

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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

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

REDACÇÃO — Conde Barão, 91 — LISBOA

Annexos d'este numero

Tarifa especial n.º 3 do Minho e Douro.
Quadro de distancias kilometricas da linha da Beira Baixa.

SUMMARIO

Inauguração da ultima secção da linha da Beira Baixa.
Collaboração: Ascensor Palma-Graça, — Carta da Belgica por A. Urban, — Linhas vieinaes.
Parte Official. — portarias de 28 de d'abril, e 4 de maio do ministerio das Obras Publicas — Continuação do decreto de 8 de abril do ministerio da Marinha.
Tarifas de transporte.
Uma viagem... gorada.
Notas de viagem, — II — Sevilha e a sua feira.
Ao «Seculo» e outros jornaes.
Publicações recebidas.
Os negocios da Companhia Real.
Boletim financeiro — de Lisboa, por J. F.
Cotações dos titulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro.
Receita dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.
Horario da partida e chegada dos comboios.
Conferencia.
Linha portuguezas. — Novos tramways; — Estação de Torres das Vargens; Abrantes.
Linha hespanholas. — Valladolid a Ariza.
Linha estrangeiras. — França.
Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes. — Relatorio do Conselho de Administração, (conclusão).
Avisos de serviço.
Arrematações.

Cabo dos Apores.
Mercado de Metaes.
Agencias de transportes.
Agenda do viajante.
Annuncios.

Inauguração da ultima secção da linha da Beira Baixa

Ficou terminado no dia 11 um dos mais notaveis trabalhos da engenharia portugueza.

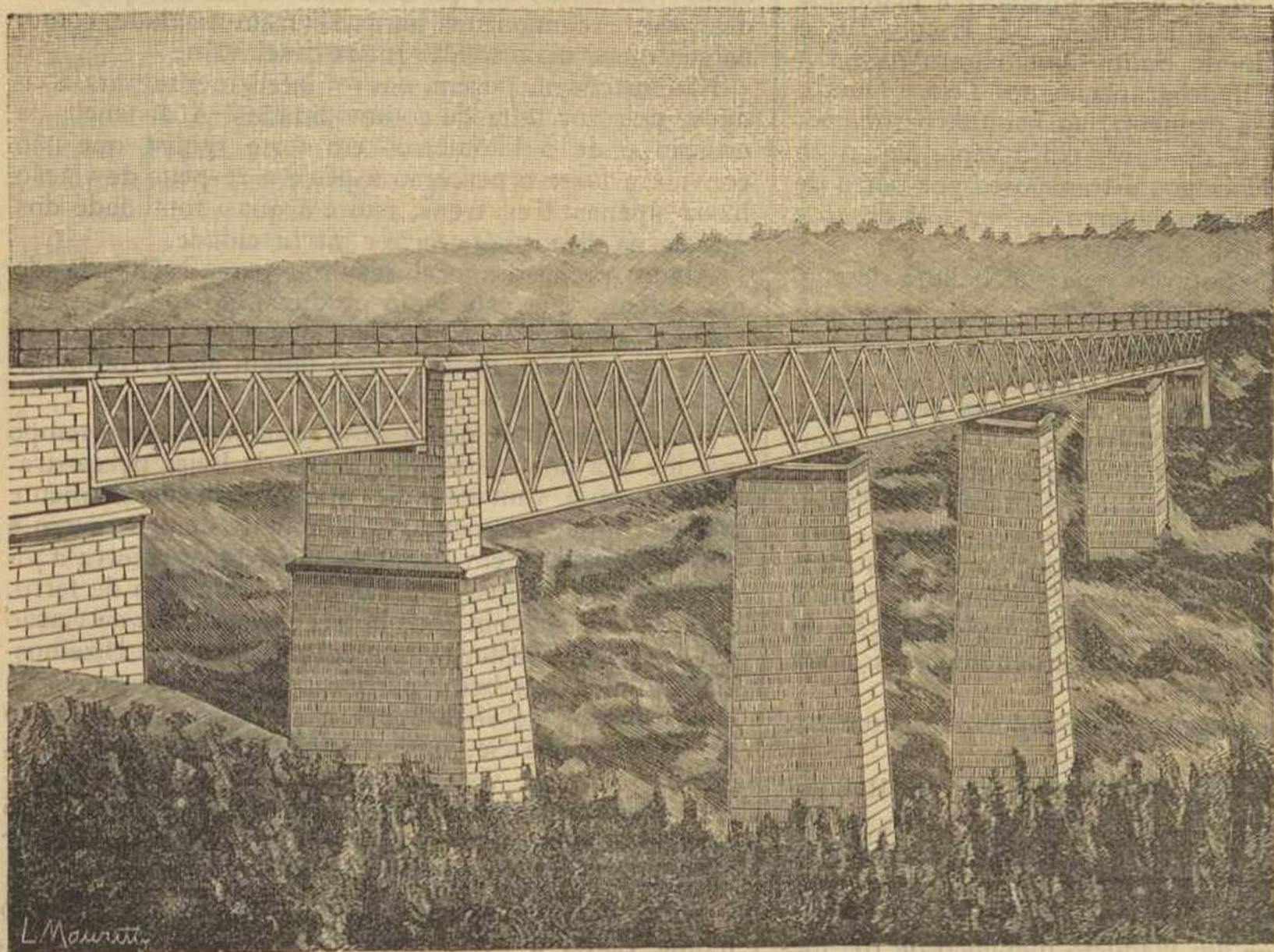
A linha da Beira Baixa é uma das de mais difficil construcção que temos tido no paiz, e — provou-se tambem por esta occasião — póde já considerar-se uma das mais perfeitamente solidas e seguras para uma grande velocidade de trens, tendo, aquelle em que regressámos da Covilhã, attingido em repetidos pontos a velocidade de 60 kilometros, e, em alguns, mesmo chegado a 75.

Das secções abertas até á Covilhã já démos desenvolvidas noticias nos nossos numeros de 1 e 16 de Setembro de 1891.

Então indicámos as suas maiores difficuldades, as suas numerosas, e algumas importantes, obras de arte, etc.

Na 3.ª secção, agora inaugurada, não foram menores os embaraços, especialmente na partida da estação da Covilhã para ir encontrar, na margem do Zezere, o antigo traçado, e na passagem da portella das Escolhadas.

Por isso, entre a estação da Covilhã e o kilometro 173,300 onde se consegue encontrar o Zezere, as obras d'arte são numerosas; os grandes aterros, as trincheiras, obrigaram a enormes movimentos de terra, e as curvas são em tal frequencia que não se encontra n'aquelle percurso de 8 kilometros maior recta de que uma de 569 metros.



VIADUCTO DE CORGE NA LINHA DA BEIRA BAIXA

Ao partir da Covilhã a linha enceta uma grande curva para a direita, descendo para o Zezere e passando successivamente, ao kil.^o 165,780, o ribeiro de Carpinheira, sobre um viaducto de 70 metros em dois vãos, sendo um de ferro, de 50 metros, e dois de 10^m em alvenaria; ao kilometro 166,400 a ribeira de Flandres em um viaducto de alvenaria de 8 vãos de 10 metros; ao kil.^o 166,700 a estrada real n.^o 55, para, cerca de 2 kilometros depois, entrar n'uma horizontal de 1,470^m que principia ao kil.^o 168,500 pelo viaducto do ribeiro do Corga, de viga metallica, em 6 vãos, sendo 2 de 40^m, 2 de 48, e 2 de 15 metros, na extensão total, portanto, de 206 metros.

Ao kilometro 173,300 a linha passa novamente o Zezere, que já havia atravessado em Alcária para se approximar da Covilhã, sobre uma ponte metallica obliqua de um vão de 45 e dois de 37,50 metros. Cinco kilometros depois o trem pára na estação de Cária, de 3.^a classe, como todas a d'este troço até a Guarda.

Entre esta estação e a de Belmonte apenas temos a notar a passagem de nivel da estrada de Belmonte, ao kilometro 180,585. A estação é 3 kilometros mais além.

Desde a ponte do Zezere vamos atravessando terreno mais facil ao mesmo tempo que deixamos o valle que se desenrola immenso aos nossos olhos, todo cultivado, coberto de arvores e plantações as mais variadas, produzindo o agradável effeito da variação de tonificações do verde.

Em breve, porém, atacamos na serra que nos obriga a continuas curvas, pontes e viaductos sobre as frequentes depressões de terreno.

O aspecto muda; o escabroso, o agreste succede ás ridentes plantações, sendo o terreno apenas semeado de castanheiros que formam, por vezes, pequenos bosques á esquerda do trem.

Vem depois, ao kilometro 185, uma pequena ponte de 15 metros sobre o ribeiro de Maçainhas, e desde então a via, seguindo o valle d'este nome, começa a subir em rampas de 18 a 12, só interrompidas por pequenos patamares para alcançar a portella das Escolladas, e d'ahi entrar no valle de Santo Antão para passar a divisoria das bacias hydrographicas do Tejo e Douro. Por esta forma passa primeiro, ao kilometro 192,050, um viaducto de ferro de 130^m em 3 vãos, depois ao 196,509 o ribeiro de Gogos é transposto por outro de 160 metros, tendo um vão de ferro de 50, dois de 40 e dois de 15, de alvenaria, em curva.

Estes viaductos são notaveis pela sua belleza de construção e elegancia das linhas.

Especialmente o ultimo que, ao regresso do comboio da Guarda, foi examinado, parando o trem sobre elle e descendo ali o sr. ministro e algumas pessoas para admirarem aquella obra d'arte, é d'um aspecto maravilhoso. A sua altura é de 40 metros sobre o *thalweg* do ribeiro; as fundações em que assentam os dois pilares, os arcos de alvenaria de ferro, estão feitos a capricho: trabalho perfeitamente acabado, como se se tratasse da escadaria do mais luxuoso edificio; o valle é lindo. Sobre o encontro norte uma agglomeração de monolithos em posição quasi perpendicular á linha augmenta a belleza do aspecto.

A estação de Benespeira vem depois, ao kilometro 197,151.

Um kilometro adiante salva-se o ribeiro de Rebolal por meio de 55 metros de viaducto, em um vão de ferro de 25 e dois de alvenaria de 15, e ao 201,772 o de Benavente, por outro viaducto metallico de 78 metros.

Dois ribeiros ainda: o de Pena Barroca, ao kilom.^o 202,432 passado por um viaducto metallico de 104 metros em dois vãos de 32 e um, central, de 40; e o de

Silveiras a que bastaram 30 metros de taboleiro, e eis-nos rompendo pelo unico tunnel d'este troço de linha, o tunnel do Barracão, a portella d'este nome.

Este subterraneo é de 340 metros, em rampa de 15, e desemboca na estação de Sabugal, entroncamento da linha da Beira Baixa com o ramal de Monte Barro destinado e ligal-a com a da Beira Alta, para o serviço directo internacional.

Desce-se então para o valle do Noemy, que é atravessado n'uma ponte de alvenaria de 3 vãos.

Por ultimo atravessamos o rio Diz sobre uma pequena ponte de 20 metros, em ferro, de taboleiro inferior, e contornando a cidade da Guarda, vamos entrar na estação da linha da Beira Alta.

A inauguração d'este troço de linha realisou-se sem pompa, modestamente.

O comboio especial partiu da estação do Rocio ás 9 horas da noite, e parando apenas nos pontos indispensaveis para tomar agua, Santarem, Entroncamento, Abrantes, Castello Branco, Fundão e Covilhã, chegou á Guarda ás 7 da manhã.

Conduzia o sr. conselheiro Bernardino Machado, ministro das obras publicas, o seu secretario, o pessoal superior do governo, srs. Perfeito de Magalhães, Almeida Eça, Bernardo de Aguiar, Cabral Couceiro e Moraes Sarmento, alguns administradores da companhia, srs. dr. Reis Torgal, Santiago Gouveia, Antonio José Monteiro, Diogo Patrone e Alves Diniz, o sr. director Espregueira, chefes da exploração, engenheiro Simões de Carvalho, da construção engenheiro Porto e da tracção, sr. Albers, e varios membros da imprensa, entre os quaes o director d'esta *Gazeta*.

Na Guarda esperavam o comboio as auctoridades civis e militares, com a banda do 12 d'infanteria, tocando o hymno da carta, que cumprimentaram o illustre ministro.

O almoço estava preparado para as 10 horas, no barracão de mercadorias da estação. Havia, portanto, umas tres horas que parecia natural fossem aproveitadas pelos excursionistas para visitarem a cidade, como, na sua quasi maioridade, todos desejavam.

Não succedeu, porém, assim, infelizmente para a cidade, pela sua falta de commodidades! A distancia da estação é de 5 kilometros em forte rampa que não convida a fazer o percurso a pé, e a respeito de viação havia apenas tres trens, isto é a quasi totalidade dos que ha na *feia, fria, forte e farta* cidade.

