

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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

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

REDACÇÃO—Conde Barão, 91—LISBOA

Annexo d'este numero

Tarifa especial P. n.º 9 de grande velocidade, do Minho e Douro—passageiros, bagagens e cães para Povia 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.
Contractos de transporte.
Bilhete baratos.
O imposto de sello nas guias de bagagens e mercadorias.
Os negocios da Companhia Real.
Boletim financeiro — de Lisboa, por J. F.
Cotações dos titulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro.
Receita dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.
Horario da partida e chegada dos comboios.
Novo horario dos comboios.
Linhas portuguezas.—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 — Cañtuyud-Teruel-Sagunto — Santander a Bilbao — Exame de pontes.
Linhas estrangeiras.— França — Inglaterra — Russia — Suissa — Turquia — Estados Unidos.
Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes. — parecer do conselho fiscal.
Avisos de serviço.
Arrematações.
Agencias de transportes.
Agenda do viajante.
Annuncios.

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 permittido 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 rede de vias ferreas de bitola reduzida, o^m,75, formando um total calculado em 4:718 kilometros.

Esta rede 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.º— ZONA, DO NORTE

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

Estradas		Direcção		Extensão em kilometros	Localidades principaes atravessadas
Real n.º	Districtal n.º	de	a		
38	24	Macedo de Caval. ^{as}	Mogadouro	52,719	Peredo (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.....	Masserinhãs	25,000	Carvições (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.ª F.ª das Naves..	83,826	Mondim, Moimenta da Beira, V. da Ponte, Trancoso.
53		V.ª F.ª 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...	29,925	Mira.
41		Aveiro.....	S. Pedro do Sul...	73,661	Albergaria Velha, Oliveira de Frades, Vouzella.
48		Coimbra	Cannas deSenhorim	57,210	Penacova, S. João d'Areias.
40		Ovar	Entre Rios.....	76,026	Oliveira d'Azemeis, Arouca.
	28	Arouca.....	Castro Daire.....	28,500	Cabril, Pinheiro.
	38			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	Sazedas, Sobreira, Proença Nova, Amendoa, Sobral.
15		Leiria	Thomar.....	40,931	Villa Nova d'Ourem, Chão de Maças.
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..	39,596	Ancião, Agueda, 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	Penhagareia, Penamacor, Sabugal.
	61	Covilhã.....	Sabugal	42,797	Sortelha.
57		V. Velha de Rodão.	Crato	43,623	Niza, Alpalhão, Valle do Peso.
57		Crato.....	Portalegre.....	22,285	
72		Portalegre.....	Estremoz.....	100,173	Monforte.
70		Estremoz	Elvas.....	50,071	Borba, Villa Boim.
71	105	Borba.....	Villa Viçosa.....	4,330	Borba, Juromenha.
	106	Villa Viçosa.....	Mourão.....	41,920	Alandroal, Terrena.
20		Mourão.....	Evora.....	65,735	Reguengo.
68		Evora.....	Santarem.....	127,682	Arraiolos, Mora, Coruche, Raposa, Almeirim, Obidos.
65		Santarem	Peniche	72,363	Azambujeira, Rio Maior.
	111-100	Montemor (estação)	Ponte de Sôr.....	74,057	Mora, Montargil.
	78				
	A				
	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.
111-91		Montemor.....	S. Thiago de Cacem	91,261	Alcacer do Sal, Grandola.
73		Alcacer do Sal....	Ferreira.....	62,391	S. Romão, Odivellas.
	108	Reguengo.....	Cuba.....	47,109	Vidigueira.
73-74		Beja.....	Sines.....	96,666	Bernegil, Ferreira, S. Thiago de Cacem.
19	117-118	Mourão.....	Pomarão.....	102,209	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.
	A				
78	91-91	S. Thiago de Ca-			
	133	cem.....	Sagres.....	120,000	Odemira, Aljuzer, Villa Nova do Bispo.
	134	Aljuzer.....	Lagos.....	30,540	
76	121	Odemira.....	Portimão.....	63,000	S. Clara, Velho, Monchique.
75	120	Odemira.....	Almodovar.....	70,000	Reliquias, Santa Luzia, Garvão, Ourique.
78					
77		Lagos.....	Almodovar.....	72,500	Silves, S. Bartholomeu de Messines.
17		Portimão.....	V. R. St.º Antonio.	112,500	Lagôa, Reliqueima, S. Lourenço, Faro, Olhão, Tavira.
				1.242,537	

