1:185 \$760		
10— "	31:000 \$000		
	32:185 \$760		

Transporte . .	32:185 \$760	Transporte . .	39:585 \$760
11-- "	16:500 \$000	Maio 2, Entregue .	35:000 \$000
	48:685 \$760		
15-- "	11:200 \$000		74:585 \$760
	50:885 \$760	2 -- Juros até 30	
20-- "	3:000 \$000	de junho -- Saldo	1:536 \$200
	62:885 \$760		
22-- "	3:000 \$000	Junho 30 -- Saldo	
	65:885 \$760	em 30 de junho .	76:121 \$960
23-- "	17:700 \$000		
	83:585 \$760	Julho 1 -- Saldo em	
28-- "	6:000 \$000	30 de junho	76:121 \$960
	89:585 \$760	Juros até 31 de de-	
30 -- Recebido	50:000 \$000	zembro	2:302:430
	39:585 \$760		

Resumo

Debito

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

Credito

1891—Dezembro, 31—Saldo da conta «Ordinaria» .	78:424\$390
" " " " " " "Acções" ...	26\$028
" " " " " "devedor do «Banco Lusitano».....	304:556\$599
Somma reis.....	382:806\$987

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

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\$042

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

As receitas e cobranças de 1 a 18 de janeiro de 1892 desenvolvem-se nestes 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
Producto 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 fornecimentos.....	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 provéncias.....	791\$048
Descontos ao pessoal por diversos débitos.....	1:145\$490
Retirado em cheque do Banco de Portugal.....	1:600\$000

Os pagamentos de 1 a 18 de janeiro de 1892 pôdem 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.*	— 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 socorros....	6:447\$300					
Caixa de reformas e pensões....	1:000\$000					
Reembolsos....	45\$670					
Depositos de garantias (devoluções)....	197\$655					
Encargos de operações financeiras....	7:053\$610					
Serviços combinados com diversas companhias....	2:550\$800					
Diversos....	1:587\$704					
Fornecedores no paiz....	5:756\$710					
Suprimentos caucionados....	1:000\$000					
Suprimentos 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....	2:322\$375					
As receitas e cobranças, de 19 de janeiro a 26 de abril foram....	6:447\$300					
	1:000\$000					
	45\$670					
	197\$655					
	7:053\$610					
	2:550\$800					
	1:587\$704					
	5:756\$710					
	1:000\$000					
	31:500\$000					
	3:456\$870					
	363\$898					
	135:578\$947					

Os pagamentos de 19 de janeiro até 26 d'abril foram

Sendo pois o saldo em caixa em 26 d'abril de 1892, rs.

(Continua).

Mercado de metais

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

Cotações semanais para Portugal e Espanha,
de 5 a 12 de abril

	PREÇOS					
Zinco						
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	3
Carvão de New-Castle				-	8	9
Steam Coal, grosso....				-	6	6
Gaz e forjas....				-	6	7
Coke para fundição....				-	12	-

Preço da casa Harrington & C.^a de Liverpool

Em 5 de abril

Prata	38
-------	-------	-------	----

Arrematações

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses

Ampliação do restaurante na estação de Torre das Vargens

Base de licitação—700\$000 réis

Na estação de Sant'Apollonia 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'Apollonia, indicando no sobre scripto: Proposta para a ampliação do restaurante na estação de Torre das Vargens, e redigidas no theor 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 patenteadas 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 patenteadas na mesma estação na repartição de Via e Obras. Para concorrer a esta adjudicação, cada proponente fará previamente na caixa da Companhia o depósito provisório de dezesete mil réis, e sendo aceite a proposta, o depósito será convertido em definitivo e elevado a 5% do preço da adjudicação.

Para ser admittido a licitar é indispensável ao concorrente apresentar: 1.^a Um certificado do depósito feito na caixa da Companhia; 2.^a 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 tração para tenders e wagons.

74 ditas em espiral para locomotivas e tenders.

350 folhas mestras para molas.