Algum prejuizo moral resultou para a Guarda do mau effeito que este facto produziu em todos os convidados, dando-lhes a conhecer que aquella cidade está n'um lamentavel atraso, e que faltam ali as commodidades que attrahem os viajantes.

Talvez que, hoje que a nova linha, ao mesmo tempo que lhe tira uma parte do transito da Beira pela estrada, lhe dá a vantagem de a ligar mais directamente com a capital, poupando 40 kilometros em percurso e umas duas horas em tempo, a Guarda se resolva a viver em relações mais intimas com o caminho de ferro, e a preparar-se, com bons hotéis e um serviço de viação regular para a estação, a receber visitantes. Dizemos-lhe isto por seu bem, porque a Guarda, com os seus bellos pontos de vista sobre a serra, com o seu puro ar, a sua velha Sé, o seu castello alto e respeitavel, merece bem ser visitada pelos viajantes, e sem o menor resentimento por ella ter praticado d'esta vez como o velho fidalgo que vem fallar com as visitas ao limiar do portão e não as convida a subir e descançar.

Antes das 10 horas e tendo-se passado o tempo n'uma visita, a pé, a uns 2 kilometros da nova linha, começou o almoço que só acabou depois do meio dia,

e cujo menu foi preparado pelo bufete da Pampilhosa o que quer dizer que foi bem servido e apetitosamente feito.

Ao *dessert* fizeram-se entusiasticos brindes, á familia real, ao illustre ministro que presidia á festa, á engenharia portugueza, feito pelo sr. ministro e especializando o sr. engenheiro Porto, constructor da linha, ao conselho de administração e direcção da companhia, ás prosperidades d'esta, notavel improvisado do sr. Perfeito de Magalhães, á cidade da Guarda, á industria, á imprensa, etc.

O nosso director, por amavel escolha dos seus collegas presentes, por ali representar a imprensa technica mais intimamente ligada com o facto que se celebrava, brindou em nome da imprensa ás prosperidades da nova linha.

Terminado o almoço ao som do hymno tocado pela banda do 12, partiu o comboio em direcção á Covilhã, parando em todas as estações, nas quaes havia grande agglomeração de povo, visivelmente satisfeito pela inauguração da linha que tantos beneficios vae levar aquellos logares.

Em todas as estações houve entusiasticas saudações ao comboio e alguns vivas.

Na Covilhã a agglomeração de gente era enorme, especialmente porque ali ia ficar o nobre ministro, accedendo ao convite que lhe fôra feito para visitar a cidade.

Ali ficaram, com effeito, o sr. conselheiro Machado e seu secretario e alguns convidados, entre os quaes todos os jornalistas que haviam ido de Lisboa, sendo todos conduzidos á cidade em grande numero de trens que os esperavam.

Pela nossa parte, cumprida, como estava, a nossa missão de acompanhar o comboio inaugural, retirámos para Lisboa em um comboio especial que trouxe a direcção da companhia e os restantes convidados, comboio que, como acima dissémos, veio com a mais notavel velocidade, provando assim o bello estado das linhas.

Partindo da Covilhã ás 3 $\frac{1}{4}$ e tendo gasto 1 hora e 34 minutos em Sarnadas por causa de um cruzamento, e uma hora no Encontramento, para jantar, chegámos á estação do Rocio á meia noite e 20 minutos, isto é, apenas 6 horas de marcha, incluindo as paragens para tomas d'agua, ou uma velocidade *média* de cerca de 50 kilometros e que em alguns sitios attingiu 75.

Está, pois, terminada a linha da Beira Baixa e ligadas, pela primeira vez no nosso paiz, duas importantes rédes de administração differente formando um circulo completo.

Os beneficos resultados d'este facto não se farão esperar, cremol-o piamente e desejamol-o com o interesse de quem se tem devotado inteiramente ha muitos annos pelo desenvolvimento da nossa viação ferroviaria, e de quem, na sua modesta posição, alguma cousa lucrou pela construcção d'esta nova linha pela companhia real, evidentemente aquella a que melhor competia realisar-a, e em mais vantajosas condições podia fazel-o.

Esses beneficos resultados reflectir-se-hão sobre as receitas da companhia real e da Beira Alta, visto que, facilitando a nova linha as relações entre a fertil provincia do centro do paiz e as do norte, ao mesmo tempo que entre o valle do Mondego e a capital, desenvolver-se-ha consideravelmente o trafego de mercadorias e passageiros.

Pela sua parte as povoações agora ligadas entre si forçosamente lucrarão tambem, porque sejam quaes forem as combinações entre as duas companhias, é indiscutivel que a redução de percurso e de tempo se traduzirá em diminuição de custo e em facilidades de transporte.

Collaboração

Ascensor Palma-Graça. — Em consequencia de uma violenta aggressão de que foi victima o nosso querido collaborador, o sr. engenheiro Raul Mesnier de Ponsard, não póde elle n'este numero continuar os seus excellentes artigos sobre o ascensor Palma-Graça, o que, esperamos, já poderá fazer no proximo numero, se, como tanto desejamos, o seu estado melhorar.

Carta da Belgica. — Tambem não recebemos a interessante carta que habitualmente o nosso redactor em Bruxellas, M. Urban, nos envia, falta que só podemos attribuir a extravio no correio.

Linhas vicinaes. — Por absoluta falta de espaço deixamos de nos occupar n'este numero da proposta apresentada ha dias no ministerio das obras publicas, para o estabelecimento de 4:000 kilometros de linhas vicinaes, o que faremos no proximo numero com toda a largueza e a grande copia de esclarecimentos que temos.

Parte official

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção dos serviços de obras publicas

Repartição de caminhos de ferro

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 17 do corrente mez do conselho superior de obras publicas e minas ha por bem approvar o auto de inspecção á 2.^a via da linha ferrea de leste, entre as estações de Santarem e Mato de Miranda, lavrado em 3 de março proximo passado pela commissão para este fim nomeada por despacho de 18 de janeiro ultimo, e auctorisar a abertura á circulação dos comboios da referida 2.^a via na parte mencionada.

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

Paço em 28 de abril de 1893. — *Bernardino Luiz Machado Guimarães.*

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

Tendo-se procedido ao auto de exame e vistoria ás obras executadas na 3.^a secção do caminho de ferro da Beira Baixa, como determina o artigo 71.^o do contracto de 29 de julho de 1885;

Achando-se ligada por meio de uma agulha a linha ferrea da Beira Baixa com a da Beira Alta nas proximidades da estação da Guarda d'esta ultima linha ferrea;

Havendo a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes participado em 2 do corrente mez que se achava accordada com a companhia dos caminhos de ferro portuguezes da Beira Alta para o serviço em commum da estação da Guarda;

Sua Magestade El-Rei, tendo em vista o parecer do conselho superior de obras publicas e minas de 16 de março ultimo sobre o auto de exame referido, ha por bem, em attenção aos beneficos que advem ao paiz da ligação da linha ferrea da Beira Baixa com a da Beira Alta, auctorisar a abertura provisoria á exploração da parte da 3.^a secção do caminho de ferro da Beira Baixa entre as estações da Covilhã e da Guarda, embora se não achem terminados todos os trabalhos e obras que resta fazer, para complete acabamento da linha, consignados no contracto de 29 de julho de 1885, e o ramal de Monte Barro, entre a estação do Sabugal e as proximidades da Gata na linha da Beira Alta, trabalhos e obras cuja falta a commissão de exame e vistoria e o conselho superior de obras publicas e minas são de parecer não affectar a segurança da linha.

Paço, em 4 de maio de 1893. — *Bernardino Luiz Machado Guimarães.*

Ministerio da Marinha e Ultramar

3.^a Repartição—1.^a Secção

Continuado do n.^o 129

Art. 20.^o Concede o governo á empresa, sem prejuizo dos direitos estabelecidos por concessões anteriores:

1.^o Todos os terrenos do estado que deverem ser occupados pela linha que faz objecto d'este contracto, e pelos edificios respectivos, bem como todas as madeiras do estado que estiverem sobre os mesmos terrenos;

2.º Metade dos terrenos n'uma zona de 2:000 metros para cada lado do eixo do caminho, fazendo-se a divisão alternadamente entre o estado e a empresa, de modo que não fique pertencendo a esta nenhuma parcella com um comprimento superior a 10 kilometros;

3.º A escolha, de accordo com o governo, de terrenos incultos e pertencentes ao estado no districto de Quelimane e ao norte do Zambeze, que lhe serão concedidos a fim de n'elles exercer ou promover a exploração agricola, mineira ou de qualquer outra riqueza ali existente, ficando porém entendido que a area total d'esses terrenos não poderá exceder 100:000 hectares, nem cada uma das parcellas ser superior a 5:000 hectares.

4.º Uma area de terreno pertencendo ao estado, de 1 kilometro quadrado, junto ás estações do Chire, Mopeia e Zambeze, para a construcção de caes e estações;

5.º Uma porção de terreno pertencente ao estado em Quelimane, escolhida por mutuo accordo entre o governo e a empresa, que a esta pareça necessaria para a construcção de depositos, armazens e outras installações, não excedendo, porém, a sua area a 1 kilometro quadrado; e bem assim uma porção da margem do rio dos Bons Signaes para a construcção de docas, armazens, caes acostaveis e installações necessarias para a carga e descarga de navios, sendo esta porção da margem semelhantemente escolhida por mutuo accordo, e não devendo exceder a 1 kilometro em comprimento e 200 metros em profundidade;

6.º O direito, durante o praso da construcção, de extrahir das florestas e terrenos do estado todas as madeiras e materiaes que forem necessarios para a construcção da linha, com previa auctorisacção do governador geral da provincia, e de accordo com os regulamentos e instrucções que o governo entender decretar para este effeito;

7.º O direito de preferencia, em egualdade de circumstancias, para a construcção de ramaes e prolongamentos do dito caminho de ferro em qualquer direcção, ao norte do Zambeze.

§ 1.º No caso de uma parte do caminho de ferro atravessar terrenos que não pertençam ao estado e de não ser por esse motivo exequivel o determinado no n.º 2.º do presente artigo, a falta d'esses terrenos será compensada pela concessão de outros, de egual extensão, escolhidos de commum accordo no districto de Quelimane, não ficando o estado obrigado, caso não haja terrenos nas condições indicadas, a dar nenhuma compensação á empresa.

§ 2.º A empresa terá a plena posse das faxas do terreno que lhe pertencerem, em virtude das disposições d'este artigo, assistindo-lhe o direito de cortar madeiras, extrahir materiaes e explorar minas, sujeitando-se em cada um d'estes casos a todos os regulamentos actualmente existentes ou que vierem a estabelecer-se, bem como ás restricções estabelecidas por concessões anteriores.

§ 3.º Quando o governo, em virtude dos direitos que se reserva n'este contracto, quizer construir ou conceder a construcção de qualquer estrada, canal de irrigação, abastecimento de aguas ou esgoto, ou outras obras analogas, nos terrenos concedidos á empresa, e nos quaes não haja edificios, não terá a empresa direito a indemnisação alguma, mas terá preferencia, em egualdade de circumstancias, para a execução das referidas obras.

§ 4.º Não são comprehendidos nas disposições do n.º 2.º d'este artigo os terrenos do estado circumjacentes ás estações; devendo, para o effeito d'esta excepção, delimitar-se uma area quadrada de 1 kilometro de lado, tomando-se para linhas médias o eixo do caminho de ferro, e uma linha perpendicular a este, passando pelo meio do edificio de passageiros, a fim de que esta area seja dividida em partes eguaes entre o estado e a empresa.

§ 5.º A posse dos terrenos, a que se refere o n.º 2.º d'este artigo, será dada á proporção que se forem concluindo os differentes lanços de cada secção da linha ferrea, precedendo sempre a demarcação, que será feita por termo administrativo, e com assistencia dos funcionarios que para tal fim forem superiormente designados. Tres mezes depois de terminada cada secção deverá estar entregue á empresa a porção de terrenos a que fica com direito, em virtude da disposição anterior.

§ 6.º A concessão, tanto dos terrenos como da exploração das minas, não ficará dependente da duração do contracto do caminho de ferro, devendo subordinar-se ás respectivas leis e regulamentos; entendendo-se, porém, que tal concessão ficará nulla, *ipso facto*, quando este contracto seja rescindido por falta de cumprimento das suas condições por parte da empresa.

Art. 21.º Concede mais o governo á empresa:

1.º Uma percentagem variavel do direito de transito de 3 por cento imposto sobre as mercadorias que atravessarem o districto de Quelimane que for cobrado de accordo com o artigo 11.º do tratado entre Portugal e a Gran-Bretanha de 13 junho de 1891.

