

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

Contendo uma PARTE OFICIAL, 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

Annexo d'este numero

Tarifa especial P. n.º 9 de grande velocidade, do Minho e Douro — passageiros, bagagens e cães para Povoa e Villa do Conde.

SUMMARIO

A rede vicinal em Portugal.
A nossa carta da Belgica, por A. Urban.
Parte Official. — alvará de 4 de maio, portarias de 8, 16 e 27 de maio.
Tarifas de transporte.
Contratos de transporte.
Bilhetes baratos.
O imposto de sello nas guias de bagagens e mercadorias.
Os negócios da Companhia Real.
Boletim financeiro — de Lisboa, por J. F.
Cotações dos títulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro.
Receita dos caminhos de ferro portugueses e hespanhóis.
Horario da partida e chegada dos comboios.
Novo horario dos comboios.
Linhas portuguesas. — Thomar a Payalvo e outras — Pessoal da Companhia Real — Linhas africanas.
Linhas hespanholas. — Estação de Madrid-Atocha — Linha de Canfranc — Pontevedra a Carril — Alcoy a Gandia — Caaltayud-Teruel-Sagunto — Santander a Bilbao — Exame de pontes.
Linhas estrangeiras. — França — Inglaterra — Russia — Suíça — Turquia — Estados Unidos.
Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses. — parecer do conselho fiscal.
Avisos de serviço.
Arrematações.
Agencias de transportes.
Agenda do viajante.
Anuncios.

A rede vicinal em Portugal

DISSEMOS no nosso numero de 16 d'abril que em breve seria apresentada ao governo uma proposta para a construcção de uns 4:700 kilometros de linhas vicinaes, assentes sobre estradas, e so-

bre este projecto démos já alguns esclarecimentos segundo o que, até então, nos era permitido avançar.

Hoje que essa proposta foi já presente no ministerio das obras publicas, podemos completar esses esclarecimentos, e fazer sobre ella as considerações que as suas condições nos suggerem.

O autor da proposta é o sr. Hyppolite de Baère, activo engenheiro, constructor do tunnel da Ave Maria, da linha urbana do Porto, e tem o apoio de um grupo de capitalistas d'aquella cidade.

Como dissémos, o sr. de Baère propõe-se construir, sobre as estradas reaes e districtaes de todo o paiz, uma rête de vias ferreas de bitola reduzida, 0^m,75, formando um total calculado em 4:718 kilometros.

Esta rête dividir-se-hia em tres zonas :

1.^a zona, do norte, comprehendendo toda a parte do paiz desde Valença e linha de fronteira norte até uma divisoria que atravessa de Figueira da Foz em diagonal por Coimbra, Cannas de Senhorim, Celorico, Villa Franca das Naves e Villar Formoso, n'uma extensão de 2:019 kilometros.

2.^a zona, do centro, abrangendo todo o espaço entre aquella, ao norte, e a divisoria sul, partindo de Peniche por Santarem, Moura, Arraiolos, Evora, Reguengo e Mourão, n'um total de 1:457 kilometros.

A 3.^a zona, do sul, alcança todo o resto do paiz, incluindo portanto a parte mais importante do districto de Lisboa, o Ribatejo, e a restante dos districtos de Evora e o Algarve, até o seu extremo sul, na extensão de 1:242 kilometros de linhas.

Detalhando mais a descripção d'estas linhas, eis o mappa demonstrativo da sua extensão, estradas em que seriam construidas e pontos atravessados.

Estradas		Direcção		Extensão em kilometros	Localidades principaes atravessadas
Real n.º	Districtal n.º	de	a		

1.^a — ZONA, DO NORTE

23	Valença.....	Melgaço.....	78,344	Monção, Valladares, S. Gregorio.
1	Monção.....	Val-de-Vez.....	34,956	Paredes.
1	Caminha.....	Idem (Ponte).....	37,000	Ponte da Barca, Picco, Villa-Verde.
3	Val-de-Vez.....	Braga.....	36,899	Ponte de Lima.
25	Vianna.....	Val-de-Vez.....	43,599	Vieira, Ruivães, Morgade.
28	Braga.....	Chaves.....	125,786	Vinhaes.
37	Chaves.....	Bragança.....	97,373	Milhão, Quintanilha, Outeiro.
37	Bragança.....	Miranda do Douro.	67,045	Guimarães, Margaride, Amarante, Mezão Frio.
27	Braga.....	Regoa.....	97,411	Vidago (Ouro).
5	Chaves.....	V. ^a Pouca d'Aguiar	38,850	Cavez, Fafe, Cerva.
32	V. ^a Pouca d'Aguiar.	Guimarães.....	78,248	Pedras Salgadas, Gralheira.
6	V. ^a Pouca d'Aguiar.	Villa Real.....	30,700	Santa Martha de Penaguião, Campeá, Ovelha.
7	Villa Real.....	Regoa.....	26,720	Mondrões.
33	Villa Real.....	Amarante.....	43,313	Villa Bôa de Quiros.
33	12 Amarante.....	M. ^o de Canavezes..	18,365	Rio Douro (Entre Rios).
33	12 M. ^o de Canavezes..	S. Clara do Torrão	20,000	Idem (Entre Rios).
33	12 S. Clara de Torrão.	Recarei.....	16,000	Murça, Lamas.
3	12 Villa Real.....	Mirandella.....	72,145	Valle de Passos.
38	12 Mirandella.....	Chaves.....	50,845	Torre de D. Chama.
38	20 Mirandella.....	Vinhaes.....	36,000	Villa de Prados.
38	22 T. ^a de D. Chama.....	Macedo de Caval. ^{os}	20,000	

Estradas		Direcção		Extensão em kilometros	Localidades principaes atravessadas
Real n.º	Distrital n.º	de	a		
38	24	Macedo de Cavalo.	Mogadouro.	52,719	Pereiro (Entroncamento para Alfandega da Fé).
38	24	Idem.	Alfandega da Fé.	40,311	Chacim, Castro Vicente.
39	24	Alfandega da Fé.	Moncorvo.	35,000	Entroncamento na Junqueira E. R. n.º 39.
38		Moncorvo.	Mirandella.		(Desde a Junqueira).
9	24	Idem.	Masserinhos.	25,000	Carviçães (Ramal de).
9	24	Miranda do Douro.	Barca d'Alva.	102,837	Pelo Val de Moz (em leito proprio 24 kilm.)
7-43		Regoa e Lamego.	Mangualde.	122,114	Castro Daire, S. Pedro do Sul, Vizeu.
44-53		Regoa e Lamego.	V. F. das Naves.	83,826	Mondim, Moimenta da Beira, V. da Ponte, Trancoso.
53		V. F. das Naves.	Barca d'Alva.	86,645	Pinhel, Castello Rodrigo, Figueira, Escalhão.
53	46	Barca d'Alva.	Villar Formoso.	37,200	Castello Rodrigo, Arreigada, Almeida (20,556 já contados na linha precedente).
9		Pocinho.	Celorico (Estação).	56,235	Foscôa, Langioiva, Moreira de Rey, Trancoso.
47		Coimbra.	Mira.	42,505	Cantanhede, Onça.
34-34		Aveiro.	Figueira da Foz.	20,025	Mira.
41		Aveiro.	S. Pedro do Sul.	73,661	Albergaria Velha, Oliveira de Frades, Vouzella.
48		Coimbra.	Cannas de Senhorim.	57,210	Penacova, S. João d'Areias.
40		Ovar.	Entre Rios.	76,026	Oliveira d'Azemeis, Arouca.
28	38	Arouca.	Castro Daire.	28,500	Cabril, Pinheiro.
				2.019,313	

2.º-ZONA, DO CENTRO

12-52		Coimbra.	Castello Branco.	152,167	Foz d'Arouca, Louzã.
16		Castello Branco.	Abrantes.	106,118	Sazendas, Sobreira, Proença Nova, Amendoa, Sobral.
15		Leiria.	Thomar.	40,931	Villa Nova d'Ourem, Chão de Maçãs.
56	A	Thomar.	Proença Nova.	63,109	Ferreira, Corta.
52-46	57-57	Louzã.	Covilhã.	109,917	Goes, Arganil, Avó, Covilhã.
52-46	68	Pombal.	Pedrogão Grande.	39,396	Ancião, Águeda, Figueiró dos Vinhos.
46		Santa Comba Dão.	Covilhã.	89,283	S. João d'Areias, Taboa, Candosa, Avó, Vide.
16		Castello Branco.	Salvaterra Extremo.	57,206	Ladoeiro, Zibrena.
54	62	Salvaterra.	Guarda.	88,667	Penhegareia, Penamacor, Sabugal.
57	61	Covilhã.	Sabugal.	42,797	Sortelha.
57		V. Velha de Rodão.	Crato.	43,623	Niza, Alpalhão, Valle do Peso.
72		Crato.	Portalegre.	22,285	
70		Portalegre.	Estremoz.	100,173	Monforte.
71	105	Estremoz.	Elvas.	50,071	Borba, Villa Boim.
20	106	Borba.	Villa Viçosa.	4,330	Borba, Juromenha.
68	106	Villa Viçosa.	Mourão.	41,920	Alandroal, Terrena.
65		Mourão.	Evora.	65,735	Reguengo.
111-100	78	Evora.	Santarem.	127,682	Arraiolos, Mora, Coruche, Raposa, Almeirim, Obidos.
		Santarem.	Peniche.	72,363	Azambujeira, Rio Maior.
		Montemor (estação)	Ponte de Sôr.	74,057	Mora, Montargil.
	98-95	Estremoz.	Ponte de Sôr.	64,638	Souzel, Aviz.
				1.456,668	

3.º-ZONA, DO SUL

89		Almada.	Cezimbra.	26,107	Seixal.
89		Cezimbra.	Setubal.	22,666	Senhora d'Arrabida, Villa-Fresca.
90		Setubal.	Alcacer do Sal.	30,249	Marotica, Palma.
73	111-91	Montemor.	S. Thiago de Cacem.	91,261	Alcacer do Sal, Grandola.
		Alcacer do Sal.	Ferreira.	62,391	S. Romão, Odivellas.
108		Reguengo.	Cuba.	47,100	Vidigueira.
73-74	108	Beja.	Sines.	96,666	Bernegil, Ferreira, S. Thiago de Cacem.
19	117-118	Mourão.	Pomarão.	102,200	Moura, Serpa.
18	125	Beja.	V. R. St.º Antonio.	121,328	Mertola, Alcoentrim, Castro Marim.
75	123-128	Ferreira.	Faro.	136,011	Aljustrel, Castro Verde, Almodovar.
	124	Almodovar.	Mertolla.	38,000	Senhora da Graça, S. João dos Campos.
78	91-91	S. Thiago de Cacem.	Sagres.	120,000	Odemira, Aljuzer, Villa Nova do Bispo.
	133		Lagos.	30,540	S. Clara, Velho, Monchique.
76	134	Aljuzer.	Portimão.	63,000	Reliquias, Santa Luzia, Garvão, Ourique.
75	121	Odemira.	Almodovar.	70,000	
78	120	Odemira.		72,500	Silves, S. Bartholomeu de Messines.
77		Lagos.	Almodovar.		
17		Portimão.	V. R. St.º Antonio.	112,500	Lagôa, Reliqueima, S. Lourenço, Faro, Olhão, Tavira.
				1.242,537	

A leitura d'este mappa suggera logo observações importantes.

Nota-se n'elle que nem a capital nem a cidade do Porto são servidas por estas linhas, deduzindo-se d'este facto que o sr. de Baère teve em vista considerar a sua rēde como subsidiaria da de via larga, o que já o auctor declara na *Memoria*, dizendo que ella se destina a «alimentar as linhas ferreas existentes, trazendo-lhes os productos das diversas regiões servidas pelos caminhos de ferro vicinaes».

Mas se, mantendo-se n'este salutar principio, o projecto affasta as suas linhas d'aquellas cidades, não nos parece logico nem acceitavel que elle, em muitos pontos, faça concorrencia ás vias normaes, correndo-lhes em paralelo, e menos que em outros sirva directamente os portos de segunda e de terceira ordem, pondo-os em relação com o interior sem dependencia de outros carris que não sejam os seus. Isto enfraqueceria consideravelmente o trafego das actuaes linhas.