A leitura d'este mappa suggere 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 rede 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 concorrência 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 parallela 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 concorrência 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 centenaes 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 obteriamos uma compensação immediata, que, rasgando os terrenos do paiz visinho 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 veio 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 Franca, e sobretudo da Belgica, Portugal precisa d'estes caminhos de ferro, cujos servicos 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 rede estiver completa, terá ella mais de 1:500 kilometros de caminhos de ferro! É 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 rede, representarão metade da extensão das linhas a cargo do Estado, e um terço de toda a rede 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 empreendimento 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 alevantada ideia.

Pois não o estamos, nem achamos que ella seja para desprezar, no seu conjuncto, e mesmo nos seus detalhes, uma vez que seja reduzida ás justas proporções que deve attingir, sem demasias que a tornariam 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 Eglise 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 Allemanha.

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 relatório da comissão parlamentar encarregada de examinar o projecto da lei relativa á troca de territorios pertencentes á communa neerlandeza 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 florecente 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 accordo 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 outomno, convocará uma sessão extraordinaria do congresso.

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

A. Niban.

Parte official

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 districtal 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.ª O concessionario effectuará á sua conta e por sua conta e risco, pelo modo e nos prazos abaixo 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 necessario para a perfeita exploração da linha.

2.ª 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;

Pertis transversaes, escala 1 : 200;

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

Perfil typo 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.ª O projecto será apresentado no praso de tres mezes, a contar da data d'este alvará.

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

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

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

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

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

8.ª A linha ferrea será assente ao nivel do pavimento das estradas sem saliencia nem depressão, a um dos lados da facha empedrada por fôrma 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^m,5 para o transito ordinario e um intervallo de 0^m,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 cruzamento 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 districtal 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.ª O ferro, madeira e outros elementos constitutivos da via ferrea deverão ser de boa qualidade, e os trabalhos executados por fôrma que ella offereça toda a garantia de segurança.

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

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

11.^a O concessionário fica obrigado a não danificar as estradas, a reparar de prompto os estragos que porventura n'ellas causar, e a conservar em bom estado a parte da facha empedrada que servir para a circulação dos trens da linha ferrea e 5 decímetros para fora 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 substitui-las 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 transitio ordinario.

14.^a As acquisições 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 commecar no praso 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 praso de doze mezes, a contar da mesma data.

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

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

19.^a O concessionário sujeitará 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 annunciadas ao publico, pela imprensa, nas estações, ou por qualquer fórma.

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

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

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

2.^o Transporte dos funcionarios do ministerio das obras publicas, commercio e industria, que o respectivo ministro indicar e de quaesquer 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.^o Os regulamentos actuaes e aos que o governo publicar para serviço telegrapho-postal;

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

25.^a O concessionário ficará também 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 transitio 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 policia, do livre uso das estradas, dos trabalhos n'ellas executados por ordem do governo ou por corporações ou individuos devidamente auctorisados.

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 effeitos juridicos, nos termos do direito commum e especial de caminhos de ferro.

Todo o material circulante, gado e quaesquer outros provimentos, ficarão pertencendo ao dominio do concessionário para os mesmos effeitos e nos mesmos termos, com a declaração, porém, de que o material circulante não poderá ser alienado senão para o effeito de ser substituído com vantagem do serviço publico.

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

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

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 divida publica portugueza, pelo seu valor no mercado.