2.º A exploração de um praso da corôa escolhido de mutuo accordo e tanto quanto possivel sobre o percurso da linha ferrea.

3.º Isenção durante o periodo da concessão de qualquer imposto especial lançado sobre a linha ferrea.

4.º Entrada livre de direitos, durante sete annos, de todos os materiaes e utensilios, machinas, combustiveis que forem neces-

sarios para a construcção e exploração da linha ferrea e seus ramaes ou prolongamentos.

§ unico. A percentagem a que se refere o n.º 1.º do presente artigo começará por duas terças partes do direito de transito; e será successivamente reduzida pela fórma seguinte: ametade logo que, com este auxilio, os lucros liquidos da empresa lhe permitam distribuir um dividendo equivalente a 6 por cento do capital; e a um terço logo que, nas mesmas condições, o dividendo possa attingir 10 por cento, e annular-se-ha completamente logo que, sempre nas mesmas circumstancias, o dividendo attingir 12 por cento.

Art. 22.º Quaesquer expropriações que a empresa houver de fazer para as obras do caminho de ferro contractado serão reguladas amigavelmente, ou pelas leis respectivas, tanto geraes como especiaes dos caminhos de ferro, devendo no segundo caso intervir o ministerio publico, para auxiliar a empresa, em nome do interesse geral, nos termos das leis em vigor, ou d'aquellas que venham a promulgar-se para facilitar estas expropriações.

Art. 23.º A empresa deverá conservar, durante todo o praso da concessão, a linha ferrea e suas dependencias, com todo o seu material fixo e circulante, em bom estado de serviço, e no mesmo estado deverá entregar tudo ao governo, findo aquelle praso, fazendo sempre para esse fim á sua custa todas as reparações, tanto ordinarias como extraordinarias.

§ unico. Se, porem, durante o praso estabelecido no artigo antecedente, for destruida ou damnificada alguma parte do caminho de ferro, por motivo de guerra, sem culpa da empresa, o governo a indemnizará, pagando-lhe o valor das reparações depois de avaliadas por louvados escolhidos pelo governo e pela empresa.

Art. 24.º Logo que tenha expirado o praso de concessão, acima estabelecido, a empresa entregará ao governo, em bom estado de exploração, este caminho com todo o seu material fixo e seus edificios e depedencias de qualquer natureza que sejam, sem que por isso tenha direito a receber d'elle indemnisação alguma. Também lhe entregará todo o material circulante, mas tanto o valor d'este como o do carvão de pedra e de outros quaesquer provimentos, que entregar ao governo, ser-lhe-hão pagos segundo a avaliação dos louvados.

§ unico. O governo não será obrigado a adquirir o carvão e demais provimentos, que excedam ao fornecimento necessario para seis mezes.

Art. 25.º A empresa obriga-se o entregar ao governo 10 por cento do seu capital em acções inteiramente liberadas.

Art. 26.º Afim de facilitar a colonisação europeia portugueza no districto de Quelimane a empresa obriga-se a empregar, nas obras que executar em virtude do presente contracto, o maior numero possivel de operarios e, bem assim, nos primeiros cinco annos que se seguirem á construcção do caminho de ferro, a estabelecer nos terrenos que lhe forem concedidos e nas localidades escolhidas, de accordo com o governo, até duzentas familias de colonos portuguezes ou descendentes de portuguezes, que o governo fizer transportar para esse fim ao porto de Quelimane.

Art. 27.º Em qualquer epocha, depois de terminados os trinta e cinco primeiros annos, a datar do praso estabelecido para a conclusão da linha, terá o governo a faculdade de resgatar a concessão do caminho de ferro com as linhas telegraphicas ou telephonicas que lhe estiverem annexas, bem como as pontes, caes e docas, necessarias para a sua exploração.

Para determinar o preço da remissão, toma-se o producto liquido obtido pela empresa durante os sete annos que tiverem precedido aquelle em que a remissão deva effectuar-se, deduz-se d'esta somma o producto liquido correspondente aos dois annos menos productivos, e do restante toma-se a média que multiplicada por vinte constituirá a totalidade da remissão: a qual, no seu conjuncto, não poderá ser inferior ao capital despendido pela empresa na construcção da mesma linha ferrea, linhas telegraphicas ou telephonicas, pontes, caes e docas.

Art. 28.º A companhia sujeitará á approvação do governo as tarifas de transporte no caminho de ferro; ficando, todavia, com a faculdade de as baixar quando isso convenha á sua exploração.

Art. 29.º Os funcionarios civis, viajando em serviço, pagarão metade dos preços estipulados nas tarifas respectivas; os militares e marinheiros em serviço, viajando em corpo ou isoladamente, as praças com baixa de serviço e as licenciadas com destino ás terras de suas naturalidades, pagarão um quarto dos ditos preços.

Art. 30.º Os empregados do governo, que forem incumbidos da fiscalisação do caminho de ferro ou do telegrapho, transitarão na linha ferrea sem pagar preço algum de transporte.

Art. 31.º A empresa será obrigada a pôr á disposição do governo, por metade do preço da tarifa, todos os meios de transporte estabelecidos para a exploração do caminho de ferro, quando elle precisar dirigir tropas ou material de guerra para qualquer ponto por elle servido.

§ unico. Quando, porém, os transporte a que se refere o presente artigo forem determinados por uma requisicção da empresa e exigidos pela sua segurança, serão elles gratuitos, e a empresa

indemnizará o estado das despesas extraordinárias que a sua alludida requisição tiver motivado.

Art. 32.º A empresa será obrigada a transportar gratuitamente e nos comboios que o governo designar, as malas do correio contendo cartas, jornaes e bilhetes postaes, e os seus respectivos conductores, em vehiculos, proprios da empresa ou do estado, e apropriados para este serviço.

O governo fará, de accordo com a empresa, o regulamento d'este serviço.

Art. 33.º O numero de viagens por dia será fixado pela empresa, de accordo com o governo, segundo as necessidades da circulação.

O maximo e minimo da velocidade dos comboios de viajantes e mercadorias, bem como a duração do transito completo, serão sujeitos ás regras de policia, para segurança publica, que o governo tem direito a estabelecer, de accordo com a empresa.

Art. 34.º Todo o comboio ordinario de viajantes deverá em regra conter carruagens de todas as classes, em quantidade sufficiente para as pessoas que se apresentarem a tomar logar.

Art. 35.º O uso do telegrapho electrico da empresa será gratuitamente permittido ao governo para os depachos officiaes, e aos particulares mediante os preços de uma tabella estabelecida pela empresa, de accordo com o governo.

Art. 36.º O governo terá igualmente o direito de prioridade para os telegrammas officiaes nas linhas da empresa, salvo os casos de urgente necessidade no serviço de exploração.

Art. 37.º A empresa embolsará o governo da quantia de 94:005.7000 réis paga pelos estudos da linha, dentro do praso de quinze dias, a contar da data da approvação pelo governo dos estatutos da sociedade, a que se refere o artigo 49.º do presente contracto; devendo, porém, descontar-se n'esta somma a importância do deposito provisorio a que se refere o § 1.º do mesmo artigo.

§ unico. O pagamento a que se refere o presente artigo constituirá desde logo receita effectiva do estado, mas será considerado como equivalente ao deposito de garantia da execução do presente contracto, pela sociedade alludida no artigo 49.º

(Continúa).

Tarifas de transporte

Especial n.º 3—grande velocidade, do Minho e Douro.—Constitue annexo d'este numero esta nova tarifa que estabelece preços reduzidos, em 2.ª e 3.ª classe, para passageiros entre as estações de Vianna e Valença e suas intermédias.

Como é facil de ver esta tarifa tem por fim attrahir á linha ferrea o povo d'aquellas localidades que habitualmente viaja a pé pelas estradas, e assim, com preços muito reduzidos, preferirá as commodidades e rapidez do transporte que os comboios lhe offerecem.

Tarifas da Beira Baixa.—Tambem os nossos leitores receberão com este numero o quadro de distancias da nova linha, completo, para que por elle possam fazer o calculo do transporte das suas mercadorias, sendo n'este ultimo troço entre Covilhã e Guarda applicavel unicamente a tarifa geral.

Bilhetes de banhos.—Deve começar em 1 de junho (mais cedo um mez este anno do que no anterior) o serviço chamado—de banhos—que as linhas de Leste e Norte e Minho e Douro costumam estabelecer, e que tanto facilita as viagens de recreio durante o verão.

O serviço d'este anno é igual ao do anno passado em preços e condições, sendo, alem d'isso, ampliado com o destino de Torres Vedras, em virtude da abertura do novo e importante estabelecimento de banhos dos Cucos que ali funciona regularmente este anno.

Viagens de recreio.—Vão ser estabelecidas, nos dias 8 a 12 do proximo mez, uns bilhetes especiaes para viagens de recreio de Lisboa e Porto para as principaes estações de Leste, Norte, Oeste e Beira Baixa, incluindo Guarda, por preços baratissimos (45 por cento de redução e mais) afim de facilitar ao publico aproveitar para qualquer digressão a coincidência de tres dias santificados, 9, 11 e 13 d'aquelle mez.

O praso de validade para o regresso d'este bilhetes alcança até o dia 14 (partida da estação de regresso).

Logares de luxo.—Vae brevemente ser reformada esta tarifa, estando já submettido á approvação do governo o respectivo projecto.

Dal-a-hemos, como de costume, aos nossos leitores.

Comboios especiaes.—Tambem sabemos que, no proximo verão, a companhia real tenciona estabelecer aos domingos uns comboios especiaes, só de 3.ª classe e por preços baratissimos, para facilitar ás classes populares poderem ir passar esses dias ás povoações proximas de Lisboa.

Estes comboios irão ora até, Cintra, ora a Cascaes, ora a Villa Franca, regressando de tarde a Lisboa.

Torres Novas a Alcanena.—Desde 7 d'este mez começaram a ser accites em todas as estações da companhia Real, Minho e Douro e Beira Alta expedições de grande e pequena velocidade para todas as da linha de Torres Novas e Alcanena, em porte pago até ultimo destino, pelas tarifas applicaveis em cada linha até e desde Torres Novas Leste.

Da linha de Alcanena para as outras linhas, isto é, em sentido contrario, a expedição só se accita em porte a pagar á chegada.

Os preços da linha de via reduzida são os que já indicámos aqui, no nosso numero 123 de 1 de fevereiro ultimo.

Uma viagem... gorada

Para os que estão continuamente a apontar-nos o que se faz lá fóra, com a nota desdenhosa de que nem sabemos imitar os processos mais modernos de organizar attrahentes viagens, vamos contar um *fiasco* que o publico não sabe e de que só a nossa posição profissional nos permite estar na confidencia.

O leitor lembra-se talvez de que no anno passado o nosso paiz foi visitado por um grupo de excursionistas estrangeiros, guiado por um cicerone, com todas as despesas pagas, viagem em caminho de ferro, hoteis, trens etc., excursão organizada por uma agencia desta especialidade em Paris onde (e em Londres, Bruxellas etc.) ha muitas outras identicas que reúnem grupos de viajantes de recreio e com elles effectuam viagens redondas a todos os principaes pontos da Europa, Argelia, etc.

Pois entre as duas companhias de caminhos de ferro portuguezes, e a da Beira Alta, tratou-se agora dos preliminares de uma digressão n'este genero, primeira que se effectuaria no nosso paiz e a que naturalmente se seguiriam outras, não menos interessantes.

A occasião não podia ser mais asada. Aproveitar-se-hia a coincidência de tres dias festivos intervallados, 9, 11 e 13 de junho proximo e com os dois dias uteis 10 e 12 haveria cinco dias, o bastante para uma excursão.

A partida effectuar-se-hia de Lisboa na noite de 8 para 9 e os viajantes teriam tempo de visitar a Covilhã e a Guarda n'este dia, o Luso e o Bussaco no dia 10, Coimbra e seus arredores em 11, Leiria, Batalha e Alcobaça em 12, Caldas da Rainha, no dia 13, regressando a Lisboa n'essa noite.

A viagem, em 1.ª classe, as despesas de hotel, comidas em transito, trens para visitar as localidades, burros para o tradicional passeio na matta do Bussaco, onde se realisaria, por accordo entre todos os hoteis da localidade, o jantar, ao ar livre, no dia 10, tudo incluído estava calculado que orçaria por uns 20.000 réis por passageiro, o que era baratissimo, para um percurso de 750 kilometros e cinco dias de viagem.

Acompanharia os viajantes, em cada percurso, pessoa

habilitada a dar-lhes todos os esclarecimentos sobre as localidades atravessadas ou visitadas; havia mesmo ideia de fornecer aos excursionistas um pequeno guia de viagem; esta era cheia de atractivos, tendo, a mais, o interesse de levar o passageiro pelo valle do Tejo e fazer-o regressar pelo do Mondego; entre a Batalha e Alcobaca o percurso far-se-hia em trens, pela linda estrada de Aljubarrota.