Por exemplo: se o sr. de Baère, construe pela estrada real n.º 33, uma linha de Villa Real a Amarante, correrá em paralela com a linha do Douro, entre Regoa e Villa Meã; e se aquella linha se prolonga para o norte, de Villa Real a Villa Pouca d'Aguiar e Chaves, e para o sul, de Amarante a Marco e ainda d'este ponto a Recarei, todo o trafego do districto de Villa Real virá sobre os carris vicinaes entrar no caminho de ferro do Douro em Recarei, em vez de o fazer, como hoje, em Regoa, embora para ali tenha tambem via ferrea.

Se entre Cannas de Senhorim e Coimbra houver uma linha vicinal, prolongando-se de Coimbra a Mira e entroncando em Mira, e talvez mais perto, com outra de Aveiro á Figueira, não ficará assim estabelecida, perfeitamente independente, a concorrencia ás linhas da Beira Alta, Norte e Alfarellos, especialmente aquella, indo-lhe buscar o trafego de Cannas e S. João de Areias, que absolutamente lhe pertence, para o trazer á Figueira?

E a linha de Aveiro á Figueira da Foz não será em perfeita zona de protecção das linhas do Norte e Beira?

E Louzã á Covilhã e a Coimbra não é uma linha já concedida? E Castello Branco a Abrantes, não arrancaria todo o trafego da Beira Baixa, produzindo um desfalque nos productos d'esta linha, que o thesouro teria que compensar com a sua garantia de juro?

De Ferreira a Faro, passando por Aljustrel, Castro Verde e Almodovar, ainda com um ramal d'este ponto a Mertola, seria levar directamente pela estrada todos os productos que hoje buscam as estações de Beja, Figueirinha, Casevel, etc., procedentes da região encerrada entre a linha do sul e o Guadiana.

Tencionavamos respigar dois exemplos e sahiram-nos todos esses, entre os centenares de pontos, pelos quaes o projecto do sr. de Baère nos parece inexequivel, tal como está.

Tudo isso, no nosso entender, provém de um vicio muito portuguez, e tão inveterado nos nossos habitos que o distincto auctor da proposta tambem enferma d'elle, apesar da sua qualidade de estrangeiro,—o habito das coisas grandiosas, extraordinarias.

Foi esse vicio que nos levou á quasi ruina de que difficilmente o nosso paiz se tem salvo.

Arrebatados no nosso desejo de progredir, mais entusiastas que sensatos, pensámos que o dinheiro se multiplicava com as grandes obras, que fazendo extraordinarias despesas com os nossos portos de Leixões e Lisboa obteríamos uma compensação immedia ta, que, rasgando os terrenos do paiz vizinho com os carris das nossas linhas, alcançaríamos uma prodigiosa corrente de transportes, que, barateando extraordina-

riamente o preço de arraste das mercadorias, o trafego se multiplicaria rapidamente.

A desillusão veiu mais breve do que se esperava, e a provação tem sido bem energica para nos fazer prudentes com as pequenas obras, apprehensivos com as médias, tenazmente intransigentes com as grandes.

Ora é esse o principal defeito do projecto do sr. de Baère e do seu grupo,—ser grandioso demais—e tão extraordinario, que basta tomar os proprios algarismos da sua *Memoria* para o demonstrar.

Diz-se alli, nas considerações geraes:

«Seguindo o exemplo da França, e sobretudo da Belgica, Portugal precisa d'estes caminhos de ferro, cujos serviços são tão uteis e os resultados tão prosperos. Com effeito, na Belgica, a Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Vicinaes, com poucos annos apenas de existencia, explora perto de 1:000 kilometros de caminhos de ferro! Quando a rēde estiver completa, terá ella mais de 1:500 kilometros de caminhos de ferro! E um comprimento equivalente a metade da extensão dos caminhos de ferro do Estado belga, e equivalente ao terço dos caminhos de ferro belgas.»

Ora se na Belgica, o paiz dos caminhos de ferro por excellencia, com o enorme movimento dos seus productos e da sua população, os caminhos vicinaes, quando completa a rēde, representarão metade da extensão das linhas a cargo do Estado, e um terço de toda a rēde do paiz, como podemos admittir que em Portugal, onde temos apenas 2:150 kilometros de via larga e 196 de via reduzida, possamos construir mais do *duplo* de linhas vicinaes e quasi o *sextuplo* das linhas pertencentes ao Estado?

E em relação ao paiz, se a Belgica tem 5:000 kilometros de linhas, como poderemos nós sustentar ainda maior extensão de que esta?

E eis aqui como um exagero de vistas, no projecto, faz que nós, que consideramos sempre o alargamento da viação accelerada como um dos mais energicos elementos para a prosperidade do paiz, nós que vemos com a maior sympathia qualquer emprehendimento tendente a facilitar o desenvolvimento d'este poderoso agente do commercio e das forças productivas de uma nação, estejamos aqui parece que combatendo uma tão elevada ideia.

Pois não o estamos, nem achamos que ella seja para despresar, no seu conjunto, e mesmo nos seus detalhes, uma vez que seja reduzida ás justas proporções que deve attingir, sem demasia que a tornaria prejudicial em vez de proveitosa para o paiz.

Nem do que acima dizemos se deve inferir que deixemos de louvar a iniciativa do seu auctor, antes, o escrupulo com que a analysamos, prova bem a importancia que damos a esse trabalho, evidentemente notavel, que merece ser estudado maduramente e, despojado de exageros, adoptado no muito que tem de aproveitavel.

Para este estudo concorreremos com a nossa modesta critica, n'um segundo artigo, no proximo numero.

A nossa carta da Belgica

Bruxellas, 15 de maio de 1893.

Rebentou uma grande nascente d'agua na mina de Egine de Moresnet, temendo-se, a principio, que ella se inundasse por completo. Parece, porém, que o desastre não teve a importancia que se lhe attribuia, porque, segundo as ultimas noticias, sabe se que já se conseguiu dominar as aguas, e a Sociedade apenas terá os

seus trabalhos parados por uns dez ou quinze dias e uma perda de 15 a 20:000 francos.

O caminho de ferro Grande Central Belga acaba de publicar :

1.º Novas tarifas extraordinarias para o transporte de linho e canhamo da Russia, de Königsberg e de Elbing com destino á Belgica.

2.º Um 22.º supplemento á tarifa commum para o transporte de mercadorias entre a Belgica e o Sud-Oeste da Alemanha.

3.º Um 5.º supplemento á tarifa commum para o transporte de mercadorias entre a Belgica e a Austria-Hungria.

Teve logar no dia 10 de maio corrente uma adjudicação que mostrava ser de grande interesse para os nossos constructores, constando de 14 tenders, com a capacidade de 9:000 litros, as quaes serão, salvo ratificação, adjudicados á Sociedade de Biesme, e mais 20, adjudicados á Dyle-Bacalan, por 121:600 francos.

A Sociedade do Alto-Congo recebeu pelo vapor *Akassa*, que chegou a Antuerpia a 30 de abril, 22 toneladas de marfim, e varias outras mercadorias n'um valor total de 7.500:000 francos.

As exportações de mercadorias de New-York para Antuerpia elevaram-se, durante a semana finda em 17 de abril, á somma total de 302:323 dollars.

De 1 de janeiro a 27 de abril exportou-se de New-York 120.835:146 gallões de petroleo, sendo 4.550:940 para Antuerpia, contra 113.017:652 gallões, sendo 9.271:100 para Antuerpia, durante o mesmo periodo de 1892.

Escrevem-me de La Haye que o relatorio da commissão parlamentar encarregada de examinar o projecto da lei relativa á troca de territorios pertencentes á communa neerlandesa de Baarlo-Nassau e á communa belga de Bar-le-Duc, acaba de ser apresentado á segunda camara dos Estados Geraes dos Paizes-Baixos.

O documento trata da utilidade d'uma rectificação de fronteiras. As secções estão d'accordo n'este ponto. Todavia, muitos deputados combaterão o projecto, sobretudo por causa da cedencia á Belgica dos terrenos d'Ulecoten que formam uma parte florescente do Baarlo-Nassau. Outros deputados são de opinião que as objecções contra a cedencia d'Ulecoten são exageradas. A resolução final d'este projecto é ainda bastante duvidosa.

Dizem de Washington que o governo dos Estados Unidos, de acordo com as principaes potencias europeas, trata de adiar para o proximo mez de novembro a conferencia internacional monetaria de Bruxellas.

Este adiamento é considerado ali como um indicio de que o presidente, no proximo outono, convocará uma sessão extraordinaria do congresso.

O adiamento permitirá tornar conhecidas, antes de principiar a conferencia, as intenções do congresso sobre a mocão Sherman regulando as compras da prata e principalmente sobre a questão argentifera em geral.

A. Alcan.

Parte oficial

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção dos serviços de obras publicas

Repartição de caminhos de ferro

Eu El-Rei faço saber aos que este meu alvará virem que, tendo-me pedido Narciso Teixeira Martins Ferro licença para estabelecer um caminho de ferro americano, com tracção animal no troço da estrada real n.º 10, Coimbra ao Porto, comprehendido entre a avenida esquerda superior da ponte Luiz I e as Vendas de Grijó, bem como no troço da estrada distrital n.º 62, Bandeira á estrada real n.º 45, comprehendido entre aquella estrada e a ponte de Tabuaços :

Hei por bem, conformando-me com o parecer do conselho superior de obras publicas e minas, conceder ao referido Narciso Teixeira Martins Ferro a licença que sollicita com as clausulas e condições seguintes :

1.º O concessionario effectuará á sua conta e por sua conta e risco, pelo modo e nos prazos abaixos estipulados :

1.º Os estudos e a construcção da dita linha, que se denominará «caminho de ferro americano da ponte Luiz I a Vendas de Grijó e á ponte de Tabuaços», com todas as suas dependencias;

2.º O fornecimento de todo o material fixo e circulante, que fôr necessário para a perfeita exploração da linha.

2.º O projecto a apresentar comprehenderá :

Planta geral do traçado, escala 1: 5:000;

Perfil longitudinal, escala 1: 5:000 para os comprimentos e 1: 5:000 para as alturas;

Perfis transversaes, escala 1: 200;

Planta parcellar dos terrenos a expropriar, escala 1: 1:000;

Perfil tipo de via, escala 1: 50;

Dimensão e espaçamento das travessas, escala 1: 100;

Typo dos carris, escala 1: 50;

Plantas e alçados de todas as obras, apparelhos e mchinas necessarias para a construcção e exploração da linha, escala 1: 50 para os comprimentos inferiores a 10 metros, de 1: 100 para os comprimentos de 10 a 100 metros e de 1:200 para os comprimentos superiores a 100 metros.

Os desenhos serão acompanhados de uma memoria descriptiva e justificativa das diversas peças do projecto, incluindo o material circulante a empregar na exploração da linha.

Todas as peças do projecto serão organisadas, na parte applicavel, em conformidade com o programma para projecto de estradas de 24 de abril de 1860.

3.º O projecto será apresentado no prazo de tres meses, a contar da data d'este alvará.

§ unico. Se o governo julgar necessário a reforma do projecto, no todo ou em parte, essa reforma será feita n'um prazo fixo, marcado na portaria que o ordenar.

4.º Para serviço da construcção e exploração da linha fará o concessionario tirar duas copias do projecto aprovado, que entregará no prazo de um mez, a contar da data da portaria, que o aprovar, na direcção dos serviços de obras publicas.

5.º Uma das referidas copias, depois de authenticada na mesma direcção de serviços, será entregue ao concessionario.

6.º Qualquer mudança que no acto da construcção se julgue necessaria ou conveniente introduzir no projecto, será sujeita pelo concessionario á approvação do governo.

7.º Nenhum trabalho poderá ser iniciado sem que o respectivo projecto tenha sido aprovado pelo governo.

8.º A linha ferrea será assente ao nível do pavimento das estradas sem saliencia nem depressão, a um dos lados da fachada empedrada por fórmula que não embarace o transito de passageiros e de vehiculos ordinarios.

Em todos os pontos das estradas ficará pelo menos um espaço livre de 3^{as} para o transito ordinario e um intervallo de 0^{as}8 entre os vehiculos da linha ferrea e os edificios e muros ou vedações de propriedades, guardas de pontes, etc., contado da parte mais saliente dos mesmos vehiculos, effectuando o concessionario á sua custa os alargamentos nos pontos em que a largura da estrada o exigir.

A via será simples, á excepção das estações, em que haverá as necessarias vias de resguardo e as de serviço e dos pontos de cruzeamento em que se julgar preciso estabelecer desvios, não devendo a segunda linha exceder, em cada uma, a 60 metros.

A entrevia será, pelo menos, de 2 metros entre as faces exteriores dos carris.