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

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

§ 3.^o 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.^o Quando sejam excedidos os prazos marcados nas condições 3.^a e seu § unico, 16.^a e § 1.^o da condição 32.^a;

2.^o Se não commecar a exploração dentro do praso de um mez, depois de auctorisada pelo governo, nos termos da condição 17.^a;

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

4.^o 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 obrigação 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 quaesquer 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 prorogar 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 selado com o sello das armas reaes e com o de verba.

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

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 approvar 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 Luiz Machado Guimarães.

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

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 1 do corrente mez do conselho superior de obras publicas e minas: ha por bem approvar 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 isolar a mesma linha de um caminho que ao longo d'ella corre, communicando a povoação de Alfange com a da Ribeira de Santarem, e outro de suporte a um caminho lateral e sobranceiro á linha referida ao kilometro 73,020

da mesma linha junto á 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.

Tendo a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes apresentado a conta da liquidação de garantia de juro relativa á exploração da linha ferrea de Torres Vedras á 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 economico de 1892-93), na importancia de 50:282,7544 réis, e mostrando-se da mesma conta, que o rendimento bruto kilometrico, durante o referido semestre, foi inferior ao minimo necessario para o estado de 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 50:282,7544 réis, garantia de juro relativa á linha ferrea de Torres Vedras á 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 á ser considerada provisoria até não estiver feita a medição rigorosa da linha;

2.^o Que não se effectue o pagamento da referida quantia, sem que sejam cumpridas as prescripções 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 annexo 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 Pova 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 portuguezes estabeleceu os seguintes contractos com os srs.:

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

Santos Lima & C.^a, 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 iluminação a gaz, transporte minimo annual de 500 toneladas de coque, da estação de Coimbra B para a do Porto ou mais além;

Companhia Frigorifica Portuguesa, para o transporte minimo de 40 toneladas de gelo, de Lisboa central do Rocio, caes dos Soldados a Alcantara Terra, para quaesquer estações 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 d'este mez, 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 quaesquer estações 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, Vianna, Ancora, Caminha, Valença e Braga validos em todos os domingos e dias santificados dos mezes de junho a outubro, conforme o annuncio 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 applauso com que o paiz recebeu essas propostas, filhas d'um maduro estudo e d'um desejo honestissimo de salvar o paiz da difficil crise que tem atravessado; mas nem por isso deixaremos de protestar contra a parte da proposta relativa á lei do sello, no que se refere ao augmento d'este imposto sobre as expedições 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 lugar de se agravar, 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 expedição de mercadorias.

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

Compreende-se que n'uma expedição, 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. Graval-a 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 á 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 expedição 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 sello, 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 quaes facilmente, por menor custo do que o a que obriga o transporte ferro-viario, 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 obrigatoria.

Não nos parece difficil, 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 trafego das nossas linhas ferreas e estamos certos de que maior rendimento daria ao thesouro.

E se para augmental-o ou para, beneficiando o commercio que transporta, equilibrar qualquer diminuição que o nosso processo originasse aos dinheiros publicos, se quizesse encontrar compensação em outra materia collectavel, tinha-a o sr. ministro facilmente á mão sem prejuizo, 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 thesouro 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 thesouro 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 thesouro, como qualquer passageiro ordinario.

Ora suppondo que, pelo menos, entre todas as linhas ferreas portuguezas, não serão annualmente concedidos menos de 20.000 passes de uma só viagem, dando-lhes em média um percurso de 200 kilometros, 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 portugueza 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 circumstancias, quizesse duplicar o imposto, ahi teria um rendimento de seis contos de réis.

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

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 epocha se poderia fiscalisar a cobrança.