O excursionista, viajando sempre de dia e em comboio especial, teria occasião de ver as linhas da Beira Baixa, em toda a sua extensão, Beira Alta, Alfarellos a Torres e Torres a Lisboa, e de visitar as mais interessantes localidades d'essas linhas.

Tudo concorria para que as excursões em Portugal abrissem com chave de ouro.

Estas combinações não pôdem fazer-se para um pequeno numero de pessoas; o numero fixado era pois de 100 e estamos certos de que, ainda assim, não faltaria descontentes, porque se pôde garantir que seriam em numero muito superior os que desejariam aproveitar este bello passeio.

Pois tudo isto ficou gorado porque em certos pontos do nosso paiz, na Guarda, por exemplo, não ha maneira de dar alojamento commodo a 100 pessoas! E a Guarda era ponto obrigado para descanso na primeira noite!

E aqui está como uma iniciativa util e uma agradável digressão ficaram totalmente prejudicadas por circumstancias independentes da vontade de quem para ellas se empenhou.

Todavia não perdemos ainda a esperanza de que, mudando de itinerario, alguma coisa se consiga fazer n'este genero, e teremos muito prazer se no proximo numero o podermos annunciar aos nossos leitores.

Notas de Viagem

II

Sevilha e a sua feira

A capital andaluza tem grandes e importantes estabelecimentos.

Os principaes são o grande armazem de fazendas dos srs. Fernandez y Comp.^ª, na Plaza del Duque, occupando todo um enorme e antigo palacio luxuosamente adornado no estylo arabe, tanto nas vastas salas como no espaçoso e elegante pateo, e os seus vastos cafés, o Cedral, que está installado em um enorme quadrilatero entre as ruas Sierpes, Rioja, Tetuan e praça del Duque, e o Suisso que tem duas faces uma para a rua Sierpes e outra para a Cuna. Qualquer d'estes dois estabelecimentos occupa o predio todo.

Em tempo de semana santa ou de feira o viver de Sevilha sofre uma transformação completa; a sua animação recrudescce com a entrada de milhares de visitantes, das outras provincias, do nosso paiz e de fóra da península.

Os preços de quasi tudo duplicam; os hoteis mais somenos, simples estalagens até (paradores) pedem 10 ou 12 pesetas por dia; os melhores pedem 25, 30 e mais; os trens levam 2 pesetas por corrida e cinco por hora; os americanos 20 centimos em lugar de 10 por carreira, e ainda para mais uma d'estas, a que ordinariamente segue ao longo do campo onde se faz a feira, é restringida a menos de um terço do caminho.

E' difficil encontrar quarto n'um hotel, e ás vezes até custoso achar logar n'uma mesa de café.

E não obstante,—não esqueçamos esta nota—o povo sevilhano não se sente envaidecido, como é vulgar nas

ciudades em festa, por ser a sua cidade o alvo da admiração de proprios e extranhos.

Pois, francamente, talvez alguma razão tivesse para isso, porque (ás festas da Semana Santa, que me dizem que foram esplendidas, não assisti) a feira é uma festa notabilissima que merece muito bem a admiração de todos.

Occupa ella, com as suas barracas, toda a avenida que corre a ES. da cidade, desde os jardins do palacio de S. Telmo até o aqueducto de Carmona, na extensão de mais de 1 kilometro e com a largura de uns 80 metros, fóra o enorme espaço proximo da fabrica de tabacos, onde se effectua a feira de gado, concorridissima, e onde se fazem importantes transacções sobre o bello gado andaluz.

Ha ainda n'este sitio duas longas ruas tambem de barracas, que não terão menos de 500 metros cada uma.

N'estas barracas ha as invariaveis quinquilherias, dando-lhes aspecto perfeitamente identico ao das que figuram nas nossas feiras; as de cereaes, torrões de diversas qualidades (Alicante, Jigona, etc.) theatros, cycloramas, figuras de cera, feras, etc.

Más muito de proposito deixei para o fim os dois generos que constituem a especialidade da feira de Sevilha.

Primeiro as barracas de familia. A camara municipal manda construir não menos de 200 barracas, das quaes umas 60 eram, este anno, de uma desusada elegancia e fino gosto, barracas que aluga ás familias particulares, que n'ellas se installam durante os dias de feira, mobilando-as, fazendo ali a sala onde recebem as suas visitas, e onde dansam as meninas solteiras os graciosos bailados flamengos ao som do piano, invariavelmente tocado por uma senhora, e das castanholas, com que todas as demais senhoras as acompanham.

De noite, especialmente, a feira torna-se um encanto.

Em todas estas barracas se dança, se agitam castanholas, se ri, se falla, n'uma alegria immensa, despreocupada, que dá satisfação vel-a.

Todas estas barracas são perfeitamente abertas pela frente, pelo que aquellas dansas são admiradas, cá da rua, por uma multidão compacta de povo que passeia; gente de todas as classes, de todas as edades, mas de um só sentimento:—o do prazer pela festa e o do respeito pelos que n'ella tomam parte.

Ha aqui um ponto a notar que muito honra o povo hespanhol, especialmente as classes menos illustradas: De entre essa enorme massa que se acotovela em frente das barracas onde as mais fascinantes filhas da melhor sociedade andaluza, encantadoramente vestidas de *majas*, se requebram em graciosas curvas no baile flamengo, não sae o menor dito que, sequer levemente, fira os ouvidos. Os paes, os irmãos d'aquellas jovens que, por um uso tradicional, dansam ali á vista do publico, pôdem conservar-se socegados á frente das suas barracas, conversando, rindo, que não ouvirão uma phrase que os incommode.

A mais desbragada cigarreira porta-se ali com todo o respeito de uma dama.

Por singular contraste uma boa parte da feira é occupada por outras barracas de genero bem differente: São as das gitanas frigideiras de *buñuelos*, especie de sonhos, e vendedeiras de beberagens, aguardentes, manzanilla, etc.

Essas constituem tambem uma especialidade.

Emquanto uma, com um desembaraço pasmoso, corta e frige em grandes caldeiras d'azeite fervente uns detestaveis bolos, duas, tres e por vezes quatro, que

formam a *guarnição*, a guarda avançada, de cada barraca, atacam os transeuntes, travam-lhes dos braços, pucham-os, empurram-os para dentro das casotas e não é sem dificuldade que se consegue livrar d'ellas quem teve a imprudencia de se aproximar de taes acariadoras selvagens.

Esta singular e caracteristica propaganda ao negocio é feita, em geral, pelas mais bonitas mulheres que o bairro de Triana escolhe para esse effeito; typos arabes, tez morena, que entre empuchões e pedidos quasi ternos, pretendem convencer os que passam de que os seus bolos e os seus licores são os melhores da feira, e ainda lhe promettem para sobremesa.... ler-lhes a *buena-dicha* na palma da mão.

Não se pense que estas barracas são outros tantos lupanares do vicio. As pobres gitanas limitam-se a procurar tornar agradável o tempo que os frequentadores passam nas suas barracas francamente abertas aos olhos do publico, fallando muito, disputando-se a honra de lhes servirem os melhores anizados, com o que buscam augmentar o consumo do estabelecimento, sem conseguirem evitar o enjão que o cheiro do azeite frito produz.

Este cheiro, diga-se a verdade, não é só ali que elle offende a pituitaria do visitante da Andaluzia. Em toda a parte onde o aroma das flores não embalsama o ambiente, o cheiro do azeite torna-se notavel, resultado do habito que os hespanhoes teem de temperar a comida com esse liquido.

A grande rua longitudinal da feira era dividida em 3 arruamentos, sendo 2 illuminados por candelabros de gaz e balões venezianos, e uma rua central, de grande largura, para as carruagens, ladeada por frequentes candelabros e grinaldas de bicos de gaz dentro de globos brancos. Entre as duas ruas de balões havia uma faxa ajardinada.

A rua em que funcionavam os theatros e outras diversões era tambem illuminada a gaz e balões venezianos; e a das luxuosas barracas particulares por igual forma que a rua central, e pelas elegantes serpentinas que adornavam a entrada de cada barraca.

Disseram-me que em toda a feira havia 65:000 bicos de gaz e 7:000 balões, o que não achará exaggerado todo aquelle que viu o brilhantismo d'aquellas illuminações.

Tambem ouvi que as mais elegantes barracas a que me referi custaram á camara á razão de uns dois contos de réis, sendo alugadas a trinta duros (uns 27.000 réis) pelos tres dias. É realmente barato.

Completavam as installações da feira quatro vastos salões, cheios de luz, de flores e de lindas andaluzas, salões mandados construir pelos casinos para diversão dos seus socios e familias, e onde se dansava á franchezza.

Finalmente tres cafés, um d'elles no gosto de acampamento chinez, tambem muito elegante.

O que aqui deixo escripto são simples notas, tomadas ao acaso; observações de visitante curioso, que não pódem dar mesmo pallida ideia do que é esse conjunto de bellezas, a feira de Sevilha, onde o povo andaluz se disputa a honra de despendar as mais grossas sommas de dinheiro e esforços para apresentar o mais brilhante espectáculo peninsular.

Riqueza, elegancia, gosto, tudo se congraça ali para um fim unico—tornar a festa verdadeiramente estonteadora; e consegue-o com o elemento mais importante de que aquelle povo dispõe: a fascinadora graça da mulher hespanhola.

Ao "Seculo" e outros jornaes

Continuam alguns collegas, e não dos de mais modesto viver, a apropriar-se das nossas noticias e artigos com uma semcerimonia pasmosa e revoltante.

Citar o nosso jornal, isso é que não fazem. Como sabem que quanto aqui publicamos é perfeitamente exacto e auctorisado, tem-nos por seu collaborador effectivo e... gratuito.

Dia em que a nossa Gazeta chega, descança a penna e trabalha a thesoura.

Entre estes sobresaes o *Seculo* que, sendo o jornal, segundo diz, de maior publicidade em Portugal, parece que devia respeitar melhor a propriedade alheia, e não transcrever, sem citar a origem, artigos inteiros, como fez ao que publicámos aqui sobre linhas vicinaes, e outros.

Já que tanto transcreve da nossa modesta *Gazeta*, se ao menos nos citasse de vez em quando, far-nos-hia um reclame que nos convinha.

E tanto é o seu furor de dar como seu o que não lhe pertence, que tendo nós francamente communicado ao seu redactor que foi á inauguração da Beira Baixa todos os esclarecimentos que tinhamos sobre esta linha, e tendo o mesmo collega dito de lá lealmente, em telegramma:

«O nosso collega Mendonça Costa offereceu ao ministro as provas do proximo numero da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, onde vem a descripção completa da linha, de onde tirei estas notas.»

A redacção em Lisboa teve o cuidado de supprimir as ultimas cinco palavras, para que não se soubesse que as *suas* mais minuciosas informações eram simplesmente... *nossas*!

A *Tarde* tambem pecca do mesmo defeito e ainda ha dias viamos citada em varios jornaes uma noticia como tirada da *Tarde*, quando era pura e simplesmente nossa.

Somos sempre leaes para com os collegas; temos o direito de exigir igual tratamento.

Publicações recebidas

Traité de topographie. — A. Pelletan. — Acaba de se publicar esta obra em que o auctor, distincto engenheiro de minas, e professor na escola nacional superior de minas, expõe com toda a precisão e clareza os methodos especiaes de operação topographica nos subterraneos, completando-os com a descripção de todos os instrumentos modernamente empregados.

Nas partes que precedem o que é destinado a levantamentos subterraneos, o auctor prepara successivamente o exposto para este estudo, descrevendo os diferentes instrumentos de topographia, e methodos de levantamento e de plantas topographicas, assumptos estes que pela forma que estão desenvolvidos, constituem um bom livro de topographia.

Em uma parte especial é estudada a theoria dos erros sob o ponto de vista de applicação ás correcções das triangulações.

Ao valor scientifico da obra junte-se a nitidez da sua impressão e perfeição das gravuras que a illustram, o que tudo constitue titulo de recommendação para dever figurar em todas as bibliothecas dos engenheiros e conductores de trabalhos tão interessante publicação.

E' editor d'este excellente trabalho a casa de E. Baudry & C.^a, de Paris.

Visitors' Souvenir of the World's Fair.—O illustre director da grande companhia ingleza, Midland Railway, Mr. Geo H. Turner, offereceu-nos, com uma amabilissima carta, um livrinho com o titulo supra e o aspecto mais encantador possivel. E' um guia das pittorescas linhas de Londres a Liverpool e a Escossia, pertencentes áquella companhia, guia lindamente illustrado a ouro e côres, impresso em excellente papel e acompanhado de um mappa da viagem entre a America e a Inglaterra e de todas as linhas inglezas, e destina-se aos viajantes americanos que queiram visitar a Europa.