§ unico. A largura da estrada distrital n.º 62, Bandeira á estrada real n.º 45, na parte a que se refere a concessão, será elevada, antes de assente a via ferrea, a 6 metros entre as arestas das bermas.

9.º O ferro, madeira e outros elementos constitutivos da via ferrea deverão ser de boa qualidade, e os trabalhos executados por fórmula que ella offereça toda a garantia de segurança.

10.^a O material circulante será de boa qualidade e solidamente construído.

As carroagens dos viajantes serão dos melhores modelos, suspensas sobre molas e devidamente resguardadas.

11.^a O concessionário fica obrigado a não damnificar as estradas, a reparar de prompto os estragos que porventura n'ellas causar, e a conservar em bom estado a parte da fachada empedrada que servir para a circulação dos trens da linha ferrea e 5 decimetros para fóra dos carris exteriores.

12.^a O concessionário não poderá restringir o uso publico da estrada e das serventias publicas e particulares que n'ella existam devendo mantel-as ou substituirl-as á sua custa, indemnizando devidamente os interessados quando não possam ser conservadas.

13.^a Durante a execução dos trabalhos o concessionário tomará as providencias necessarias para não serem prejudicadas a liberdade e a segurança do transito ordinario.

14.^a As aquisições que o concessionário tiver de fazer de terrenos para as obras da linha e suas dependencias, serão reguladas amigavel ou judicialmente pelas leis em vigor de expropriação por utilidade publica.

15.^a Quaesquer indemnisações devidas, por prejuizos resultantes dos trabalhos de construcção, conservação ou da exploração da linha, ficam a cargo do concessionário.

16.^a Os trabalhos de construcção devem commecer no prazo de trinta dias, a contar da data do *Diario do Governo* em que for publicada a portaria da approvação do projecto, devendo estar concluidos na prazo de doze meses, a contar da mesma data.

17.^a A linha não poderá ser aberta ao transito publico senão com auctorização do governo e depois de examinada por uma comissão de engenheiros.

18.^a O governo fará fiscalizar por agentes seus a construcção e exploração da linha de que se trata.

19.^a O concessionário sujeirará á approvação do governo as tarifas de passageiros e mercadorias, assim como o regulamento para o serviço de exploração, não podendo fazer-lhe alteração alguma sem nova approvação.

20.^a Toda a fixação ou modificação de horarios ou de condições de serviço deverão ser approvadas pelo governo antes de serem anunciadas ao publico, pela imprensa, nas estações, ou por qualquer forma.

21.^a As alterações nas tarifas, depois de approvadas pelo governo, serão anunciadas, pelo menos, com oito dias de antecipação.

22.^a O concessionário fica obrigado a prestar gratuitamente os seguintes serviços :

1.^a Transporte das malas do correio e entrega d'ellas nos pontos da linha que lhe forem designados;

2.^a Transporte dos funcionarios do ministerio das obras publicas, commercio e industria, que o respectivo ministro indicar e de quaequer outros, que tiverem serviço especial na linha, mediante indicação do mesmo ministro.

23.^a Os militares e marinheiros, em serviço, viajando em corpo ou isoladamente, pagarão, apenas, por si e suas bagagens, metade dos preços estipulados nas tarifas respectivas.

24.^a O concessionário fica sujeito :

1.^a Os regulamentos actuaes e aos que o governo publicar para serviço telegrapho-postal;

2.^a As leis e regulamentos sanitarios em vigor, tanto no que respeita á execução e conservação das obras, como ao estado das oficinas, estações e dependencias da linha ferrea.

25.^a O concessionário ficará tambem sujeito ás leis e regulamentos vigentes, ou que de futuro se promulgarem, sobre viação publica, na parte applicavel.

26.^a O concessionário não terá direito a indemnisação alguma pelos prejuizos que á linha ferrea provierem do transito ordinario pelas estradas, do seu estado de conservação, da abertura de novas vias de comunicação de qualquer natureza, de transtornos ou interrupção de serviço, motivados por medidas temporarias de ordem e de polícia, do livre uso das estradas, dos trabalhos n'ellas executados por ordem do governo ou por corporações ou individuos devidamente auctorizados.

27.^a O concessionário, seus agentes, empregados e operarios ficarão sujeitos, em tudo que disser respeito ao estudo, construcção e exploração da via ferrea, ás leis e regulamentos de Portugal.

28.^a O concessionário prestará aos agentes do governo todos os esclarecimentos precisos para elles poderem formular a estatística da linha.

29.^a O caminho de ferro, com todos os seus edificios necessarios para o serviço e material fixo de qualquer especie, fica, desde a sua construcção ou collocação na linha, pertencendo ao dominio do estado para todos os efeitos juridicos, nos termos do direito commun e especial de caminhos de ferro.

Todo o material circulante, gado e quaequer outros provimentos, ficarão pertecendo ao dominio do concessionário para os mesmos efeitos e nos mesmos termos, com a declaração, porém, de que o material circulante não poderá ser alienado senão para o efeito de ser substituido com vantagem do serviço publico.

30.^a A concessão de que trata este alvará é feita pelo prazo de noventa e nove annos, contados da data do mesmo alvará.

31.^a O concessionário deverá conservar durante todo o prazo 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 aquele prazo, fazendo, sempre, para esse fim, á sua custa, todas as reparações tanto ordinarias como extraordinarias.

32.^a O concessionário depositará, á ordem do governo, na caixa geral de depositos, a quantia de 2:900\$000 réis, em dinheiro ou em titulos de dívida publica portugueza, pelo seu valor no mercado.

§ 1.^a Este deposito será feito no prazo de quinze dias, contados da data do *Diario do Governo* em que este alvará for publicado.

§ 2.^a O referido deposito vencera, sendo em dinheiro, o juro que a caixa geral de depositos paga por depositos identicos, e, sendo em titulos de dívida publica, o respectivo juro.

§ 3.^a Este deposito poderá ser levantado pelo concessionário quando os trabalhos executados na linha tenham o valor equivalente a 5:800\$000 réis.

33.^a O caminho de ferro, e seu material fixo e circulante, servirão, com o deposito a que se refere a condição anterior, de garantia para o estado, da execução das presentes condições.

34.^a A concessão caducará :

1.^a Quando sejam excedidos os prazos marcados nas condições

3.^a e seu § unico, 16.^a e § 1.^a da condição 32.^a;

2.^a Se não começar a exploração dentro do prazo de um mes, depois de auctorizada pelo governo, nos termos da condição 17.^a;

3.^a Se, iniciada a exploração, o concessionário a interromper por trinta dias consecutivos ou sessenta dias interrompidos durante um anno;

4.^a Se o concessionário não cumprir as outras condições a que fica obrigado.

35.^a Finda a concessão o governo tomará posse do caminho de ferro, sem obrigaçao de indemnizar o concessionário, qualquer que seja o fundamento, razão, ou pretexto allegado para justificar a indemnisação.

§ unico. Se o governo julgar conveniente poderá adquirir, ao findar a concessão, o material circulante, gado e quaequer outros provimentos existentes, os quaes serão pagos ao concessionário segundo a avaliação de louvados.

36.^a Caducando a concessão o governo terá direito de proceder como se ella tivesse findado, applicando o disposto na condição anterior e seu § unico.

37.^a Havendo deposito de garantia ao caducar a concessão, reverte elle para o estado.

38.^a Os direitos conferidos e as obrigações impostas ao concessionário por este alvará serão extensivos á companhia que elle organizar para exploração da concessão, mas não poderão ser transferidos para outra qualquer entidade sem previa auctorisação do governo.

39.^a As questões que se levantarem sobre a execução ou interpretação d'estas condições serão resolvidas pelo governo, ouvindo o conselho superior de obras publicas e minas.

40.^a Exceptuam-se das disposições das clausulas precedentes os casos de força maior devidamente comprovados, podendo o governo prorrogar os prazos marcados, se o julgar conveniente.

Pelo que mando a todos os tribunaes, auctoridades e mais pessoas a quem e conhecimento d'este alvará competir, que o cumpram e guardem, e façam cumprir e guardar tão inteiramente como n'elle se contém.

Não pagou direitos de mercê por os não dever.

E por firmeza do que dito é, este vae por mim assignado e sellado com o sello das armas reaes e com o de verba.

Dado no paço, ao 4 de maio de 1893.—EL-REI.—Bernardino Luiç Machado Guimaraes.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 24 de abril findo do conselho superior de obras publicas e minas: ha por bem aprovar o projecto, datado de 4 de março ultimo, de ampliação, para o buffete do edificio de passageiros da estação da Torre das Vargens, entroncamento da linha ferrea de leste, e do ramal de Caceres, projecto apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes.

Paço, em 8 de maio de 1893.—Bernardino Luiç Machado Guimaraes.

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

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 1 do corrente mes do conselho superior de obras publicas e minas: ha por bem aprovar o projecto, datado de 20 e 21 de maio de 1891 e apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, de dois muros, um de vedação entre os kilometros 73,090 e 73,540 da linha ferrea de leste para isolá a mesma linha de um caminho que ao longo d'ella corre, comunicando a povoação de Alfange com a da Ribeira de Santarem, e outro de supporte a um caminho lateral e sobranceiro á linha referida ao kilometro 73,020

da mesma linha junto à fabrica de gaz de Santarem, sendo o primeiro dos muros mencionados construido de pedra secca com reboco e o segundo de alvenaria argamassada.

Paço, em 16 de maio de 1893. — *Bernardino Luiz Machado Guimarães*

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

Teado a companhia real dos caminhos de ferro portugueses apresentado a conta da liquidação de garantia de juro relativa à exploração da linha ferrea de Torres Vedras à Figueira da Foz e a Alfarellos, durante o periodo decorrido de 1 de julho a 31 de dezembro de 1892 (1.º semestre do anno económico de 1892-93), na importancia de 50.282,544 réis, e mostrando-se da mesma conta, que o rendimento bruto kilometrico, durante o referido semestre, foi inferior ao minimo necessário para o estado deixar de pagar o maximo fixado no artigo 28.º do contracto de 23 de novembro de 1883 :

Ha Sua Magestade El-Rei por bem, conformando-se com o parecer de 12 de maio corrente do conselho superior de obras publicas e minas, approvar a referida liquidação na importancia de 50.282,544 réis, garantia de juro relativa à linha ferrea de Torres Vedras à Figueira da Foz e a Alfarellos durante o periodo decorrido de 1 de julho a 31 de dezembro de 1892, e ordenar:

1.º Que esta liquidação continue a ser considerada provisoria m 111 ro não estiver feita a medição rigorosa da linha;

2.º Que não se efectue o pagamento da referida quantia, sem que sejam cumpridas as prescrições do artigo 15.º da lei de 26 de fevereiro de 1892.

Paço, em 27 de maio de 1893. — *Bernardino Luiz Machado Guimarães*.

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

Tarifas de transporte

Tarifa especial P. n.º 9. — G. V. do Minho e Douro. Damos hoje como anexo esta tarifa, que fixa os preços directos do transporte de passageiros, bagagens e cães, entre as seis principaes estações d'aquellas linhas e as de Povoa de Varzim e Villa do Conde.

Os seus preços são os das tarifas geraes de cada uma das linhas.

Contractos de transporte

A Companhia real dos caminhos de ferro portugueses estabeleceu os seguintes contractos com os srs. :

G. H. Sellers & Ferro, para o transporte de vinho e aguardente, para o Porto, durante o prazo de um anno;

Santos Lima & C.º, nas mesmas condições;

Companhia Nacional de caminhos de ferro, para o transporte minimo annual de 500 toneladas de carvão de pedra, da estação de Gaia para a de Pampilhosa, com destino á linha de Santa Comba a Vizeu;

Companhia Conimbricense de illuminação a gaz, transporte minimo annual de 500 toneladas de coké, da estação de Coimbra B para a do Porto ou mais além;

Companhia Frigorifica Portugueza, para o transporte minimo de 40 toneladas de gelo, de Lisboa central do Rocio, caes dos Soldados a Alcantara Terra, para quaequer estação pertencentes ás linhas de leste e norte e suas combinadas;

José Maximo Mocica, para o transporte minimo annual de 250 pavimentos de wagons com carneiros, de varias estações para as de Santarem a Lisboa.

Bilhetes baratos

Agradou muito ao publico o serviço de ida e volta que a companhia real estabelece para os dias 8 a 14 de este mes, sendo certo que a affluencia de passageiros

será enorme a aproveitar as vantagens dos preços reduzidissimos (45 por cento, e 60 por cento, em alguns casos) realisando agradaveis digressões n'esses dias, tres dos quaes são santificados.