De qualquer forma, finalmente, o que nos parece indispensavel 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 negocios da Companhia Real

É a seguinte a representação que a comissão do conselho d'esta Companhia entregou ao sr. ministro das obras publicas, na conferencia de 3 de maio, de que demos noticia 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.ºs 1 e 2, que foram approvados pelos respectivos *Comités*, accetando elles todos a 2.^a hypothese do accordo com o *Comité* de Lyon (documento n.º 2) pelo qual ficou estabelecido o systema da representação directa dos obrigatarios no Conselho d'Administração, constituindo esses representantes um *Comité* em Paris, sem o voto affirmativo do qual nenhum acto que importe augmento d'encargos da Companhia, contracto de emprestimo ou alargamento das concessões da empresa póde ser levado a effeito, estabelecendo-se outrosim as condições em que a representação directa dos obrigatarios no Conselho póde 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.ºs 3 a 8.

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

Todos estes accordos e contractos são provisorios e só se tornam definitivos depois da approvação da generalidade d'elles por todos os crédores, sendo um dos principaes o Governo Portuguez, sem o *placet* do qual a reorganisação da Companhia se não póde 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 contracto Madrid-Caceres-Portugal.

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

Não se descum 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 crédores e dos recursos effectivos com que conta para satisfação dos mesmos compromissos com os seus crédores e Governo.

N'estes termos depõem por agora apenas o seguinte:

A divida fluctuante da Companhia, incluindo a do Governo e caixa dos depositos 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 dividas em paizes estrangeiros. As obrigações em circulação são as seguintes:

Typo 3 %	658:563
" 4 %	99:046
" 4 1/2 % 1. ^a serie	94:510
" 4 1/2 % outras series	61:871
	<u>913:990</u>

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 % ao anno.

Logo haverá uma redução effectiva de cerca de 100:000 obrigações relativamente ás que hoje existem em circulação.

As obrigações da Companhia em circulação consideradas no das no typo de 3 % dão o seguinte resultado:

De 3 %	658:563
" 4 %	99:046
" 4 1/2 % (excepto a 1. ^a série)	61:871

Redução ao terço

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
	<u>121:840</u>

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

Para resgatar as obrigações actuaes 348:373

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

Sendo a divida fluctuante de 9:100 contos, e juntandolhe 364 contos, para juro a 4 %, teremos 9:464 contos, que a razão de 64:800 réis por obrigação, reclamam 146:000

Para os caminhos hespanhoes 50:000

Para entregar ao Grande Central Hespanhol 13:714

558:087

Ficam disponiveis, pelo menos, portanto : 1:913

das 560:000
obrigações privilegiadas auctorizadas pela assemblea geral.

O producto liquido da exploração em 1891 que não foi anno de prosperidades, subiu a 1:987 contos, juntandolhe a garantia de juro da linha da Beira Baixa de cerca de 400 contos, teremos uma receita liquida minima de 2:387 contos.

As 560:000 obrigações privilegiadas pedem para juro 1.512:000\$000 juntandolhe 25 % para premio de ouro, porque todas essas obrigações terão os coupons e amortização pagos fora do paiz 378:000\$000

1.890:000\$000

Sendo a receita liquida minima 2.387:000\$000

Sobram 497:000\$000

E como a amortização d'essas obrigações só começa no anno 1898, póde-se assegurar que o serviço d'ellas está sobejamente caucionado com os recursos actuaes da Companhia, visto como felizmente as suas receitas teem augmentado agora successiva e notavelmente.

Do que resulta, em vista de todos os accordos :

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

2.º que as obrigações existentes são reduzidas em numero e no juro, sendo as privilegiadas até 560:000 de juro de 3 % e até 253:752 as de juro rasoavel que nunca póde 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 divida 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 á Companhia, mas vencendo o devido juro de 5 % ao anno, pagavel aos trimestres, nos termos do accordo com a maioria dos credores.

São, pois, estas as linhas geraes dos accordos celebrados, sendo evidente que para essas necessario se torna modificar os estatutos da Companhia, modificações que os corpos gerentes d'ella submeterão á approvação do Governo de Sua Magestade em harmonia com a resolução que elle se dignar tomar em vista dos alludidos contractos provisorios, da auctorização concedida pela lei de 26 de fevereiro de 1892 e da disposição do § unico do art. 5.º dos actuaes estatutos.