Quando percorremos aquella encantadora linha ferrea entre Liverpool e Londres demos já n'esta *Gazeta* uma descripção d'ella.

A offerta d'este livrinho, que muito agradecemos ao distincto engenheiro inglez, faz-nos recordar com saudade d'essa digressão e aconselhar aos nossos leitores que vão viajar pela Europa, que não deixem de visitar as pittorescas propriedades de Robert Burns, a casa de Walter Scott a excepcional ponte de Forth e quantas deliciosas paragens offerece a linha do Midland.

Elementos da Botanica.—*Primeira e segunda parte do curso dos lyceus.*—Foi posto á venda em todas as livrarias da capital este excellente livro, devido á pena do distincto professor sr. Antonio Xavier Pereira Coutinho, e editado pela casa Guillard, Aillaud & C^a, livro de grande utilidade para os estudiosos, e em geral para todos que se interessam pelo engrandecimento intellectual do paiz.

Consta de um volume de 300 paginas, nitidamente impresso, como é em geral tudo quanto sae das officinas d'aquella casa editora, illustrado por 236 gravuras intercaladas no texto.

Os negocios da Companhia Real

Approxima-se, segundo é de crer, a solução do problema pendente para a regularisação da situação d'esta companhia, havendo todas as esperanças de que em breve esta antiga questão seja resolvida pela fórma mais favoravel aos grandes interesses publicos e particulares que com ella se prendem.

Na noite de 3 do corrente, foi recebida pelo sr. ministro das obras publicas, uma commissão do conselho da administração da companhia, composta dos srs. Pereira Carrilho, presidente, Conde de S. Januario, Marquez de Fontes, Carlos Eugenio de Almeida, Santiago Gouveia, Victorino Vaz e D. Jorge de Mello, a qual lhe apresentou os documentos de todos os accordos provisorios que o mesmo conselho tem realisado com os credores, com as companhias hespanholas e com os representantes dos obrigatarios, documentos que facilitarão ao nobre ministro o estudo do meio de resolver a questão, na parte que interessa ao crédito do estado sobre a companhia.

O sr. ministro prometteu auxiliar quanto lhe seja possivel a reconstituição da companhia, estudando com a brevidade que o caso requer as resoluções que convenha tomar em definitivo sobre os referidos accordos celebrados.

Falla-se em que a regularisação da divida da companhia ao Estado poderia basear-se em receber este a importancia do seu crédito em obrigações privilegiadas.

A' ultima hora.—A impressão causada pelas propostas de fazenda na praça de Lisboa é a mais lisonjeira possivel para o sr. ministro da fazenda. As noticias recebidas do estrangeiro e antes de sabida ali a integra das propostas, são realmente animadoras subindo os fundos portuguezes, com tendencia para a alta, segundo acabamos de ver n'um telegramma particular de Londres.

Boletim financeiro

Lisboa, 15 de maio de 1893.

A ordem do dia é a apresentação do relatório e medidas de fazenda á camara dos deputados. Segundo se pôde deprehender da primeira analyse do elenco da medida ministerial o governo consegue equilibrar o orçamento ordinario do estado pela remodelação dos impostos (predial, industrial, sello, registo e alcool). A predial produzirá mais 300 contos, a industrial 600, o sello 500 e o alcool 300. Nas economias realisadas avultam 1:500 contos no ministerio da fazenda, 600 no das obras publicas, 500 no da marinha e ultramar, 50 no do reino, 90 no dos estrangeiros, etc. ou sejam mais de 3:000 contos. Adopta-se o systema do gremio para a distribuição da contribuição complementar á contribuição predial, o que representa um bom principio. Já o tinhamos na contribuição industrial. O gremio pôde corrigir muitos erros de distribuição.

Durante a quinzena a situação geral do mercado foi pouco animada, o que é natural pelas duvidas e hesitações resultantes de se não saber bem o plano financeiro do governo. A publicação das medidas de fazenda tranquillizará os espiritos e fará entrar tudo n'um caminho mais seguro e confiado. Os nossos fundos tiveram em Londres uma importante baixa devida, ao que parece, a boatos acerca da liquidação da questão da divida externa, sendo comtudo certo que houve um *fracas* geral em todas as cotações e o fundo portuguez foi influenciado por esse facto. Na bolsa de Lisboa o externo ficou a 26 perdendo 2 pontos, sem razão plausivel.

As obrigações Norte e Leste, desde que se assegurou estar a concluir-se o accordo com os credores, começaram a ter uma certa procura. Houve compradores a 16.500 réis mas faltaram vendedores. As acções do Banco de Portugal mantiveram-se firmes a 109.500 réis sem vendedores. No mercado de cambios não houve procura. As letras bancarias sobre Londres negociaram-se de 44 1/2 a 44 9/16, modificando-se esta divisa por causa da elevação da taxa de desconto no Banco de Inglaterra (3 1/2 %). As divisas Paris e Berlin também soffreram modificação. As libras regularam a 900 e 920 réis e os cheques a 43 7/8 e 44 sobre Londres, 648 a 652 sobre Paris, 267 a 268 sobre Berlin.

Pouco animado o mercado das inscripções que regularam a 30, 30,30, 30,40 e 29,85 fechando no sabbado a 29,30. Frouxa a divida externa:—28, 28,20 descendo a 27,70 fechando sabbado a 26, 26,20. Obrigações:—1888 (4 %) 13.5700 réis, com pouco movimento, 1890 (4 %) limitada venda a 30.5000 réis, 4 1/2 % reduzidas transacções a 34.500 réis. Continúa a procura das obrigações do Credito Predial de 6 % que tem compradores a 90.5000 réis e vendedores a 90.300 réis. As obrigações Loanda-Ambaca continuam a sustentar o preço de 46.5000 réis. As da Companhia das Aguas tiveram pequeno movimento a 59.5000 réis (2.º de 1892). Acções do Banco Lisboa & Açores 87.500 réis, do Commercial a 86.5000 réis, do Ultramarino a 48.5000 réis.

A proposito do Banco Ultramarino consta que o governo vae apresentar ao parlamento uma proposta de lei prorogando-lhe os privilegios, mas modificando algumas das clausulas da sua organização (1864) na parte referente ás taxas de juros, que são diminuidas, attendendo-se assim ás reclamações das provincias do ultramar. Apesar d'isso, é provavel que esta proposta soffra ainda importantes modificações no parlamento.

No mercado monetario houve certa facilidade nos descontos, não sendo comtudo muito abundantes na ultima semana (8 a 13). Para os effeitos de commercio realisaram muitos descontos á taxa de 6 e 6 1/2 %.

Causou alguma impressão a leitura do relatório do inquerito á situação bancaria do Porto, mas á ultima hora verificou-se haver importantes erros a rectificar, sendo recolhidos os exemplares distribuidos para ser o relatório sujeito a uma nova e escrupulosa revisão.

A' ULTIMA HORA

A questão dos credores estrangeiros

Segundo as informações mais conceituadas, á commissão de fazenda reunida hoje (15) á noite, apresentou o ministro da fazenda a seguinte solução da questão com os credores estrangeiros:—é mantido o pagamento immediato do terço em oiro fixado no decreto de 13 de junho de 1892, ficando, porem, garantida aos credores uma percentagem de 50 p. c. sobre o augmento das receitas das alfandegas excedendo 11.400 contos de réis até a sua situação ser igual á dos credores nacionaes. Os credores estrangeiros terão ainda 50 p. c. da diminuição que houver no agio, reduzindo o respectivo encargo orçamental, sempre com referencia á situação dos credores estrangeiros.

A Junta de Credito Publico terá o encargo d'este pagamento cobrando as respectivas receitas.

O sr. ministro da fazenda assegurou hoje na camara dos senhores deputados ter já o capital para o pagamento do coupon de junho.

J. F.

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

BOLSAS	TÍTULOS	1893 - MAIO - DIAS													
		1	2	3	4	5	6	8	9	10	12	13	15	—	—
Lisboa...	ACÇÕES Comp. Real Portugueza.	—	—	—	—	—	—	—	—	16.000	16.000	—	15.500	—	—
	» Ascensores mechanicos.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	OBRIG. Comp. Real Portugueza.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Nacional.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Atravez d'Africa.	41.000	—	42.000	—	—	46.000	—	46.000	—	46.000	—	—	—	—
Paris....	ACÇÕES Comp. Real Portugueza.	75	70	—	—	70	—	71	—	70.25	—	70	—	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal.	—	54.50	51	—	52	51	—	—	—	51.30	—	—	—	—
	» Norte de Hespanha.	163	163	160	164	167	168	164	168	165	163	—	—	—	—
	» Madrid-Zaragoza-Alicante	190	190	188	191.25	191.25	195	190	94	192	190	—	—	—	—
	» Andaluzes.	363	365	365	364	362.50	365	367	—	364	361	—	—	—	—
	OBRIG. Comp. Real Portugueza.	114	114	114	113.75	121.50	112.50	112.50	111	108	109	102.50	—	—	—
	» C. da Beira Alta.	92	92	89	88	89	—	88.50	85	82.50	82.50	—	—	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal.	148	148	148	147.50	148	147	147	145	142	145	—	—	—	—
	» Norte Hespanha 1.ª hypot.	334	334	334	333.50	334.50	335	333	332	332	332	—	—	—	—
	» Atravez d'Africa.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Londres..	» Atravez d'Africa.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Amsterd..	» Atravez d'Africa.	39	—	37	—	—	—	38	36	—	39	40	—	—	—
Bruxellas.	» Atravez d'Africa.	—	39	—	39	39	—	—	38	—	—	—	—	—	—

Receita dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Período de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO			
		1893			1892			Totaes		Diferença a favor de	
		Kil.	Totaes	Kilome- tricas	Kil.	Totaes	Kilome- tricas	1893	1892	1893	1892
COMPANHIA REAL	Antiga rede	de 16 a 22	de 16 a 22	de 16 a 22	de 16 a 22	de 16 a 22	de 16 a 22	de 16 a 22	de 16 a 22	de 16 a 22	de 16 a 22
	» e nova não	23 a 29	23 a 29	23 a 29	23 a 29	23 a 29	23 a 29	23 a 29	23 a 29	23 a 29	23 a 29
	garantida.	30 a 6	30 a 6	30 a 6	30 a 6	30 a 6	30 a 6	30 a 6	30 a 6	30 a 6	30 a 6
	Nova rede	16 a 22	16 a 22	16 a 22	16 a 22	16 a 22	16 a 22	16 a 22	16 a 22	16 a 22	16 a 22
	garantida.	16 a 22	16 a 22	16 a 22	16 a 22	16 a 22	16 a 22	16 a 22	16 a 22	16 a 22	16 a 22
Sul e Sueste...	26 a 1	26 a 1	26 a 1	26 a 1	26 a 1	26 a 1	26 a 1	26 a 1	26 a 1	26 a 1	26 a 1
	2 a 8	2 a 8	2 a 8	2 a 8	2 a 8	2 a 8	2 a 8	2 a 8	2 a 8	2 a 8	2 a 8
	9 a 15	9 a 15	9 a 15	9 a 15	9 a 15	9 a 15	9 a 15	9 a 15	9 a 15	9 a 15	9 a 15
Minho e Douro.	19 a 25	19 a 25	19 a 25	19 a 25	19 a 25	19 a 25	19 a 25	19 a 25	19 a 25	19 a 25	19 a 25
	26 a 1	26 a 1	26 a 1	26 a 1	26 a 1	26 a 1	26 a 1	26 a 1	26 a 1	26 a 1	26 a 1
	2 a 8	2 a 8	2 a 8	2 a 8	2 a 8	2 a 8	2 a 8	2 a 8	2 a 8	2 a 8	2 a 8
Beira Alta.....	26 a 1	26 a 1	26 a 1	26 a 1	26 a 1	26 a 1	26 a 1	26 a 1	26 a 1	26 a 1	26 a 1
	2 a 8	2 a 8	2 a 8	2 a 8	2 a 8	2 a 8	2 a 8	2 a 8	2 a 8	2 a 8	2 a 8
	9 a 15	9 a 15	9 a 15	9 a 15	9 a 15	9 a 15	9 a 15	9 a 15	9 a 15	9 a 15	9 a 15
Nacional (Mi- randella e Vi- zeu).....	26 a 4	26 a 4	26 a 4	26 a 4	26 a 4	26 a 4	26 a 4	26 a 4	26 a 4	26 a 4	26 a 4
	5 a 11	5 a 11	5 a 11	5 a 11	5 a 11	5 a 11	5 a 11	5 a 11	5 a 11	5 a 11	5 a 11
	12 a 18	12 a 18	12 a 18	12 a 18	12 a 18	12 a 18	12 a 18	12 a 18	12 a 18	12 a 18	12 a 18
Norte de Hesp- anha	8 a 14	8 a 14	8 a 14	8 a 14	8 a 14	8 a 14	8 a 14	8 a 14	8 a 14	8 a 14	8 a 14
	15 a 21	15 a 21	15 a 21	15 a 21	15 a 21	15 a 21	15 a 21	15 a 21	15 a 21	15 a 21	15 a 21
	22 a 29	22 a 29	22 a 29	22 a 29	22 a 29	22 a 29	22 a 29	22 a 29	22 a 29	22 a 29	22 a 29
Madrid — Zara- goza—Alican- te.....	9 a 15	9 a 15	9 a 15	9 a 15	9 a 15	9 a 15	9 a 15	9 a 15	9 a 15	9 a 15	9 a 15
	16 a 22	16 a 22	16 a 22	16 a 22	16 a 22	16 a 22	16 a 22	16 a 22	16 a 22	16 a 22	16 a 22
	23 a 29	23 a 29	23 a 29	23 a 29	23 a 29	23 a 29	23 a 29	23 a 29	23 a 29	23 a 29	23 a 29
Andaluzes	9 a 15	9 a 15	9 a 15	9 a 15	9 a 15	9 a 15	9 a 15	9 a 15	9 a 15	9 a 15	9 a 15
	16 a 22	16 a 22	16 a 22	16 a 22	16 a 22	16 a 22	16 a 22	16 a 22	16 a 22	16 a 22	16 a 22
	23 a 29	23 a 29	23 a 29	23 a 29	23 a 29	23 a 29	23 a 29	23 a 29	23 a 29	23 a 29	23 a 29
Zafra a Huelva.	16 a 22	16 a 22	16 a 22	16 a 22	16 a 22	16 a 22	16 a 22	16 a 22	16 a 22	16 a 22	16 a 22
	23 a 29	23 a 29	23 a 29	23 a 29	23 a 29	23 a 29	23 a 29	23 a 29	23 a 29	23 a 29	23 a 29
	30 a 6	30 a 6	30 a 6	30 a 6	30 a 6	30 a 6	30 a 6	30 a 6	30 a 6	30 a 6	30 a 6