Além d'estes bilhetes que teem por destino as principaes estações das linhas do norte, leste, oeste e Beira Baixa, os bilhetes de ida e volta por preços reduzidos, vendidos entre quaequer estação das que ordinariamente teem d'esses bilhetes, nos dias 9 a 13 são validos para regresso até 14.

Tambem as linhas do Minho e Douro estabeleceram uns bilhetes de ida e volta por preços reduzidos do Porto para Barcellos, Viana, Ancora, Caminha, Valenca e Braga validos em todos os domingos e dias santificados dos meses de junho a outubro, conforme o anuncio que publicamos na secção «Avisos de serviço.»

Chamamos a attenção para este e para o da companhia de leste e norte.

O imposto do sello nas guias de bagagens e mercadorias

Não que reprovemos o improbo trabalho a que o honrado e digno ministro da fazenda se deu para apresentar ao parlamento um grupo de propostas tendentes a equilibrar quanto possível as nossas finanças arruinadas; não que nos destaquemos do quasi unanime aplauso com que o paiz recebeu essas propostas, filhas d'um maduro estudo e d'um desejo honestissimo de salvar o paiz da difícil crise que tem atravessado; mas nem por isso deixaremos de protestar contra a parte da proposta relativa á leido sello, no que se refere ao augmento d'este imposto sobre as expedicões por caminhos de ferro.

E fazemol-o justamente porque esse imposto é injusto na sua desproporção; a nossa critica seria um louvor se, ao reformar-se a lei, se tivesse attendido á equidade em logar de se aggravar, o que já de si era desigual e desproporcional.

E tanto mais a nossa observação é justa, quanto é certo que, applicando por outra forma esse imposto, elle renderia muito, e muito maior somma, sendo, ao mesmo tempo, muito mais equitativo e suave o seu pagamento.

A lei do sello, actualmente em vigor, fixa o imposto de 10 réis em cada guia de bagagens e de 60 réis em cada expedicão de mercadorias.

Esta taxa unica (referimo-nos á segunda) já era altamente injusta, porque aggrava igualmente o transporte de pequena importancia e o do mais subido valor.

Comprehende-se que n'uma expedicão, cujo transporte custa cinco mil réis, dez e mais, nada representa um imposto de 60 réis. Mas não succede assim com a pequena remessa, que paga no caminho de ferro uns magros tostões, 50 réis mesmo. Gravala com igual taxa é prejudicar o pequeno transportador em beneficio do grande, e diremos assim porque era este que bem podia pagar mais, sendo alliviado aquelle. Uma tabella de base crescente em relação ao porte pago estava portanto indicada.

Mas a nova lei em projecto, em vez de attender a esta instante necessidade, elevou de 10 a 30 réis o sello nas guias de bagagens, e de 60 a 80 réis o das de mercadorias!

Quer dizer que uma expedicão que pela sua pequena importancia em peso ou em percurso, ou em ambos estes pontos, paga o minimo de transporte, fixado nas

tarifas, 100 réis, pagará 80 réis de sêllo, isto é, 80 %.
É isto justo?

O resultado será que as pequenas expedições fugirão do caminho de ferro, procurando o recoveiro ou o barco, sempre que haja estes meios de transporte, os quais facilmente, por menor custo do que o a que obriga o transporte ferro-viário, levarão a pequena encomenda, e isto porque, embora a lei fixe o imposto á via fluvial, ferrea, ou terrestre, é sabido que só no caminho de ferro a existencia de senha ou guia é obrigatória.

Não nos parece difícil, pois, substituir a verba 388 da nova lei por um imposto proporcional á importancia do frete, o qual poderia regular-se da seguinte forma:

Quando a importancia do frete seja até 1.000 réis, 20 réis; até 3.000 réis, 40 réis; até 5.000 réis, 60 réis; até 10.000 réis, 100 réis; mais de 10.000 réis, 200 réis.

Este processo seria muito mais justo, menos pesado ao expedidor, menos prejudicial ao tráfego das nossas linhas ferreas e estamos certos de que maior rendimento daria ao tesouro.

E se para aumental-o ou para, beneficiando o comércio que transporta, equilibrar qualquer diminuição que o nosso processo originasse aos dinheiros públicos, se quizesse encontrar compensação em outra matéria collectável, tinha-a o sr. ministro facilmente á mão sem prejuízo, e até podendo estribar-se no exemplo da nação vizinha.

Em Hespanha a lei de caminhos de ferro obriga ao pagamento do imposto para o tesouro todos os passes de livre transito que as companhias concedem nas suas linhas.

Esta disposição parece-nos sobremodo justa. As direcções das linhas ferreas, concedendo um passe, estão no seu pleno direito de isentar o passageiro a quem o dão, do pagamento do transporte.

Mas ao exercer esse direito não podem, por sua iniciativa, dispôr dos direitos do tesouro que nada tem com essa concessão, e portanto, quem se utiliza de um passe, não sendo para serviço da companhia ou do estado, tem que pagar o imposto do tesouro, como qualquer passageiro ordinário.

Ora supondo que, pelo menos, entre todas as linhas ferreas portuguesas, não serão annualmente concedidos menos de 20.000 passes de uma só viagem, dando-lhes em média um percurso de 200 quilometros, e adoptando como base o preço approximado de 2.ª classe, teremos que o valor dos passes concedidos n'um anno em toda a rede portuguesa não será inferior a 60 contos, e se o estado cobrasse sobre elles o imposto de transito, 5 por cento, teria ahi uma receita annual de 3 contos.

Se ainda, vistas as nossas actuaes circunstancias, quizesse duplicar o imposto, ahi teria um rendimento de seis contos de réis.

E ninguem dirá é exagerado, que quem vai de Lisboa ao Porto ou a Faro, sem pagar transporte, pague 6 por cento de imposto para o tesouro.

Ahi deixamos a idéa que o sr. Fuschini poderá aproveitar.

O pagamento d'este imposto poderia fazer-se por meio de sellos da verba respectiva, pegados a meio no bilhete e no talão que fica nas direcções. Pela verificação d'estes talões em qualquer época se poderia fiscalizar a cobrança.

De qualquer forma, finalmente, o que nos parece indispensável é modificar a verba n.º 388 da nova lei do sello, verba que, na sua incompatibilidade, consideramos damnosa para o publico e para as linhas ferreas.

Os negócios da Companhia Real

É a seguinte a representação que a comissão do conselho d'esta Companhia entregou ao sr. ministro das obras públicas, na conferencia de 3 de maio, de que démos notícia no nosso anterior numero.

Ella define de uma forma clara a situação financeira da Companhia actualmente, tornando-se por isso este documento do maior interesse para os nossos leitores:

Depois de relatar as resoluções tomadas pela ultima assembléa geral, o conselho faz a seguinte exposição:

No uso d'esta auctorisação o Conselho entabou negociações com os *Comités*, dos obrigatarios de Paris, Berlim e Lyon, celebrando com esses representantes os accordos constantes dos documentos n.º 1 e 2, que foram aprovados pelos respectivos *Comités*, aceitando elles todos a 2.ª hypothese do acordo com o *Comité* de Lyon (documento n.º 2) pelo qual ficou estabelecido o sistema da representação directa dos obrigatarios no Conselho d'Administração, constituindo esses representantes um *Comité* em Paris, sem o voto afirmativo do qual nenhum acto que importe aumento d'encargos da Companhia, contrato de emprestimo ou alargamento das concessões da empresa pôde ser levado a effeito, estabelecendo-se outrossim as condições em que a representação directa dos obrigatarios no Conselho pôde dar-se.

Celebrou tambem com os representantes das Companhias Madrid-Caceres-Portugal, Oeste de Hespanha e Grande Central Hespanhol os contractos constantes dos documentos n.º 3 a 8.

Tendo reunido a maioria dos seus credores no paiz, celebrou com elles um contrato constante do documento n.º 9.

Todos estes accordos e contractos são provisórios e só se tornam definitivos depois da aprovação da generalidade d'elles por todos os credores, sendo um dos principais o Governo Portuguez, sem o *placet* do qual a reorganização da Companhia se não pôde levar a effeito.

Note-se que pela entrega das 50.000 obrigações ás Companhias hespanholas, a Companhia Real recebe quitação dos seus debitos ás mesmas Companhias e reduz á metade o encargo que annualmente lhe resultaria do seu actual contrato Madrid-Caceres-Portugal.

Outrossim, pela entrega de 13.714 obrigações do Grande Central Hespanhol recebe todo o activo da mesma Companhia.

Não se descuram n'este momento os abaixo assignados em explicar meudamente as condições dos accordos feitos, porque visam pura e simplesmente a dar informação da situação da Companhia em face das novas obrigações que vae contrahir com os seus credores e dos recursos efectivos com que conta para satisfacção dos mesmos compromissos com os seus credores e Governo.

N'estes termos depõem por agora apenas o seguinte:

A dívida fluctuante da Companhia, incluindo a do Governo e caixa dos depósitos e depois de abatidas as garantias de juro das linhas da Beira Baixa, annos de 1891 e 1892, e Torres Figueira, anno de 1892, bem como os quintos nos pagamentos de transportes á Companhia, quintos recebidos pelo Governo e no maximo de 9.100 contos, numeros redondos, incluindo o premio d'ouro pelas dívidas em paizes estrangeiros. As obrigações em circulação são as seguintes:

Typo 3 0/0	658:563	1918
» 4 0/0	99:046	1918
» 4 1/2 0/0 1.ª serie	94:510	1918
» 4 1/2 0/0 outras series	61:871	1918
	913:990	1918

São estas 913:990 obrigações que a Companhia se propõe reduzir a 560:000 privilegiadas e 253:752 de juro variavel não podendo exceder a 3 0/0 ao anno.

Logo haverá uma reducção efectiva de cerca de 100.000 obrigações relativamente ás que hoje existem em circulação.

As obrigações da Companhia em circulação consideradas todas no tipo de 3 0/0 dão o seguinte resultado:

De 3 0/0	658:563	1918
» 4 0/0	99:046	1918
» 4 1/2 0/0 (excepto a 1.ª série)	92:896	1918

Redução ao terço

294.470

Mas existem em carteira ou caução e a receber do Grande Central Hespanhol:

De 3%	100:994
» 4% 314 ou	418
» 4 1/2% 13:619	20:428
<hr/>	
	121:840

que reduzidas ao terço dão	40:613
obrigações privilegiadas a entregar	253:863
acrescentando as da 1.ª serie de 4 1/2% que não tem capital reduzido	94:510
<hr/>	
Para resgatar as obrigações actuais	348:373

A cada uma das 253:863 obrigações acima será também entregue uma outra de juro variável pois que as de 4 1/2%, 1.ª serie não recebem essas obrigações.

Sendo a dívida fluctuante de 9:100 contos, e juntando-lhe 364 contos, para juro a 4%, teremos 9:464 contos, que a razão de 64:800 réis por obrigação, reclamam

Para os caminhos hespanhóis

Para entregar ao Grande Central Hespanhol

Ficam disponíveis, pelo menos, portanto	558:087
das	1:913

obrigações privilegiadas autorizadas pela assembléa geral.

O produto líquido da exploração em 1891 que não foi ano de prosperidades, subiu a 1:987 contos, juntando-lhe a garantia de juro da linha da Beira Baixa de cerca de 400 contos, teremos uma receita líquida mínima de 2:387 contos.

As 560:000 obrigações privilegiadas pedem para juro 1.512:000\$000 juntando-lhe 25% para prémio de ouro, porque todas essas obrigações terão os coupons e amortização pagos fora do país

Sendo a receita líquida mínima

Sobram

E como a amortização d'essas obrigações só começa no ano 1898, pode-se assegurar que o serviço d'ellas está sobejamente caucionado com os recursos actuais da Companhia, visto como felizmente as suas receitas teem aumentado agora sucessivamente notavelmente.

Do que resulta, em vista de todos os accordos :

1.º que no Conselho d'Administração da Companhia haverá representação directa dos obrigatários nessa qualidade, além da que podem ter como accionistas;

2.º que as obrigações existentes são reduzidas em número e no juro, sendo as privilegiadas até 560:000 de juro de 3%, e até 253:752 as de juro razoável que nunca pode exceder a 3%;

3.º que as primeiras 94:510 obrigações das privilegiadas terão além d'isso a caução especial da linha e da garantia do juro da Beira Baixa;

4.º que a dívida fluctuante actual com os seus juros de 4% até 31 de dezembro de 1892 será amortizada toda por obrigações privilegiadas a razão de 64:800 réis ou 360 francos por obrigação, ficando essas obrigações em caução até 31 de dezembro de 1894, pertencendo, porém, os coupons à Companhia, mas vencendo o devido juro de 5% ao ano, pagável aos trimestres, nos termos do acordo com a maioria dos credores.