O detalhe, condições e desenhos estão patenteados na repartição central dos armazens, edifício da estação do Caes dos Soldados.

Lisboa, 4 de Abril de 1893.

Prorrogação do prazo para o concurso de máquinas-ferramentas

Esta companhia prorroga até 28 do corrente o prazo para o concurso de 11 máquinas-ferramentas que estava anunciado para 13 d'este mês, cujas condições e desenhos continuam a estar patenteados na repartição central dos armazens, edifício 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

**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 comissões) — Rua do Jardim do Regedor, 35.
Lisboa. — C. Mahony & Amaral. — Rua Augusta, 100, 2º.

- 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. — Prop. Victor Sasseti.

LISBOA **Hotel Durand** — Rua das Flôres, 71 — 1.ª class^s — 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. — 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, ministeres, théâtres, bains. Ascenseur, poste.

LISBOA **Hotel Alliance** — Chiado — No centro do commercio, theatros e passeios — aposentos para famlias — 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 families — voitures. — Avenida, 55 — Prop. João da Matta, 1.º cuisinier du Portugal.

LISBOA **London Hotel** — Caes do Sodré, rua e travessa do Corpo Santo, entrada em n.º 10 — Perto do Tejo, ministerios, theatros, etc. — Preços 1.000 réis em deante.

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 — Prop. 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: 1.200 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 Aliança.** — Rue 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 mesa, lindas vistas e jardim, Preços 900 e 1.000 conforme os quartos. Prop. Manuel G. Serra,

BUSSACO **Hotel Restaurant da Matta.** — Service de 1.º ordre. Seul établissement situé au centre de la matta. Prop. Paul Bergamin.

PRAIA DA NAZARETH **Grand hotel Club.** — Magnificas accomodações, asseio inexcedivel, 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.º ordem. — Prop. Adriano & François.

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

PORTO **Hotel Bragança.** — Aceio, mesa abundante e variada, vinho à discrício. Diaria, 1.200 a 1.500 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.º ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros, muito central. Prop. Lopez Munhos

PORTO **Grande Hotel Portuense.** — Batalha, 122. Serviço de 1.º 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. Trens 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.

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

Transmissões teledynamicas 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, FÁBRICA

RESTAURA

Moveis em todos os

estilos

DEPOISTO

30, L. de S. Carlos, 32

OFFICINAS

4 RUA ANCHIETA, 15

LISBOA

AUGUSTO JOSE BARREIRA *



••

DYNAMITE GOMMA

1\$100 RÉIS O KILO

FÁBRICA 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 agrícola o ex.^{mo} sr. Joaquim de Souza dos Santos, introduziu importantes melhoramentos na charrua do sistema americano, a respeito das quaes diz, numa 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 rēgo 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 dificuldade.—Creio que a altura, quando o terreno em boas condições, será de 0,36.—Fareme-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 experiecia 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 encontrarão 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 miudo e por grosso.

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

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

SEMENTES DE FLORES

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

para vasos, canteiros, etc. conforme o ex-tracto, com gravuras, do

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

Catalogo Geral de Flores

DA

CASA FREDERICO DAUPIAS

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

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

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

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

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

Grainha de vinha americana.— As melhores variedades.

Baceloo americano.— Um produtor directo, não precisando ser enxertado. Variedade de 1.^a ordem. Indiferente 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.

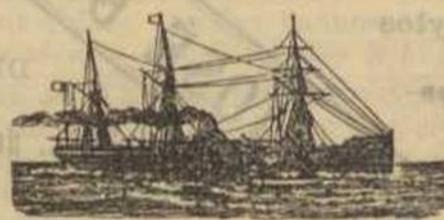
Tomam papel, saccam e dão cartas de credito, circulares sobre a França, Italia, Inglaterra, Suissa, Allemanha, Belgica e todas as principaes praças estrangeiras.

Agentes do Banco de Guimarães
Correspondentes do Banco Commericio
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 inexcedíveis em conforto, havendo a bordo destes 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 Capelistas, 31, 1.^o

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