HORARIO OFFICIALMENTE CONFERIDO da partida e chegada de todos os comboios, em 16 de maio

Lisb. R. a Porto	Porto a Lisb. R.	Figueira a Alfaz.	Alfaz. a Figueira	Lisb. R. a Casco	Casco a Lisboa R.	Fig.ª a V. Form.	V. Form. a Fig.ª	Vian. a Valença	Valença a Vian.
Part. 8-30 t.	Cheg. 7-15 m.	Part. 3-40 m.	Cheg. 4-23 m.	Part. 6-45 m.	Cheg. 8-6 m.	Part. 4-10 m.	Cheg. 3-0 t.	Part. 7-20 m.	Cheg. 9-37 m.
9-15 t.	9-15 m.	6-45 t.	7-44 t.	11-30 m.	12-49 t.	3-0 t.	4-35 t.	4-28 t.	5-3 t.
Lisb. C.S. a Port.	Port. a Lisb. C.S.	Aveiro a Porto	Porto a Aveiro	Lisb. T.P. a Faro	Faro a Lisb. T.P.	Pamp. a Mang.	Mang. a Pamp.	Nine a Braga	Braga a Nine
7-30 m.	9-0 t.	4-0 m.	6-15 m.	4-30 t.	5-0 m.	6-25 t.	9-37 t.	4-28 t.	5-3 t.
Lisb. R. a V. Alc.	V. Alc. a Lisb. R.	Abram. a Covilhã	Covilhã a Abram.	Lisb. T.P. a Pias	Pias a Lisb. T.P.	Mang. a Guarda	Guarda a Mang.	Port. a B.d'Alva	B.d'Alva a Port.
7-0 t.	5-10 m.	2-18 t.	4-10 m.	8-0 m.	4-55 t.	9-52 t.	12-45 m.	8-0 m.	3-45 t.
2.ª 4.ª e sab.	2.ª 4.ª e 6.ª	2-18 t.	4-10 m.	8-0 m.	4-55 t.	9-52 t.	12-45 m.	8-0 m.	3-45 t.
8-15 t.	2-40 m.	2-18 t.	4-10 m.	8-0 m.	4-55 t.	9-52 t.	12-45 m.	8-0 m.	3-45 t.
Lisb. R. a Badaj.	Badaj. a Lisb. R.	Abram. a Guard.	Guard. a Abram.	Lisb. T.P. a Ext.	Ext. a Lisb. T.P.	Porto a Braga	Braga a Porto	Porto a Regoa	Regoa a Porto
7-0 t.	6-14 m.	1-16 m.	10-25 m.	8-0 m.	3-45 t.	5-0 m.	8-10 m.	4-40 m.	11-30 m.
Lisb. C.S. a Bad.	Bad. a Lisb. C.S.	Covilhã a Guard.	Guard. a Covilhã	Beja a C. Branca	C. Branca a Beja	Porto a Vianna	Vianna a Porto	Porto a Valença	Valença a Porto
7-30 m.	9-50 t.	5-45 t.	7-5 t.	4-15 t.	7-6 t.	7-10 m.	8-58 m.	8-20 m.	1-30 t.
Lisb. C.S. a Sant.	Sant. a Lisb. C.S.	Lisb. R. a Cintra	Cintra a Lisb. R.	Lisb. T.P. a Set.	Set. a Lisb. T.P.	Dom. e dias sant.	8-58 m.	10-30 m.	2-50 t.
11-0 m.	1-40 t.	7-0 m.	8-13 m.	4-30 t.	10-10 m.	8-0 m.	9-50 m.	6-0 t.	11-30 t.
Lisboa R. a Fig.ª	Fig.ª a Lisboa R.	Lisb. R. a Cintra	Cintra a Lisb. R.	Dom. e dias sant.	65 0m.	8-23 m.	6-0 t.	5-40 t.	10-25 t.
7-0 m.	2-50 t.	7-0 m.	8-13 m.	P. Novo a Set.	Set. a P. Novo	Regoa a B.d'Alv.	B.d'Alv. a Regoa	7-0 m.	12-46 t.
Lisb. R. a Leiria	Leiria a Lisb. R.	Alcant. a Casco	Casco a Alcant.	Beja a Faro	Faro a Beja	7-0 m.	12-46 t.	1-45 t.	7-20 t.
6-0 t.	1-0 m.	8-56 m.	9-55 m.	11-10 m.	7-40 t.	1-45 t.	7-20 t.	1-45 t.	7-20 t.
Leiria a Figueira	Figueira a Leiria	Aos domingos e dias sant.	8-56 m.	6-20 m.	2-30 t.	1-45 t.	7-20 t.	1-45 t.	7-20 t.
Part. 5-30 t.	Cheg. 7-35 t.	2-0 t.	2-54 t.	6-20 m.	2-30 t.	1-45 t.	7-20 t.	1-45 t.	7-20 t.
4-45 m.	6-25 m.	8-30 t.	9-24 t.	6-20 m.	2-30 t.	1-45 t.	7-20 t.	1-45 t.	7-20 t.

ABREVIATURAS

R. — Central do Rocio.
C. S. — Caes dos Soldados.
T. P. — Terreiro do Paço.

Conferencia

Realisou-se no dia 9, na sociedade de Geographia, uma conferencia feita pelo distincto professor da Sorbonne de Paris, Mr. Ernest Menusier, sobre *la question du jour*, ou seja, a nossa questão financeira.

O illustre orador, em phrase muito elegante e levantada elogiou muito o nosso paiz, demonstrando que o nosso estado financeiro não é tão precario como pretendem outros cujo interesse está todo em nos aviltar, em não deixar que se restaure o nosso crédito em boas condições e que possamos desafogadamente governar-nos independentes da interveção estrangeira nos nossos negocios; porque se Portugal tivesse muita firmeza no seu proceder, muito tino na sua administração; se convertesse a nossa bella capital em um deposito dos productos que da Africa e da America aqui viriam para se repartir d'aqui por todo o velho mundo, o nosso paiz ficaria em condições taes que seriam as grandes potencias que de nós se tornariam dependentes. Completamente d'accordo.

Aconselhou a criação de uma marca official para os nossos vinhos do Porto, o que seria uma grande providencia se fosse factivel, e citando um trabalho do director d'esta *Gazeta* (distinção que muito agradecemos) demonstrou que a Allemanha é o paiz mais exportador do vinho do Porto (!)

Lembrou tambem a vantagem que teriamos de entrar na união monetaria latina, e a de nos ligar ás nações na nossa raça em todas as alianças que podem constituir o estreitamento d'esta grande familia europea. Foi muito applaudido.

O distincto professor, membro da academia de ciencias de Paris, Roma, Bolonha e Salford, official da instrucção publica, cavalleiro de Christo, etc., provou no seu discurso ser um homem de excepcional intelligencia e grandes recursos oratorios.

Linhas portuguezas

Novos tramways.—Foi concedida ao sr. Narciso Teixeira Martins Ferro licença para construir e explorar uma linha ferrea americana com tracção animal, entre a avenida esquerda da ponte de Villa Nova de Gaia e as Vendas de Grijó, e entre a estrada real n.º 10, pela qual segue esta linha, e a ponte de Tabuaços.

Publicaremos no proximo numero o respectivo alvará.

Estação de Torre das Vargens.—Tambem foi já aprovado o projecto de alargamento d'esta estação, para a installação de um bufete em boas condições de oferecer toda a commodidade aos passageiros que teem que esperar n'aquella estação os comboios para seguirem da linha de leste para o ramal de Caceres ou vice-versa.

Abrantes.—Estão muito adiantados os trabalhos de ampliação d'esta estação, trabalhos indispensaveis e previstos no projecto de construcção da linha da Beira Baixa.

Fica uma bella estação a que dá grande elegancia a sua larga plataforma de passageiros e a marquise que cobre as duas vias.

Linhas hespanholas

Valladolid a Ariza.—Dizem os nossos collegas de Valladolid, que se eleva a oito mil o numero de operarios que trabalham na linha do caminho de ferro de Valladolid a Ariza, e por este motivo as obras adiantam d'uma forma espantosa.

Em breve, dizem, se adjudicarão de barracas a construir na dita linha, de sorte que a construcção acabará no praso marcado na concessão sem se precisar da nova prorrogação.

Linhas estrangeiras

FRANÇA

O extracto das receitas d'exploração dos caminhos de ferro francezes de interesse geral durante os annos de 1892 e 91 dá os seguintes numeros:

Designação	Extensão explorada até 31 dez.		Receitas totaes		Receita por dia—kilom	
	1892	1891	1892	1891	1892	1891
Rede do Estado.....	2.667	2.665	38.508.854	37.796.083	39	39
Companhias principaes...	31.491	30.963	1.117.341.682	1.117.223.287	98	100
Companhias diversas.....	851	693	8.124.919	7.577.326	29	37
Caminhos não concedidos	320	309	1.208.872	1.197.204	11	11
Totales....	35.339	34.630	1.165.188.327	1.163.793.900	91	93

As secções abertas á exploração em 1892 teem um desenvolvimento total de 704 kilometros.

A companhia do Norte terminou os importantes trabalhos que lhe permitem organizar, d'accordo com a linha de Cintura e a de Oeste, um serviço de comboios que permitirá aos numerosos viajantes dos bairros servidos pelas estações do Norte e Este poderem tomar bilhete directo para o bosque de Bologne, para Auteuil, etc., partindo da estação do Norte e sem transbordo.

Aos quatro comboios que em cada hora circulam presentemente na linha de Cintura, dois que partam de Saint-Lazare e dois circulares, vão juntar-se dois comboios da estação do Norte, de forma que a linha de Cintura terá dez comboios por hora em cada sentido. Além d'isso, as marchas serão de grande velocidade, e os comboios pesados, que só chegam ao seu destino com atraso, vão ser substituídos por trens ligeiros e rapidos.

N. B.—Para darmos logar a outros assumptos, de interesse immediato, somos forçados á ultima hora a restringir estas secções.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Assembléa geral de 1.º de outubro de 1892

RELATORIO DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

PARTE SEGUNDA

(Continuado do n.º 129)

As obrigações de 3 0/0 da 1.ª á 6.ª serie de propriedade da Companhia eram 10:110:

Em poder de Dutilleul (restituição em litigio) ..	117
» » do Gran Central Español	500
Depositado á ordem no Banco Lusitano	9:493
Numero como acima	10:110

As obrigações de 4 0/0, serie unica de propriedade da Companhia eram 9:181.