São, pois, estas as linhas gerais dos accordos celebrados, sendo evidente que para essas necessárias se torna modificar os estatutos da Companhia, modificações que os corpos gerentes d'ella submeterão à aprovação do Governo de Sua Magestade em harmonia com a resolução que elle se dignar tomar em vista dos alludidos contratos provisórios, da auctorização concedida pela lei de 26 de fevereiro de 1892 e da disposição do § único do art. 5.º dos actuais estatutos.

Lisboa, Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, aos 3 de maio de 1893.—Antonio M. P. Carrilho—João Lobo Santiago Gouveia—Victorino Vaz Junior—Jorge José de Mello—Carlos Maria Eugenio d'Almeida—Marquês de Fontes Pereira de Melo.

Boletim financeiro

Lisboa, 31 de maio de 1893.

As sub-comissões encarregadas de examinar os orçamentos rectificados dos diversos ministerios votaram já a maioria d'elles. O exame das medidas de fazenda vai também muito adiantado, estando já em discussão na camara dos deputados o relativo ao imposto do selo. Se abstrairmos da proposta relativa à contribuição predial, que tem sido por alguma forma combatida na parte relativa à incorporação n'ella do real d'água e que sofrerá modificações importantes, parece que todos os demais serão aprovados na sua essência. O sr. ministro da fazenda já obteve um importante sucesso na declaração formal feita por algumas classes (contribuição industrial) de que podem e devem pagar mais, havendo algumas, que achando exagerada a elevação das taxas proposta pelo sr. ministro da fazenda, propõem comutando um aumento que em alguns casos representa 50% das anteriores.

A revisão das matrizes (rendimento collectável) parece também destinada a produzir os esperados efeitos, visto que, por exemplo no distrito de Castelo Branco, onde o trabalho revisionista está concluído, o rendimento collectável se eleva em média a mais de 200% da inscrição actual. Com esta base vê-se que a contribuição predial vai produzir o rendimento que realmente devia dar, não sendo illudidas as previsões do sr. ministro da fazenda que calculou em mais de 1:500 contos as novas receitas visadas pelas suas propostas, mesmo contando com as alterações que porventura se façam em muitas d'ellas.

Está afinal resolvida a questão com os credores estrangeiros. Apenas os comités franceses declararam não se conformarem com a solução, pertendendo um tratamento igual ao de portadores nacionais. Os outros comités aceitaram sem relutância, sendo sobretudo para notar a adesão dos alemães, que haviam sido os mais exigentes. É positivo que todos os governos estrangeiros, interessados n'este assunto, concordaram plenamente com a forma por que o governo português resolveu definitivamente esta questão, tanto que nenhuma reclamação ou protesto fizeram contra a lei votada pelas cortes e já publicada na folha oficial. Este facto tem uma importância que senão pode occultar.

Na quinzena que hoje finda e em resultado da tranquilidade e confiança provenientes do aspecto tomado pela questão financeira, houve abundância e facilidade em dinheiro, tanto para reportes como para descontos, regulando o mercado de 6 a 6 1/2% para ambas as transacções. As inscrições, porém, affrouxaram um pouco, regulando entre 29,80 e 30,30 (ass.) 29, 29,50, 29,51 (coupon). Os títulos da dívida externa regularam de 29 a 28,34.

Tem havido grande animação nas acções dos bancos, tendo as do Banco de Portugal atingido, como era de esperar e havíamos previsto em tempo, 120\$000 réis. No sábado venderam-se a réis 118\$000, mas a tendência para a alta é manifesta. As do Banco Lisboa & Açores tiveram offertas a 89\$500 réis e as do Banco Ultramarino a 50\$000 réis mas sem vendedores.

Está auctorizada e anunciada a conversão da dívida externa (2 de junho a 1 de setembro). Espera-se que a conversão seja avultada porque o juro de 7 p. c. é em verdade atraente para a colocação de capitais. Se nós conseguissemos que os 10:000 contos depositados por capitalistas portugueses nos bancos de Inglaterra (nota referida a 31 de dezembro de 1892) se transferissem para Portugal e fossem empregados em fundos nacionais, dariam nova vida ao nosso mercado interno e concorreríamos efficazmente para a gradual e sucessiva restauração do nosso crédito.

O movimento geral financeiro na quinzena decorrida foi muito regular. As obrigações 1888 (4 p. c. com prémios) cotaram-se de 14\$700 a 14\$000 réis, as de 4 1/2% (ass.) de 39\$000 a 37\$000 réis, as de 1890 (4 p. c.) de 32\$500 a 32\$200 réis, predias 4 1/2 a réis 80\$000, de 5 p. c. (coupon) de 83\$000 a 84\$200 rs. de 6 p. c. (ass.) de 90\$000 a 90\$300. As acções dos tabacos estiveram a 39\$800 e 39\$500. As obrigações do Caminho de ferro de Loanda a Ambaca permaneceram a 46\$000 réis, mas em breve terão nova alta, visto que está muito próxima a abertura à exploração da 6.ª secção, que vai aproximando consideravelmente a linha da região dos cafés, o que fará aumentar enormemente o tráfego e por consequência os rendimentos.

Tem affrouxado a procura do papel cambial, regulando o preço do cheque de 43 1/4 a 43 1/2 sobre Londres, de 650 a 655 sobre Paris.

J. F.

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

BOLSAS	TÍTULOS	1893 - MAIO - DIAS													
		16	17	18	19	20	22	23	24	25	26	27	29	30	31
Lisboa...	ACÇÕES Comp. Real Portugueza	-	-	-	-	-	16.000	-	16.000	-	-	-	-	-	-
	» Ascensores mechanicos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	OBRIG. Comp. Real Portugueza	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	» Nacional	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Paris....	» Atravez d'Africa	-	-	-	-	-	46.000	46.000	-	-	46.000	-	-	46.000	-
	ACÇÕES Comp. Real Portugueza	-	72,50	-	72	70	-	70	-	-	72,50	-	73,50	-	-
	» Madrid-Caceres-Portugal	51	-	52,50	51	-	-	51	-	50,50	-	50,50	-	-	-
	» Norte de Espanha	155	155	156	160	160	-	162	161	158,50	155	-	-	-	-
Londres...	» Madrid-Zaragoza-Alicante	187	188,75	188,75	190	190,25	-	193	193	188,50	190	-	-	-	-
	» Andaluzes	345	346	355	357,50	357,50	-	-	355	355	355	-	-	-	-
	OBRIG. Comp. Real Portugueza	109	108,50	107,50	110	113	-	112	113	110	110,50	110,25	110	110	-
	» C. da Beira Alta	84	86	86,25	90	90	-	90	90	92	85	-	-	-	-
Amsterd...	» Madrid-Caceres-Portugal	144	142,50	142,50	145	145	-	142,50	142,50	-	145	-	142,50	143	-
	» Norte Espanha 1.ª hypot.	328	328	327,50	330	329,75	-	331	333,50	332,50	332	-	-	-	-
	» Atravez d'Africa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	» Atravez d'Africa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bruxellas.	» Atravez d'Africa	39	-	38,75	39	-	-	-	-	39,45	-	-	-	38	38,25
	» Atravez d'Africa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Receita dos Caminhos de ferro portugueses e espanhóis

Linhos	Período de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO					
		1893			1892			Totaes			Diferença a favor de		
		Kil.	Totaes	Kilometrías	Kil.	Totaes	Kilometrías	1893	1892	Réis	1893	1892	Réis
COMPANHIA REAL	de 7 a 13 Maio	690	Réis 48.075:000	69:673	690	Réis 47.699:960	69:417	Réis 968.182:000	Réis 890.437:049	Réis 77.744:951	-	-	-
	enova não garantida	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	7 a 13 »	334	Réis 4.479:000	13:410	334	Réis 4.710:425	14:402	Réis 85.159:000	Réis 82.899:872	Réis 2.259:128	-	-	-
	9 a 15 »	353	Réis 18.769:338	53:171	353	Réis 17.800:627	50:427	Réis 247.490:283	Réis 230.266:239	Réis 17.223:984	-	-	-
Sul e Sueste...	16 a 22 Abril	475	Réis 12.363:250	26:028	475	Réis 11.481:410	24:174	Réis 212.580:070	Réis 196.158:410	Réis 16.421:660	-	-	-
	23 a 29 »	»	Réis 12.896:990	27:151	»	Réis 14.034:950	29:547	Réis 225.477:060	Réis 210.193:360	Réis 15.283:700	-	-	-
Minho e Douro.	30 a 6 Maio	»	Réis 12.303:495	25:902	»	Réis 12.330:575	25:959	Réis 237.780:555	Réis 222.523:935	Réis 15.256:620	-	-	-
	16 a 22 »	253	Réis 5.305:939	51:858	»	Réis 16.726:084	47:382	Réis 265.796:222	Réis 246.992:323	Réis 18.803:899	-	-	-
Beira Alta....	23 a 29 »	»	Réis 16.804:205	47:595	»	Réis 17.672:036	50:062	Réis 282.597:427	Réis 264.664:359	Réis 17.933:068	-	-	-
	29 a 5 Maio	2803 Ps.	Réis 4.477:833 Ps.	527	2803 Ps.	Réis 4.421:637	507	Ps.	Réis 26.341:008 Ps.	Réis 26.864:162	-	Ps.	523:454
Nacional (Mi- randella e Vi- zeu)....	30 a 6 Maio	»	Réis 4.156:660	16:429	»	Réis 5.369:547	21:223	Réis 100.327:147	Réis 90.543:080	Réis 9.784:067	-	-	-
	19 a 25 Março	105	Réis 1.322:383	12:594	105	Réis 1.114:664	10:615	Réis 15.795:727	Réis 13.114:439	Réis 2.881:288	-	-	-
Norte de Espanha....	26 a 1 Abril	»	Réis 1.122:980	10:695	»	Réis 1.018:414	9:696	Réis 16.918:707	Réis 14.132:550	Réis 2.786:157	-	-	-
	29 a 5 Maio	2803 Ps.	Réis 1.528:437	545	»	Réis 1.420:964	10:675	Réis 18.114:536	Réis 15.258:514	Réis 2.856:022	-	-	-
Madrid — Zara- goza — Alican- te....	30 a 6 »	2672	Réis 984:403	368	2672	Réis 1.039:401	388	Réis 17.525:585	Réis 17.306:464	Réis 219:124	-	-	-
	7 a 13 »	»	Réis 4.034:165	387	»	Réis 1.436:282	425	Réis 18.539:751	Réis 18.442:743	Réis 117:008	-	-	-
Andaluzes....	30 a 6 »	894	Réis 311:447	348	894	Réis 342:337	382	Réis 5.005:571	Réis 4.718:901	Réis 276:670	-	-	-
	7 a 13 »	»	Réis 253:040	283	»	Réis 305:309	341	Réis 5.258:661	Réis 5.034:211	Réis 224:450	-	-	-
Zafra a Huelva.	14 a 20 »	180	Réis 47:384	263	180	Réis 58:523	325	Réis 812:551	Réis 936:001	-	-	123:450	-
	14 a 20 »	»	Réis 44:835	249	»	Réis 56:611	314	Réis 857:387	Réis 992:613	-	-	135:226	-

HORARIO OFICIALMENTE CONFERIDO da partida e chegada de todos os comboios, de 1 a 7 de junho *

Lisb. R. a Porto	Porto a Lisb. R.	Figueira a Alfar. Alfar. a Figueira	Part. Cheg.	Lisb. R. a Caso. Caso. a Lisboa R.	Lisb. R. a V. Form. V. Form. a Fig.º	Vian. a Valença Valença a Vian.
Part. Cheg.	Part. Cheg.	3-10 m. 4-23 m. 4-35 m. 5-34 m.	6-45 m. 7-59 m. 8-10 m. 4-9 t.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.
8-30 t. 7-15 m.	2-15 t. 3-0 m.	2-0 t. 2-59 t. 3-10 t. 4-9 t.	6-45 t. 7-44 t. 7-55 t. 8-38 t.	6-45 m. 8-6 m. 8-30		

Novos horários

Começam a vigorar no dia 8 novos horários em todas as linhas portuguezas, ao norte do Tejo.

Por esse motivo daremos, com o proximo numero, aos nossos leitores o pequeno horario de carteira, conforme promettemos dar, sempre que ha modificação importante.