Depositado á ordem no Banco Lusitano.....	4:801
Em caução:	
Na Société Marseillaise	1:415
da Casa Brown Shipley & C.º	2:965
Numero como acima	9:181

As acções da Companhia Real de sua propriedade eram 7:125, assim representadas:

Carteira de Lisboa	40	
Carteira de Paris.....	300	340
Depositadas no Crédit Lyonnais (dossier Governo)		420
Depositadas á ordem no Banco Lusitano		377
Auxílio prestado ao mesmo Banco		300
Em caução:		
No Crédit Mobilier	400	
Na casa Brown Shipley & C.º.....	5:288	5:688
Numero como acima		7:125

Como já n'outro logar fica dito, e suppondo a peor das hypotheses, os encargos effectivos da Companhia, afóra os de exploração, sobem, n'um anno, a 3:280 contos, do que, descontada a importancia da garantia da linha da Beira Baixa, resultará a quantia de 2:880 contos; e como podemos considerar as receitas liquidas das ditas despesas de exploração em cerca de 2:000 contos, incluindo garantia do caminho de ferro de Torres-Alfarellos, e depois de concluidas todas as nossas linhas, teremos, repetimos, na peor das hypotheses, um deficit de, proximoamente, 900 contos. Este deficit póde e deve ser bastantemente attenuado pela parte dos encargos referentes não só aos titulos na carteira da Companhia mas tambem a outros depositados fóra, incluindo os que o foram no Banco Lusitano, que ao pedido que lhe foi feito para os entregar respondeu, como já dito está, que ia pedir nos tribunaes a liquidação das contas com esta Companhia.

Em vista pois da deficiencia dos nossos productos, para satisfacção integral dos nossos encargos, como no decurso d'este trabalho vae indicado, o conselho não hesita em propôr, d'accordo com a exposição feita pelo nosso collega o sr. Closon para a reconstituição da Companhia, cuja historia tereis nas actas do conselho de 28 de junho e 2 e 14 de julho que vão publicadas por extracto nos documentos n.º 19, 20 e 26, e bem assim na rectificação do sr. barão de Merck, constante do documento n.º 27, que auctoriseis a administração legal da Companhia a negociar com os crédores d'ella a conversão e redução da divida social, assim como a reorganisação da nossa sociedade.

A execução d'esse plano, que a sabedoria da assembléa modificará como mais conveniente fôr, depende, é verdade, da promulgação de lei portugueza, talvez de caracter geral, que modifique o direito, relativamente a existencia das Companhias de caminhos de ferro, que são meras administradoras e usufructuarias de propriedade do estado; — mas é um plano, que se nos affigura poder tirar a Companhia das enormes difficuldades com que lucha, não só pela crise geral, como pelo mallogro de muitas operações, que, coroadas de bom exito, e quiçá, melhor estudadas, teriam levado a Companhia a um estado de desafogo que haveria resistido a todas as crises.

O *vae victis* foi mais uma vez verdadeiro: — as ousadias e as temeridades coroadas de triumpho não teem senão louvores: — se a infelicidade as acompanha, o côro das lamentações não deixa nunca de se ouvir por sobre todas as considerações d'outra ordem, por mais valiosas e justas que ellas sejam.

O plano do sr. Closon visa a, com os recursos actuaes da Companhia, com economias, com o augmento de receita, que inevitavelmente ha de trazer uma exploração bem e sensatamente organisaada, tirar os meios necessarios para nos libertarmos da divida fluctuante actual, adquirir fundos para a conclusão das nossas linhas e para liquidarmos as nossas responsabilidades pelas linhas hespanholas, satisfazer o juro das actuaes obrigações, depois de reduzido o seu nominal, assegurar aos actuaes obrigatarios participação nos lucros da Companhia, como compensação da perda presente de parte do seu capital e assegurar aos accionistas o dividendo com que, na actualidade, não podem contar.

A proporção que estes diversos elementos de composição devem ter entre si não póde, em todos os seus pormenores, ser fixada, porque depende da vontade da maioria dos crédores, das leis do paiz a que todos os accordos teem de estar sujeitos e até das circumstancias dos mercados; — mas tendo a proposta partido de um representante dos obrigatarios com alta competencia para tratar do assumpto, o conselho não duvidou apoiar-a com a melhor vontade e patrocinar a sua approvação pela assembléa geral.

Nas actas (documentos n.º 24 e 25) e nos demais documentos juntos a este relatorio, a assembléa terá todos os elementos de apreciação da mesma proposta.

O conselho fará distribuir, conjunctamente com este relatorio, todos os das commissões especiaes indicadas pela ultima assembléa geral de 16 de janeiro de 1892., se esses relatorios lhe forem apresentados.

O vosso conselho d'administração, em vista do que fica exposto, submette ao voto da assembléa geral as seguintes

Resoluções

1.ª

Que, enquanto durarem as circumstancias economicas actuaes, seja paga pela Companhia a contribuição industrial dos seus empregados, como o fazia a caixa dos soccorros.

2.ª

Que a assembléa concede ao conselho d'administração da Companhia as seguintes auctorisações, sobre o uso das quaes o mesmo conselho pedirá, opportunamente, a confirmação da dita assembléa geral:

a) Para negociar todos e quaesquer contractos e accordos tendentes a diminuir fi encargo annual da Companhia, podendo dar

aos actuaes portadores d'obrigações, participação nos haveres sociaes, em harmonia com o pensamento da proposta do sr. Closon;

b) Para realizar todos os accordos e operações precisas para a conclusão das linhas que nos estão concedidas;

c) Para realizar quaesquer accordos relativamente ás linhas hespanholas com que temos contracto, de maneira a reduzir os encargos actuaes e ao mesmo tempo fazendo com que o trafego das nossas linhas tenda a augmentar, em vista d'esses accordos e pelo mutuo transporte de passageiros e mercadorias de ou para o paiz visinho; e

d) Para negociar com o governo as necessarias modificações dos estatutos, assegurando representação na gerencia aos actuaes portadores d'obrigações na razão de um terço do numero dos administradores, e dando tambem representação ao governo no mesmo conselho, enquanto elle fôr crédor da Companhia.

3.ª

A assembléa geral fixa em a retribuição annual do conselho d'administração, e em a do conselho fiscal.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes em sessão do conselho d'administração de 3 de agosto de 1892.

(Assignados) *Conde de Burnay*, presidente, vencido, reservando explicar meu voto á assembléa geral—*Antonio Centeno*—*Conde de Magalhães*—*Francisco Teixeira de Queiroz*—*João Anastacio de Carvalho*—*Luiz Gonzaga dos Reis Torgal*—*Manuel de Castro Guimarães*—*Manuel José Monteiro*—*Manuel Paes Villas Boas*—*O. Danican Philidor*—*Victorino Vaz Junior*—*Antonio Maria Pereira Carrilho*, vice-presidente e relator.

Avisos de serviço

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Romaria ao Senhor de Mathosinhos

Domingo 21 de Maio de 1893

Por motivo d'esta romaria effectuar-se-hão no dia acima indicado os comboios n.º 13 e 14 entre Aveiro e Porto e volta sendo a

Ida—Partida de Aveiro ás 4,0 h. m.

Chegada a Porto ás 6,15 h. m.

Volta—Partida de Porto ás 4,15 h. t.

Chegada a Aveiro ás 6,31 h. t.

São validos para estes comboios os bilhetes simples e de ida e volta das tarifas em vigor.

Lisboa 6 de maio de 1893.

Transporte gratuito de taras vasias

(Do serviço de vinho, aguardente, azeite, etc.)

Previne-se o publico de que a concessão especial de transporte de taras vasias, a que se refere a condição 2.ª da tarifa especial n.º 2 de pequena velocidade de 28 de agosto de 1889, condição que a seguir se reproduz, só tem effeito quando integralmente sejam cumpridos pelos expedidores ou consignatarios, segundo os casos, os preceitos estipulados, e não falem os meios praticos para se provar que as remessas das taras vasias correspondem exactamente ás remessas das taras cheias, pois que, fóra d'estas condições, não será dado seguimento a pedido algum, que se apresente, para que deixe de se considerar como effectiva a cobrança que proceder.

Condição 2.ª da tarifa especial n.º 2 de pequena velocidade:

«E' concedido o transporte gratuito e isenção de despesas accessorias de serviço braçal ás taras vasias das expedições a que forem applicados os §§.—1.º (Vinho e vinagre, em cascos, barris ou ôdres, por expedição de 500 kilogrammas, ou pagando como tal); 2.º (Aguardentes e azeite em cascos, barris ou ôdres, por expedição de 500 kilogrammas, ou pagando como tal); 4.º (Bebidas fermentadas, gazosas e refrigerantes, por expedição de 50 kilogrammas, ou pagando como tal), d'esta tarifa e que precedentes das estações de Lisboa (Caes dos Soldados ou Alcantara) Figueira e Villa Nova de Gaia, regressarem cheias, das estações para onde se houverem destinado, e d'aquellas taras que, transitando cheias para as referidas estações de Lisboa, Figueira ou Gaia, regressarem vasias ao ponto de procedencia.

No primeiro caso, reembolsar-se-ha, mediante a apresentação das cartas de porte, a importância do transporte e despesas accessorias do serviço braçal da remessa em vasio, no acto do pagamento do transporte da remessa em cheio.

No segundo caso, proceder-se-ha por meio de vales de retorno que deverão ser requisitados nas estações de partida e que só sortirão effeito sendo acompanhados pelas cartas de porte das primitivas remessas.

N'um ou n'outro caso, esta concessão, caduca aos 90 dias da data da primitiva remessa.

A Companhia não responde por quebras, rupturas ou avarias de qualquer genero, que possam soffrer as taras vasias transportadas nas condições da presente.»

Lisboa, 8 de maio de 1893.

Linha da Beira Baixa

Com auctorisação superior é aberta á exploração desde 11 de maio corrente, a 3.ª secção da linha da Beira Baixa, que comprehende o trajecto entre a estação da Covilhã e o ponto de junção com a linha da Beira Alta, proximo á estação da Guarda, estabelecendo-se os preços dos transportes pela tarifa geral de leste e norte, e os das despesas accessorias pela respectiva tarifa de 1 de dezembro de 1888.

Lisboa, 8 de maio de 1893.

Arrematações

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento de correias de couro

Esta companhia recebe propostas até o meio dia de 14 de junho proximo futuro para o fornecimento de 625,™ de correia de couro para transmissões de movimentos de machinas.

As condições e amostras estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens, edificio da estação de Santa Apolonia, e em Paris na agencia da companhia, 39, rue de la Chaussée d'Antin.

Lisboa, 8 de maio de 1893.

Fornecimento de amianto

Esta Companhia recebe propostas até ao meio dia de 16 de junho para o fornecimento de 1:000 folhas de amianto.

As condições e amostras estão patentes em Lisboa na repartição central dos armazens, edificio da estação do Caes dos Soldados e em Paris na Agencia da Companhia, 39 rue de la Chaussée d'Antin.

Lisboa, 12 de Maio de 1893.

Caminhos de ferro do Sul e Sueste

Faz-se publico que pela uma hora da tarde de 22 do corrente, perante a direcção dos caminhos de ferro do Sul e Sueste serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para o fornecimento de 200 molas espiraes para pára-choques entre machinas e tenders.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de 7.500 réis, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5 % da importancia total da arrematação por aquelle dos licitantes a quem o fornecimento for adjudicado.

Lisboa, 9 de maio de 1893.

Faz-se publico que pela uma hora da tarde de 23 do corrente, perante a direcção dos caminhos de ferro do Sul e Sueste, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para o fornecimento de 200 metros de madeira de choupo.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de 4.500 réis, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5 % da importancia total da arrematação por aquelle dos licitantes a quem o fornecimento for adjudicado.

Lisboa, 10 de maio de 1893.

Faz-se publico que pela uma hora da tarde de 2 de junho proximo perante o administrador do 2.º Bairro de Lisboa serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para o fornecimento de duas barcas de ferro para transporte de lodo.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de 35.000 réis o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5 % da importancia total da arrematação por aquelle dos licitantes a quem o fornecimento for adjudicado.

Lisboa, 10 de maio de 1893.

Faz-se publico que pela uma hora da tarde de 31 do corrente perante o administrador do 3.º Bairro de Lisboa serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para o fornecimento de 2.500 kilogrammas de sebo refinado.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de réis 13.500, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5 % da importancia total da arrematação por aquelle dos licitantes a quem o fornecimento for adjudicado.

As condições d'estes concursos estão patentes na secretaria da direcção, largo de S. Roque, n.º 22, onde podem ser examinadas todos os dias uteis desde as dez horas da manhã até às 4 da tarde.

Lisboa, 12 de Maio de 1893.