Linhos portuguezas

Thomar a Payalvo e outras. — Diz o *Seculo*:

«O sr. Carlos Lisboa, representando um grupo de belgas, requereu ha tempo ao governo a concessão de 500 kilometros de terreno para construir um caminho de ferro de linha estreita no leito das estradas, sem onus para o Estado. Na referida proposta não se indica os sitios a que possa interessar aquella via.

«O sr. Mendonça e Costa tambem sollicitou a concessão de um caminho de ferro, de via estreita, no leito da estrada, entre Payalvo e Thomar. Ambos estes negocios estão ainda pendentes.»

A respeito d'este ultimo o nosso estimavel collega foi tardivamente informado.

O pedido d'esta linha não foi feito agora, como parece inferir-se da noticia, mas ha cerca de seis annos, em outubro de 1887, e sobre elle ha já o despacho mandando juntar os projectos e estudos para que, aprovados estes, possa ser passado o alvará de concessão.

Esses projectos já estão de ha mezes sujeitos ao exame do conselho superior de obras publicas, cujo parecer é natural não se faça esperar.

Devemos ainda accrescentar que não foi só Mendonça e Costa que requereu esta concessão, sendo acompanhado no pedido pelos srs. Antonio Bernardo de Figueiredo e Julio Cesar de Miranda Monteiro.

E finalmente diremos que vão muito adiantados os preliminares para a formação de uma parceria, *inteiramente portugueza*, que fará a construcção e exploração da linha.

Pessoal da Companhia Real. — Tendo sido exonerado do serviço da agencia internacional d'esta companhia, em Paris, o sr. Alphonse Marchand, foi tomar conta d'esta agencia provisoriamente o sr. Sousa Vasconcellos, secretario geral da companhia, que para ali partiu no sabbado 20.

Linhos africanas. — A commissão africana da Sociedade de geographia, considerando quanto convinha estudar e fixar as bases geraes e praticas a estabelecer para segurança dos interesses do paiz nas concessões de caminhos de ferro na nossa Africa e quaes os que mais importava fazer, convidou a reunir-se com ella a commissão de caminhos de ferro, da mesma sociedade.

Na noite de 26 effectuou-se esta reunião, sendo presidida pelos presidentes das duas commissões, os srs. conselheiro Barros Gomes e engenheiro Espregueira, secretariados pelos srs. João Rezende, vice-secretario da comissão africana, e Mendonça e Costa, 1º secretario da de caminhos de ferro.

Depois de breve discussão foi nomeada a sub-comissão que ficará encarregada d'estes estudos, composta dos srs. Ferreira do Amaral, Raphael Gorjão, Sarrea Prado, Gomes Coelho, Renato Baptista, Freire de Andrade, J. Roma Machado, Almeida Soeiro, Caldas Xavier, Agostinho Leite e Belchior Machado.

A sessão foi muito concorrida, tanto de africanistas, como de engenheiros.

Linhos hespanholas

Estação de Madrid-Atocha. — Desde hoje fica concentrado n'esta estação, construida de novo, todo o serviço de grande e pequena velocidade que a companhia de Madrid-Zaragoza-Alicante tinha dividido entre esta estação e a de Madrid-Delicias.

Linha de Canfranc. — Dizem alguns collegas que, segundo consta, trata-se de construir a estação internacional de Canfranc dentro do proprio tunnel do Pyrineu, illuminando-a por grandes focos de luz electrica, e promovendo o estabelecimento da livre circulação do ar por meios artificiaes, o que seria uma obra perfeitamente unica no mundo.

Acham-se em Jaca os engenheiros da companhia, ultimando os detalhes technicos e inspeccioando as pequenas obras que faltam para o acabamento definitivo da linha de Canfranc, que, ao que parece, deverá abrir á exploração no primeiro de junho proximo.

Foi auctorizada a transferencia da concessão do caminho de ferro de Huesca a França, por Canfranc, e ramal de Zuera a Turuñana, contractada entre a sociedade aragoneza do mesmo caminho de ferro e a companhia do Norte de Hespanha, ficando esta obrigada para com o estado, do mesmo modo e com as mesmas garantias, ao cumprimento das condições estipuladas ao outorgar-se a concessão.

Pontevedra a Carril. — Consta que a companhia concessionaria da linha ferrea entre Pontevedra e Carril vae pedir auctorização do governo para fazer umas pequenas modificações no traçado.

Até agora só estão aprovados 9 kilometros d'este caminho de ferro.

Alcoy a Gandia. — O caminho de ferro de Gandia a Alcoy teve durante o mez passado um movimento de 24:100 passageiros.

Com a nova combinação de horario com o do caminho de ferro de Carcagente a Denia, e a consideravel diminuição nas tarifas de grande e pequena velocidade, as receitas d'este caminho de ferro devem ter um augmento progressivo de dia para dia.

Calatayud-Teruel-Sagunto. — *La Derecha* publicou uma carta do deputado pelo circulo de Teruel, sr. D. Domingo Gascon, em que diz estar decidido terminantemente a pedir ao governo que declare caducada a concessão d'este caminho de ferro, logo que se abra o parlamento, e alem d'isso que a construcção d'esta linha seja novamente posta a concurso, em vista dos numerosos concessionarios, que tem tido até esta data, nada terem feito para que fosse uma realidade a construcção da mesma linha.

Santander a Bilbao. — Lavrou-se em Bilbao a escriptura da constituição da sociedade concessionaria e constructora do caminho de ferro de Zalla a Orejo, fixando-se o capital das acções em quatro milhões e meio de pesetas, e fazendo-se a adjudicação em rateio entre os subscriptores, por ser o numero das acções subscriptas superior ao necessário para o capital a subscrever.

Parece que estão concordadas, em principio, as bases para reunir em uma só as tres empresas, a saber: a que se constituiu agora, a do caminho de ferro de Cadagua e a de Solares, de forma que a linha de Bilbao a Santander ficará sendo de uma só companhia.

Exame de pontes. — A *Gaceta*, de Madrid, publicou um decreto do ministro do Fomento ordenando que se proceda ao imediato reconhecimento de todas as pontes e viaductos metallicos construidos nas linhas ferreas hespanholas, bem como ao exame dos que se acham em construcção, e finalmente ao dos projectos para as que se pretendem construir.

Linhos estrangeiros

FRANÇA

A companhia do Norte trata, ao que se diz, de ver se pôde estabelecer comboios electricos entre Charleroi e Paris e vice-versa, para o que anda procedendo aos competentes ensaios.

Um comboio composto de quatro carruagens e dois fourgons, puxados por uma carruagem electrica, permitirá que esta viagem se faça em duas horas e meia e de Bruxelles a Paris em tres horas e vinte minutos.

INGLATERRA

A cidade de Liverpool vae ter brevemente a sua linha metropolitana, elevada, tendo já concluida a construcção que durou dois annos e meio. A linha que parte de Seaforth até ás docas de Herculaneum será aberta á exploração dentro de poucos dias.

Toda a obra metallica é construida inteiramente de ferro forjado, e se, segundo a opiniao geral, não é de grande elegancia, foi isso devido a que se sacrificou a arte á solidez e resistencia.

As 13 estações são muito pequenas e feitas sómente de madeira, compondo-se cada uma de um escriptorio e d'uma sala de espera, para onde o publico subira da rua, por umas escadas. São

construidas sobre pilares, tendo uma extensão de 35 metros de comprimento, 3,60 metros de largura e 90 centímetros de elevação acima do nível da linha.

Relativamente ao serviço haverá comboios por hora em cada sentido desde as 5 horas da manhã até às 9 da noite. Estes carros, cuja iluminação é eléctrica, tem todos freio Westinghouse. A grande particularidade deste novo metropolitano é a aplicação da electricidade à tracção dos trens.

Em um ponto central, junto das docas de Bramley-Moore, são instalados poderosos geradores que distribuirão a corrente motora por intermédio d'um circuito d'aco. Contando com as diversas paragens, o percurso far-se-ha em meia hora. O custo d'esta linha foi extremamente caro: 80.000 libras por milha.

RUSSIA

Apesar dos consideráveis aumentos nas receitas brutas dos caminhos de ferro russos durante os últimos meses do anno passado —em novembro, por exemplo, excederam em 13% as de igual mês de 1891— os resultados do anno inteiro são inferiores aos de 1891, tanto na totalidade, em que a diminuição foi de 2.153.277 rublos, como por verst onde houve uma diferença de 147 rublos.

Em 1892 havia em exploração 18.385 milhas de linha, contra 18.086 em 1891; foram transportados 42.318.610 passageiros e 57.943.600 toneladas de mercadorias, contra 40.768.566 passageiros e 56.681.100 toneladas em 1891.

O total das receitas, n'estes dois annos, foi, em rublos:

Anno	Total	Por verst
1891.....	288.257.895	10:557
1892.....	286.104.618	10:410

Os aumentos mais importantes nas receitas tiveram lugar nas linhas Wladikawskas-Transcaucasiana, Moscow-Kursk, Samara-Slatoust, S.Petersburgo-Varsovia, e Kursk-Charkow-Asow; enquanto que as linhas que mostram diminuição são as de Sueste, Orlow-Witebsk, Libau-Romensk, Moscow-Brest Litowsk, e Char-kow-Nikolajew.

Em Geralmente fallando, as linhas que se approximaram aos portos do mar d'Asow, e ás margens do mar negro, e quasi todas as linhas á leste do caminho de ferro Wologda-Sebastopol, mostram aumentos de receita, enquanto que nas linhas em direcção a Odessa, Nikolajew e Libau se observa diminuição.

A Companhia Varsóvia-Vienna teve no anno findo uma receita de 11.242.202,36 rublos, e uma despesa de exploração de 7.420.340,54 rublos; a receita líquida foi de 3.290.806,76 rublos, da qual tirando 2.465.496, rublos, para juro e amortização d'obrigações, fica o bastante para um dividendo de 6,75 rublos por acção não amortizada, 3 rublos ás amortisadas, 13,500 rublos para vencimentos dos directores e 92.675,16 para o estado.

SUISSA

Durante o anno 1892 houve nos caminhos de ferro de Suissa 51 descarrilamentos, 29 collisões, e 601 acidentes menores, causando a morte de 56, e ferimentos em 538 pessoas.

TURQUIA

Apesar da posição de Constantinopla ser admirável no que diz respeito ás comunicações marítimas, sente-se ha bastante tempo a necessidade d'uma rede de caminhos de ferro ligando a grande cidade muçulmana ás províncias da Asia Menor. A ligação dos caminhos de ferro turcos com todos os que veem do norte está feita ha muitos annos, mas o que se oppõe ao desenvolvimento da rede turca para lá de Constantinopla é a difícil passagem do Bosphoro. A melhor posição para a ponte n'estes lugares parece ser um pouco a leste de Constantinopla, a meio caminho entre esta cidade e a extremidade occidental do Mar Negro. N'este ponto o estreito aproxima-se consideravelmente, de maneira que a ponte não terá comprimento superior a 2.000 metros, o que é pouco mais ou menos metade da extensão da grande ponte de Forth, na Escócia.

N'este caso a linha ferrea, vindo de Adrianopla, deixaria o oeste de Constantinopla e seguiria á corrente do Bosphoro á este, atravessaria o Bosphoro e continuaria ás Bagdad e o vale do Euphrates.

Para tornar o governo turco seguro no ponto de vista da defesa nacional deviam estabelecer-se em cada margem do estreito um campo fortificado ligado á linha do caminho de ferro.

ESTADOS UNIDOS

Segundo noticia de New-York, as experiências de grande velocidade na America continuam a fazer prodigios. Um comboio

expresso, movido por uma máquina eléctrica d'um tipo inteiramente novo, acaba de percorrer 1.609 metros em 22 segundos, pouco mais da terça parte d'um minuto.

Esta velocidade, portanto, seria de 262 quilometros por hora, se se podesse sustentar por muito tempo.

A maior velocidade de locomotivas experimentadas precedentemente é a de um comboio composto d'uma máquina especial de um peso de 56 toneladas, que percorreu a linha de Jersey-City a Philadelphia com uma velocidade média de 147 quilometros e meio por hora.

Só no mês de fevereiro ultimo houve nos caminhos de ferro dos Estados Unidos 117 descarrilamentos, 84 collisões e 13 outros acidentes, ao todo 214 acidentes em que ficaram mortas 59 e feridas 303 pessoas.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Assembleia geral do 1.º de outubro de 1892

PARECER DO CONSELHO FISCAL

SENHORES

Cumprindo a disposição dos nossos Estatutos, apresentamos o nosso parecer sobre o relatório do Conselho de Administração com referência á gerencia do anno de 1891.

Como decerto não ignorareis foi esta gerencia muito accidentada, tendo-se demitido o antigo Conselho de Administração na assembleia de 26 de junho de 1891, sendo eleito pela mesma assembleia um conselho de sete membros que igualmente resignou o seu mandato em janeiro corrente, sendo substituído pelo actual Conselho de Administração, composto de accionistas e obrigatários.

Durante este periodo aggravou-se em extremo o estado financeiro da nossa Companhia, a ponto de não poder satisfazer os seus compromissos, ficando suspenso o pagamento do coupon das nossas obrigações desde janeiro corrente: por este motivo não se poderam realizar laguns contractos negociados com outras Companhias, e entre elles o que o ultimo Conselho tinha assignado com a Companhia do Norte de Hespanha para nos libertar do onus das linhas hespanholas.

As causas da má situação da nossa Companhia já este Conselho as apontou no seu parecer sobre a gerencia de 1890, tendo aumentado com a continuaçao do grave estado economico e financeiro do paiz, com a necessidade impreterivel de continuar e terminar importantes obras em execução, com a diminuição das receitas, e com as diferenças dos cambios, facto de grande alcance para a nossa Companhia que tem de fazer largos pagamentos no estrangeiro.

Em tão difícil conjunctura interveiu o Governo de Sua Magestade, primeiramente auxiliando-nos com suprimentos, e tentando sustentar o nosso crédito, depois nomeando uma comissão de inquérito á nossa Companhia e ao seu estado financeiro, e ultimamente impondo-nos uma comissão administrativa que conjuntamente com os corpos gerentes trabalha na difícil tarefa da nossa reorganisacão.

No presente relatório, balanços, mappas, e annexos encontrareis matérias suficientes para poderdes ajuizar do estado actual da nossa Companhia, ao presente bastante desanimador, apesar das receitas nos últimos tempos terem apresentado um aumento, o que melhora a nossa situação.

N'estas circunstancias o vosso Conselho Fiscal não pode fazer mais do que aconselhar-vos a que aproveis tudo o que o Conselho de Administração vos propõe, concedendo-lhe as autorizações que pede, a fim de vêr se podemos conseguir a reorganisacão da nossa Companhia, fazendo um acordo com os obrigatários, e tentando por todos os modos restabelecer o nosso crédito hoje tão abalado.

Com trabalho, energia, e boa organização de serviços, esperamos que a nossa Companhia em breve se levante do estado de abatimento em que se encontra, reconquistando o bom nome que todos desejamos que tenha.

Lisboa, 30 de Agosto de 1892.—(Assinados) Conde de S. Júlio, Presidente; Dr. Carlos May Figueira, Vice-Presidente; Alfredo Mendes da Silva, Secretário; J. P. Diogo Patrón Junior, Secretário; António Pereira de Carvalho, Manuel Joaquim Alves Diniz, João Lobo Santiago Gouveia, Marquês de Fontes Pereira de Melo, Visconde de Marialde, Visconde de Alemquer.

Avisos de serviço

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses

Expedições para a Beira Alta

Os transportes procedentes das estações das linhas d'esta companhia, com destino ás da Companhia dos caminhos de ferro da Beira Alta ou suas imediatas combinadas, serão entregues a esta ultima na estação da Guarda, quando os remettentes declararem expressamente, nas suas notas d'expedição, que é por aquella via (Guarda), que o transporte tem que seguir.

Lisboa, 1 de junho de 1893.

Viagens de recreio com bilhetes de ida e volta por preços extraordinariamente reduzidos

Ida nos dias 8 a 12 de Junho. — Volta nos dias 10 a 14 de junho. Pelos comboios ordinarios com excepção unicamente dos correios n.º 3 e 4.

Os preços dos bilhetes de ida e volta são:

De Lisboa Central do Rocio ou Caes dos Soldados para Coimbra 3\$800 réis em 2.ª classe e 2\$700 em 3.ª — para Porto 5\$800 em 2.ª e 4\$200 em 3.ª — para Figueira da Foz 3\$900 em 2.ª e 2\$700 em 3.ª — para Guarda 6\$000 em 2.ª e 4\$300 em 3.ª

N. B. Os bilhetes de Lisboa Caes dos Soldados só serão vendidos para os comboios mixtos que partem de manhã d'essa estação para Norte Leste excepto Castello de Vide e Beira Baixa até Covilhã.

De Porto para Abrantes 4\$400 em 2.ª e 3\$100 em 3.ª — para Portalegre até Elyas e Castello Branco a Guarda 5\$500 em 2.ª e 4\$000 em 3.ª.

Ampliação de prazo: — Os bilhetes ordinarios de ida e volta da tarifa especial n.º 7 de grande velocidade vendidos nos dias 8 a 13 serão validos para regresso da estação de destino até o ultimo comboio do dia 14.

Para demais preços e condições veja-se os cartazes affixados nos logares do costume.

Lisboa 23 de maio de 1893.

Caminhos de ferro do Minho e Douro

Viagem de recreio do Porto a Barcellos, Vianna, Ancora, Caminha, Valença e Braga, com bilhetes de preços reduzidos, validos unicamente aos domingos e dias santificados durante os meses de maio a outubro do corrente anno.

Do Porto ás estações abaixo indicadas, sem reciprocidade — Barcellos 1.ª classe, 1\$100; 2.ª, 700; 3.ª, 500; Vianna, 1\$500, 1\$200, 800; Ancora, 1\$800, 1\$400, 900; Caminha, 2\$000, 1\$500, 1\$000; Valença, 2\$500, 2\$000, 1\$400; Braga, 1\$200, 800, 600.

Condições. — Estes bilhetes são validos: Para a ida, pelos comboios para que forem vendidos; para a volta, no mesmo dia da venda. Os bilhetes só teem validade para as estações n'elles indicadas. A ida devará o passageiro apresentar, quando lhe fôr exigido, as duas partes do bilhete (ida e volta). Será considerado sem valor todo o bilhete encontrado fóra das condições 1.ª 2.ª e 3.ª. Quando este caso se dê, terá o passageiro que pagar a importancia do seu lugar pela tarifa ordinaria. O passageiro que ocupar um lugar de classe superior á indicada no seu bilhete, pagará a diferença de classe segundo os preços da tarifa geral, quer o caso se dê á ida quer á volta. Estes bilhetes não dão direito ao transporte gratuito de bagagens. Nos dias em que forem anunciados outros serviços especiaes não se venderão estes bilhetes entre os portos para os quaes se estabeleçam esses serviços. Ficam em vigor as condições das tarifas geraes em tudo que não seja contrario ao que se estipula no presente.

Porto, 9 de maio de 1893. — O engenheiro-director, Augusto Cesar Justino Teixeira.

Arrematações

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses

Serviço de Via e Obras

T AREFA N.º 28

Construcção das fundações da cocheira de locomotivas na Estação de Campolide — Base da licitação 2:385\$616 réis.

Na estação de Sant'Apollonia em Lisboa, secretaria da Exploração da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, perante o sr. engenheiro chefe d'exploração, pela 1 hora da tarde

do dia 8 de junho proximo serão recebidas propostas para arrematação da tarefa n.º 28. (Serviço de via e obras) — Construcção das fundações da cocheira de locomotivas na estação de Campolide na linha urbana. — As condições, plantas e perfis para esta adjudicação estão patentes na estação de Sant'Apollonia, repartição de via e obras. — As propostas deverão ser dirigidas em carta fechada ao sr. engenheiro chefe da exploração em Lisboa, estação de Sant'Apollonia, indicando no sobreescrito: Proposta para a construcção das fundações da cocheira de locomotivas na estação de Campolide na linha urbana — e redigida no theor seguinte: Eu abaixo assignado, residente em.... obrigo-me a executar a tarefa n.º 28 do serviço de via e obras da Companhia Real — Construcção das fundações da cocheira de locomotivas na estação de Campolide na linha urbana, segundo as condições patentes na repartição do mesmo serviço de via e obras e das quaes tomei pleno conhecimento, pela quantia de.... réis (por extenso.) Data e assignatura (por extenso e em letra bem intelligivel) — Para concorrer a esta adjudicação cada proponente depositará previamente na caixa da Companhia Real, a quantia de sessenta mil réis (60\$000 réis) a qual lhe será devolvida, não lhe sendo aceite a proposta; e, sendo aceite, este deposito será considerado como definitivo, elevando-se a 5% do preço d'adjudicação.

Acompanharão a proposta, em sobreescrito separado, os seguintes documentos:

1.º — Um attestado que abone a capacidade do proponente para a execução da obra. 2.º — Um certificado do deposito provisório feito na caixa da Companhia.

Havendo empate nas propostas, proceder-se-ha á licitação verbal em acto continuo entre os licitantes, não se admittindo lance inferior a 1\$000 réis.

Lisboa, 23 de maio de 1893.

Fornecimento de téca

Esta companhia recebe propostas até ás 12 horas de 23 de junho para, o fornecimento de 10 vigas de téca de 6, m² x 0, m⁵ x 0, m⁵.

As condições 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 23 de maio de 1893.

Fornecimento de tubos de ferro

Esta companhia recebe propostas até ás 12 horas de 28 de junho proximo futuro para o fornecimento de 6187, m⁵ de tubos de ferro puchados á fieira.

As condições 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 25 de Maio de 1893.

Fornecimento de chapas onduladas

Esta companhia recebe propostas até ao meio dia de 27 de junho para o fornecimento de 4:410 chapas de ferro onduladas e galvanisadas.

As condições 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 25 de Maio de 1893.

Venda de terrenos sobrantes junto da estação do Entroncamento

Esta companhia recebe propostas até á 1 hora do dia 26 de junho proximo futuro para a venda das 8 seguintes parcellas de terreno sobrante junto da estação do Entroncamento.

N.º 1 superfície 386, m² 80 — n.º 2 67, m² 20 — n.º 3 68, m² 80 — n.º 4 92, m² 00 — n.º 5 88, m² 00 — n.º 6 497, m² 20 — n.º 7 639, m² 20 — n.º 8 90, m² 32.

As propostas serão enviadas em carta fechada ao sr. engenheiro chefe da exploração em Lisboa na estação de Sant'Apollonia, indicando no sobreescrito: Proposta para a compra dos terrenos sobrantes junto da estação do Entroncamento, e redigidas como segue: Eu abaixo assignado residente em.... proponho comprar a parcella n.º dos terrenos sobrantes junto da estação do Entroncamento, medindo m².... segundo a planta e condições patentes na repartição da Via e Obras, das quaes tomei conhecimento pela quantia de.... réis o metro quadrado (por extenso). Data e assignatura (por extenso e bem legivel).

As propostas devem ser feitas separadamente para cada uma das parcellas.

Lisboa, 29 de Maio de 1893.

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

Casa Frederico Daupias

35, 1.º Rua Nova do Carmo, 35, 1.º

Esta casa, a primeira do paiz, conserva um deposito permanente e completo de todas as variedades de sementes das melhores proveniencias estrangeiras, e que melhor se adaptam ao nosso clima, o que se acha bem reconhecido por experiecia propria, e amplamente comprovado pelo favor sempre crescente do publico. Mais uma vez se recommends 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 miudo e por grosso.

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

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

SEMENTES DE FLORES

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

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

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

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 instruções sobre a cultura das diferentes variedades de flores e sua applicação para canteiros, açafates, bordaduras, vasos, etc., e está à venda pelo preço de 150 réis, e pelo correio 160 réis.

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

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

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

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

Grainha de vinha americana.— As melhores variedades.

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

35, 1.º—Rua Nova do Carmo—LISBOA

COMPRA, VENDE, FARÍCA

RESTAURA

Moveis em todos os

estylos

DEPOSITO



30, L. de S. Carlos, 32

OFFICINAS

4 RUA ANCHIETA, 15

LISBOA

M. Gonçalves

Cirurgião-dentista

RESIDENCIA

L. do Calvario, 22, 2.º

CONSULTORIO

R. N. do Almada, 69, Lisboa

D. M. DA COSTA RIBEIRO & C.

Effectuam

jes em todos os ramos bancarios
e commerciaes

Tomam e saccam letras sobre todo o reino.