Cabo dos Açores

A *Eastarn Telegraph Company* vae apresentar ao governo uma proposta para o lançamento do cabo dos Açores. Ouvimos que é feita sobre as bases da proposta *Maintenance and construction telegraph Company*, com algumas modificações determinadas pelas circumstancias que se deram depois da concessão malograda da *Société française des telegraphes soumarins*.

Mercado de metaes

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

Cotações semanaes para Portugal e Hespanha, em 11 de maio

				PREÇOS
Zinco				
Caes Londres.....	18	-	-	18 2 6
Chapas de zinco				
F. o. b. Antwerp.....	21	-	-	21 10 -
Chapas de cobre				
F. o. b. Liverpool ou Londres.....	56	-	-	56 10 -
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.....	95	-	-	95 10 -
Estanho em barras				
F. o. b. Londres e Liverpool.....	96	-	-	96 10 -
Prata			38 7/16	
Manganez				
(Por unidade de metal mang.).....	-	1	-	- 1 3
Carvão de New Castle				
Steam Coal grosso.....	-	8	9	- 9 3
Gaz e forjas.....	-	6	6	- 7 6
Coke para fundição.....	-	12	-	- 1 65

AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMMISSÕES RECOMMENDADAS

MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS RECOMMANDÉES

Lisboa. — Amancio José Alves — Rua dos Bacalhoeiros.
Lisboa. — Edwards Brothers — Rua dos Fanqueiros, 30.
Lisboa. — Rodolfo Reck — Rua dos Douradores, 21.
Lisboa. — Carlos C. Dias — (vinhos, fructas e outras commissões) — Rua do Jardim do Regedor, 35.
Lisboa. — C. Mahony & Amaral. — Rua Augusta, 100, 2.º

Lisboa. — José Monteiro da Silva — Travessa de S. Nicolau, 19
Leiria. — Antonio C. d'Azevedo Batalha.
Santarem. — José F. Canha.
Porto. — Augusto Laverré — Rua de S. Francisco.
Covilhã. — José do Nascimento Arraiano — Casa de commissões.
Londres. — Fernando Demolder — 21, Gt. St. Helens.
Liverpool. — Edwards Brothers — Alexandra Buildings.
Manchester. — Edwards Brothers — Jackson Row, 14.
Hamburgo. — Augusto Blumenthal.

Typographia do Commercio de Portugal

35 — Rua Ivens — 41

Papel feito especialmente pela Companhia do PAPEL DO PRADO

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR

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

LISBOA **Braganza Hotel** — Salons, vue splendide sur la mer, service de 1.º ordre. — Propr. Victor Sassetti.

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

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

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

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

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

LISBOA **Hotel Atlantico** — Largo do Corpo Santo, 13 — Dans le centre de la capitale et près du Tage, tramways pour toute la ville. — 1\$000 à 2\$500 par jour.

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

LISBOA **Hotel Avenida** — Maison de 1.º ordre — vue splendide — salons pour familles — voitures. — Avenida, 55 — Propr. João da Matta, 1.º cuisinier du Portugal.

LISBOA **on don 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 diante.

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

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

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

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

CASCAES **Hotel Central.** — De 1.º ordre — Cuisine et service français — Salles de lecture et de conversation — Grand confortable — On parle toutes les langues.

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

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

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

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

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

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

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

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

BUSSACO **Hotel Restaurant da Matta.** — 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 inexcédível, bom serviço, preços modicos, trens d'aluguer e carreira, para as estações de Cella e Vallado. Prop. A. de S. Romão.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

SEVILHA **Hotel d'Europe** — Fonda de Europa — prop. Bernardino Ricca. Salão de leitura. Omnibus na estação. Calle Gallegos 19, Sierpes 95. Meza redonda ás 6 horas. Fala se italiano, inglez, francez e portuguez.

MALAGA **Nuevo Hotel Victoria** — Prop. Cristóbal Gambero — Calle del Marqués de Larios, 9 — Bellos aposentos, excellente serviço de 5 a 7,50 pesetas por dia.

GRANADA **Hotel Victoria** — prop. Federico Iniesta. Sitio o mais central proximo do commercio e dos theatros. Preços moderados. Central do caminho de ferro na porta do Hotel.

Banhos das Caldas da Amieira—Aguas chloretadas

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

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

Applicam-se os banhos de imersão e douches d'estas aguas para: reumatismo, estomago, figado, baço, molestias herpeticas, leuchorrêas, inflamações de quaesquer órgãos, anemia, chlorose, etc.

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

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

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

Desde 1 de junho haverá bilhetes diarios de ida e volta entre a Figueira da Foz e a Amieira, e das outras estações, com validade de dois mezes.

THERMAS DOS CUCOS

(TORRES VEDRAS)

AGUAS CHLORETADAS SODICAS

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

RHEUMATISMO, GOTTA, SCIATICA, ETC.

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

Lymphatismo e escrofulismo; engorgitamentos glandulares; rachitismo; reumatismo chronico e deformações consecutivas; gotta não febril, especialmente na de forma regular e localisação visceral; paralyrias, especialmente de origem cerebral; anemia e chlorose; predisposição a tísica antes das manifestações da tuberculose; hyperemia mechnica do figado; leucoeytoso hepatica; cachexia palustre e hepática dos climas quentes; lithiase renal; doenças de utero e recto; nevral-

gias, sobretudo de origem rheumatica, choloretica e syphilitica; sciatica; neurasthenia; atrophia muscular; affecção chronica da pelle e nomeadamente eczema secco; acné; pemphigo e psoriasis; syphilides; lesões osseas e articulares de natureza syphilitica ou outras; ulceras, nevroses, cárias, tractos fistulosos, coxalgia; tumores brancos; abscessos frios e por congestão; mal de Pott; antigas fracturas; entorses; retracção de tendões e falsas anquiloses.

A direcção medica d'este estabelecimento está confiada ao distincto clinico o Ex.^{mo} Sr. Dr. Justino Xavier da Silva Freire

VENDA DAS AGUAS

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

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

GUIA DAS AGUAS MINERAES DOS CUCOS

A venda no deposito da administração, rua dos Fanqueiros, 282; na livraria do sr. Antonio Maria Pereira, rua Augusta; Ferin & C.^a (sucessores) rua Nova do Almada; no estabelecimento dos Cucos e nos hotéis de Torres-

PREÇO 800 RÉIS



THERMAS DE CALDELLAS

Grande Hotel da Bella Vista

Gerente—Joaquim José de Mattos Braga—Caldellasa, Correio de Amares

A DIRECTOR—D. MARIA MATTOS

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

CONSULTAS

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

PORTO

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

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 proveniências estrangeiras, e que melhor se adaptam ao nosso clima, o que se acha bem reconhecido por experiencia propria, e **amplamente comprovado pelo favor sempre crescente do publico.** Mais uma vez se recommenda aos amadores, proprietarios e lavradores pela certeza que offerece de encontrarem todo o anno sementes novas, garantidas, **de absoluta confiança e sem competencia.**

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

Ervilhas. — Nova chegada das 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 côres e qualidades; umas para comer em verde, de vagens muito finas sem fio nem pergaminho, outras de debulhar, de diferentes espécies as mais superiores: Os CARRAPATOS e de DEBULHAR, em variedades de trepar e anãs. Já se podem principiar a semear d'esta epoca em diante.

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

Catalogo Geral de Flores

DA

CASA FREDERICO DAUPIAS

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

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

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

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

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

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

Grainha de vinha americana. — As melhores variedades.

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

SEMENTES DE FLORES

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

35, 1.º — Rua Nova do Carmo — LISBOA

DYNAMITE GOMMA

1\$100 RÉIS O KILO

FABRICA NA TRAFARIA

Preços:—Dynamite n.º 1, cada kilogramma 17000 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

COMPRA, VENDE, FABRICA

RESTAURA

Moveis em todos os

estilos

AUGUSTO JOSÉ BARREIRA

DEPOSITO

30, L. de S. Carlos, 32

OFFICINAS

4 RUA ANCHIETA, 15

LISBOA

D. M. DA COSTA RIBEIRO & C.

Effectuam transacções em todos os ramos bancarios e commerciaes

Tomam e collocam letras sobre todo o reino.

Compram e vendem papeis de credito.

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

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

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

ESCRITORIO

23—Calçada de S. Francisco—LISBOA

Telephone n.º 313

CAMINHOS DE FERRO DO MINHO E DOURO

TARIFA ESPECIAL N.º 3—GRANDE VELOCIDADE

BILHETES DE IDA E VOLTA

POR PREÇOS REDUSIDOS

DESDE 1 DE MAIO DE 1893

Das estações abaixo indicadas ás da frente ou vice-versa	Vianna		Ancora		Caminha		Lanhellas		Cerveira		Valença	
	CLASSES		CLASSES		CLASSES		CLASSES		CLASSES		CLASSES	
	2. ^a	3. ^a	2. ^a	3. ^a	2. ^a	3. ^a	2. ^a	3. ^a	2. ^a	3. ^a	2. ^a	3. ^a
Vianna	—	—	290	200	400	300	500	360	600	400	880	630
Ancora	290	200	—	—	150	100	240	160	350	250	600	400
Caminha	400	300	150	100	—	—	100	80	200	150	470	340
Lanhellas	500	360	240	160	100	80	—	—	100	80	380	280
Cerveira	600	400	350	250	200	150	100	80	—	—	280	200
Valença	880	630	600	400	470	340	380	280	280	200	—	—

CONDIÇÕES

1.^a Estes bilhetes são validos unicamente para os dias e comboios para que forem vendidos, e só têm validade para as estações n'elles indicados.

2.^a Será considerado sem valor todo o bilhete encontrado fóra da condição 1.^a, tendo o passageiro que pagar a importancia do seu logar pela tarifa geral.

3.^a A' ida deverá o passageiro apresentar, quando lhe fôr exigido, as duas partes do bilhete, ida e volta, sendo nullo todo o bilhete encontrado em outras condições.

4.^a O passageiro que occupar uma classe superior á indicada no seu bilhete, pagará a differença de classe segundo os preços da tarifa geral, quer o caso se dê á ida, quer á volta.

5.^a Estes bilhetes dão direito ao transporte gratuito de 30 kilogrammas de bagagens.

6.^a Ficam em vigor as condições das tarifas geraes em tudo que não seja contrario ao que a presente estipula.

7.^a Fica revogada a ordem da Direcção n.º 5 de 10 de outubro de 1882, na parte em que se refere a bilhetes de ida e volta de 2.^a e 3.^a classes, entre as estações indicadas na presente tarifa.

Porto, 25 de abril de 1893.

O engenheiro director,

Augusto Cesar Justino Teixeira

LINHA DA BEIRA BAIXA

Abrantes

6	Alferrarede																												
14	8	Mouriscas (apeadeiro) (*)																											
19	14	6	Alvega-Ortiga																										
28	22	14	9	Belver																									
41	36	28	22	14	Barca de Amieira																								
57	52	44	38	30	16	Fratel																							
64	58	50	45	37	23	7	Rodam																						
80	75	67	61	53	39	23	17	Sarnadas																					
94	89	81	75	67	53	37	31	15	Castello Branco																				
107	102	94	88	80	66	51	44	28	14	Alcains																			
115	109	101	96	88	74	58	52	35	21	8	Lardoza																		
125	119	111	106	97	84	68	61	45	31	18	10	Castello Novo																	
129	123	115	110	102	88	72	66	49	35	22	15	6	Alpedrinha																
133	127	119	114	106	92	76	69	53	39	26	18	9	6	Valle de Prazéres (apeadeiro)															
139	134	126	120	112	98	82	76	60	46	32	25	15	11	7	Fatella-Penamacor														
143	138	130	124	116	102	86	80	63	49	36	29	19	15	11	6	Alcaide (apeadeiro)													
148	142	134	129	120	107	91	84	68	54	41	33	23	19	15	9	6	Fundão												
164	155	147	142	133	120	104	97	84	67	54	46	36	32	28	22	18	13	Tortozendo											
166	160	152	147	138	125	109	102	86	72	59	51	41	37	33	27	23	18	6	Covilhã										
179	174	166	160	152	138	123	116	100	86	72	65	55	51	47	41	37	32	19	14	Caria									
184	178	170	165	156	143	127	120	104	90	77	69	59	55	51	45	41	36	23	19	6	Belmonte								
198	192	184	179	170	157	141	134	118	104	91	83	73	69	65	59	55	50	37	33	19	15	Benespera							
207	202	194	188	180	166	150	144	127	113	100	93	83	79	75	68	64	60	47	42	28	24	10	Sabugal						
212	206	198	193	184	171	155	148	132	118	105	97	88	83	79	73	69	65	52	47	33	29	15	6	Bifurcação na linha da Beira Alta					
213	207	199	194	185	172	156	149	133	119	106	98	89	84	80	74	70	66	53	48	34	30	16	7	1	Guarda (Beira Alta)				

Manoel Affonso d'Espregueira