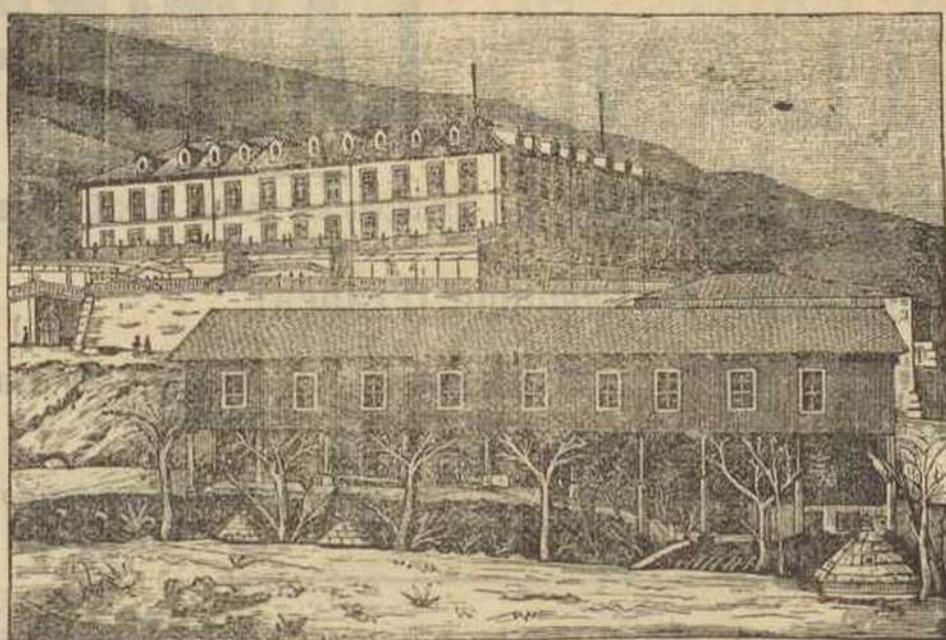
Compram e vendem papeis de credito.

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

Tomam papel, saccam e dão cartas de credito, circulares sobre a França, Italia, Inglaterra, Suissa, Alemanha, 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.

ESCRIPTORIO
23—Calçada de S. Francisco—LISBOA
Telephone n.º 313



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, rheumatismo, gota e anemia. Clima saluberrimo de montanha. Situação pitoresca e deliciosa no centro da província do Minho. Facilidade de comunicações 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

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.

Aplicam-se os **banhos de immersão e douches** d'estas águas para: rheumatismo, estomago, figado, baço, molestias herpéticas, leucorréas, inflamações de quaisquer 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

Para esclarecimentos, AVENIDA DA LIBERDADE, 20, depósito da COMPANHIA DAS ÁGUAS 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 15 de junho haverá bilhetes diários de ida e volta entre a Figueira da Foz e a Amieira, e das outras estações, com validade de dois meses.

ESCRITORIO DE CONSTRUÇÕES EM TODOS OS GENEROS

Lisboa—Rua dos Capelistas, 90-2.º, direito.

Tarifas dos preços dos trabalhos executados por este escriptorio para o anno de 1893

N.º	Designação dos trabalhos	Preços	Observações
1	Projectos de edificações urbanas, uma cópia em papel tela e duas em papel ferrico	0,3 p. c. do custo da obra	
2	Idem, desenho em papel, aguarelado	0,5 p. c. do custo da obra	
3	Projectos de estradas completos; duas cópias dos desenhos, em tela, e das peças escriptas	1 p. c. do custo da obra	
4	Levantamento de plantas, em campo cultivado	0,65 réis o metro quadrado	
5	Idem, em terrenos montanhosos	1,50	
6	Idem, em aldeias ou povoações	2	
7	Idem, em cidades	10	
8	Idem, em interiores de edifícios	16	
9	Desenhos em papel, escala de 15.000	28500 réis o decímetro quadrado	
10	Idem, cópia em tela	18500	
11	Idem, escalas de 15.000 a 12.500	28000	
12	Idem, cópia em tela	18200	
13	Idem, escalas de 12.500 e 11.000	18800	
14	Idem, cópia em tela	18000	
15	Idem, escalas, de 11.000 a 1.100	18500	
16	Idem, cópia em tela	8900	
17	Idem, escalas de 1.100 a 1.500	18200	
18	Idem, cópia em tela	8800	
19	Idem, escalas de 1:50 a grandeza natural	18000	

Quando os trabalhos de que tratam os numeros 4 a 8 da tabella acima, tiverem de ser feitas fora de Lisboa pagar-se-ha, em separado a viagem de 3 pessoas em 2.^a classe, sempre que a importancia da encommenda seja inferior a 100\$000 reis ou a distancia de Lisboa superior a 70 kilometros de caminho de ferro. Para as localidades onde não ha caminho de ferro as passagens serão sempre pagas separadamente, seja qual for a distancia.

Todas as encommendas dos trabalhos de que tratam os numeros 3 a 8 deverão ser acompanhados de 10 % do valor total do trabalho, ou caucionadas por pessoa idonea residente em Lisboa. Os preços dos numeros 9 a 20 são médio se sempre sujeitos a ajuste particular, conforme a natureza do trabalho.

Toda a correspondencia deve ser dirigida a **REYNAUD & C.º** — Rua dos Capilistas, 90, 2º direito.

DYNAMITE GOMMA

1\$100 reis o kilo

Fábrica na Trafaria

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

Mecha ou rastilho, preços conforme a qualidade

Agente em Lisboa: Lima, Mayer & Filhos, R. da Prata, 59. 1.º-Agente no Porto: José Rodrigues Pinto e Pinho - R. da Almada, 109 e 111.

CIMENTO PORTLAND LAITIER

Produção anual 100.000:000 kilos

Marca Progresso

Produção anual 100.000:000 kilos

Da Société générale du Portland Laitier de Grénoble (França)

Ensaios do Laboratorio de Pontes e Calçadas de Paris (24 dias) 51k,37 de tracção

Este cimento é de qualidade superior offerecendo tanta resistencia empregado com areia como puro

Residuo passado pelo peneiro de 5:000 malhas por centimetro quadrado, 16,70 %

Este cimento, além de muitas obras importantes onde tem sido empregado com grandes resultados, foi preferido para as obras do porto de Musel, em Gijon (Hespanha), 30:000 toneladas

Únicos importadores C. Mahony & Amaral, Rua Augusta, 100, 2.º, LISBOA

TERMAS DOS CUCOS

(TORRES VEDRAS)

AGUAS CHLORETADAS SODICAS

Este estabelecimento, pela admirável natureza das suas águas, e pela sua luxuosa instalação, reputada a primeira de Portugal por todos os médicos que o tem visitado, é o primeiro que n'este paiz apresenta banhos e aplicações de lamas minerais, extraídas das suas nascentes, e tratadas convenientemente nas piscinas, e cujo emprego dá os mais extraordinários resultados no tratamento de

RHEUMATISMO, GOTTA, SCIATICA, ETC.

As águas, de uso interno e externo, são aplicáveis nos seguintes estados morbidos:

Lymphatismo e escrofulismo; engorgamentos glandulares; rachitismo; rheumatismo crônico e deformações consecutivas; gota não febril, especialmente na forma regular e localização visceral; parásis, especialmente de origem cerebral; anemia e chlorose; predisposição à tísica antes das manifestações da tuberculose; hiperemia mecânica do figado; leucocitose hepática; cachexia palustre e hepática dos climas quentes; lithiasis renal; doenças de útero e recto; nevrál-

gias, sobretudo de origem rheumatica, cholorotica e syphilitica; sciatica; neurastenia; atrofia muscular; afecção crônica da pele e nomeadamente eczema seco; acne; pêmfigo e psoriasis; syphilitides; lesões ossens e articulares de natureza syphilitica ou outras; úlcera, nevroses, cárrias, trajectos fistulosos, coxalgia; tumores brancos; abcessos frios e por congestão; mal de Pott; antigas fraturas; entorses; retracção de tendões e falsas anquiloses.

A direcção médica d'este estabelecimento está confiada ao distinto clínico o Exmo Sr. Dr. Justino Xavier da Silva Freire

VENDA DAS AGUAS

Na Origem, do gerente do estabelecimento balnear dos Cucos, Torres Vedras. — Lisboa, depósito da administração, rua dos Fanqueiros, 282 ou 283. — Porto, farmacia 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 ferroviária da Península.

GUIA DAS AGUAS MINERAES DOS CUCOS

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

PREÇO 300 RÉIS

SOCIÉTÉ METALLURGIQUE DU PÉRIGORD

65, rue de la Victoire, Paris

FORNOS E FUNDIÇÕES DE FUMEL

Grande especialidade de tubos de ferro fundido para condução de águas e gás, com diâmetro de 0^m,040 a 1^m,300

Material de caminhos de ferro, placas gyratorias, guindastes, palmetas

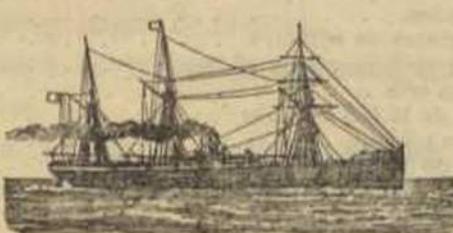
Guarnições diversas armadas e desarmadas

DIRECÇÃO TELEGRAPHICA

Perigord—Paris

Royal Mail Steam Packet Company

(MALA REAL INGLEZA)



A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Em 5 de junho o paquete MAGDALENA para: Pernambuco, S. Vicente, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos-Ayres

Para Southampton e Antuerpia

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

Há a bordo de todos estes paquetes cozinheiro e criados portugueses.

AGENTES

Em Lisboa:—KNOWLES RAWES & C.ª—R. dos Capelistas, 31, I.º

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

CAMINHOS DE FERRO DO MINHO E DOURO

Serviço combinado com o Caminho de Ferro do Porto á Povoa e Famalicão

TARIFA ESPECIAL P. N.º 9 DE G. V.

PARA O TRANSPORTE DE

PASSAGEIROS, BAGAGENS E CÃES

Applicavel desde 15 de maio de 1893

PASSAGEIROS

Das estações da frente ás abaixo indicadas ou vice-versa	POVOA			VILLA DO CONDE		
	CLASSES			CLASSES		
	1.ª	2.ª	3.ª	1.ª	2.ª	3.ª
Braga.....	970	880	580	1.5030	940	610
Barcellos.....	920	840	550	980	900	580
Vianna.....	1.5500	1.5290	870	1.5560	1.5350	900
Valença.....	2.5410	2.5000	1.5380	2.5470	2.5060	1.5410
Regoa.....	2.5810	2.5310	1.5600	2.5870	2.5370	1.5630
Pinhão.....	3.5250	2.5650	1.5840	3.5310	2.5710	1.5870

BAGAGENS E CÃES

Das estações da frente ás abaixo indicadas ou vice-versa	POVOA			VILLA DO CONDE		
	BAGAGENS		CÃES	BAGAGENS		CÃES
	Até 40 kilogrammas por cada 10	Além de 40 kilogrammas por cada 10		Até 40 kilogrammas por cada 10	Além de 40 kilogrammas por cada 10	
Braga.....	56,10	35,70	200	59,40	37,80	210
Barcellos.....	52,80	33,60	200	56,10	35,70	210
Vianna.....	86,90	55,30	260	90,20	57,40	270
Valença.....	139,70	88,90	410	143,00	91,00	420
Regoa.....	162,80	103,60	480	166,10	105,70	490
Pinhão.....	188,10	119,70	550	191,40	121,80	560

OBSERVAÇÕES

1.^a—Aos passageiros com bilhetes de 1.^a e 2.^a classe das linhas do Minho e Douro compete logares de 1.^a na linha da Povoa. Os logares de 3.^a classe do Minho e Douro correspondem aos de 2.^a na linha da Povoa.

2.^a—As crianças menores de 3 anos, indo ao colo das pessoas que as acompanham, serão transportadas gratuitamente. As crianças de 3 a 7 anos pagarão metade dos preços acima fixados. As crianças maiores de 7 anos pagarão os seus logares por inteiro.

3.^a—É concedido a cada passageiro o transporte gratuito de 30 kilogrammas de bagagem, e de 15 kilogrammas ás crianças munidas de meio bilhete, mediante o pagamento de 30 reis de guia, registo e sello. Os excedentes serão taxados pelas tarifas geraes de cada linha.

4.^a—Ficam em vigor todas as condições das tarifas geraes de ambas as linhas em tudo que não sejam contrarias ás prescripções da presente.

N. B.—Fica pela presente annullada a tarifa M. D. P. n.^o 1 de 1 de junho de 1881.

Porto, 1 de maio de 1893.

O Engenheiro-Director,

Augusto Cesar Justino Teixeira.