Lisboa, Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, 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—Marquez de Fontes Pereira de Mello.

Boletim financeiro

Lisboa, 31 de maio de 1893.

As sub-commissões encarregadas de examinar os orçamentos rectificadados dos diversos ministerios votaram já a maioria d'elles. O exame das medidas de fazenda vae tambem muito adiantado, estando já em discussão na camara dos deputados o relativo ao imposto do sello. Se abstrairmos da proposta relativa á contribuição predial, que tem sido por alguma forma combatida na parte relativa á incorporação n'ella do real d'agua e que soffrerá modificações importantes, parece que todos as demais serão approvados na sua essencia. O sr. ministro da fazenda já obteve um importante successo 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 comtudo um augmento que em alguns casos representa 50 % das anteriores.

A revisão das matrizes (rendimento collectavel) parece tambem destinada a produzir os esperados effeitos, visto que, por exemplo no districto de Castello Branco, onde o trabalho reviscionista está concluido, o rendimento collectavel se eleva em media a mais de 200 % da inscripção actual. Com esta base vê-se que a contribuição predial vae 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 francezes declararam não se conformarem com a solução, pertendendo um tratamento igual ao de portadores nacionaes. Os outros comités acceitaram sem reluctancia, sendo sobretudo para notar a adhesão dos allemães, que haviam sido os mais exigentes. E' positivo que todos os governos estrangeiros, interessados n'este assumpto, concordaram plenamente com a forma por que o governo portuguez resolveu definitivamente esta questão, tanto que nenhuma reclamação ou protesto fizeram contra a lei votada pelas côrtes e já publicada na folha official. Este facto tem uma importancia que senão póde occultar.

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

Tem havido grande animação nas acções dos bancos, tendo as do Banco de Portugal attingido, como era de esperar e havíamos previsto em tempo, 120\$000 réis. No sabbado venderam-se a réis 118\$000, mas a tendencia 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 annunciada a conversão da divida 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 attrahente para a collocação de capitales. Se nós conseguissemos que os 10:000 contos depositados por capitalistas portuguezes nos bancos de Inglaterra (nota referida a 31 de dezembro de 1892) se transferissem para Portugal e fossem empregados em fundos nacionaes, dariamos nova vida ao nosso mercado interno e concorreríamos effizamente para a gradual e successiva restauração do nosso credito.

O movimento geral financeiro na quinzena decorrida foi muito regular. As obrigações 1888 (4 p. c. com premios) 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, prediaes 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 proxima a abertura á exploração da 6.ª secção, que vae approximando consideravelmente a linha da região dos cafés, o que fará augmentar enormemente o trafego e por consequencia 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.

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.ª 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 Hespanha ...	155	155	156	160	160	-	162	161	158,50	155	-	-	-	-
	" 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.ª da Beira Alta.....	84	86	86,25	90	90	-	90	90	92	85	-	-	-	-
	" Madrid-Caceres-Portugal.	144	142,50	142,50	145	145	-	142,50	142,50	-	145	-	142,50	143	-
	" Norte Hespanha 1.ª hypot.	328	328	327,50	330	329,75	-	331	333,50	332,50	332	-	-	-	-
Londres..	" Atravez d'Africa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	" Atravez d'Africa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Amsterd..	" Atravez d'Africa	39	-	38,75	39	-	-	-	39,45	-	-	-	38	38,25	-
Bruxellas.	" Atravez d'Africa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Receita dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Periodo de exploração		RECEITAS NO PERIODO						DESDE 1 DE JANEIRO				
			1893			1892			Totaes		Diferença a favor de		
			Kil.	Totaes	Kilome-tricas	Kil.	Totaes	Kilome-tricas	1893	1892	1893	1892	
COMPANHIA REAL	Antiga rede e nova não garantida.	7 13	Maio	690	Réis 48.075:000	Réis 69:673	690	47.699:960	69:417	Réis 968.182:000	Réis 890.437:049	Réis 77.744:951	Réis -
	Nova rede garantida.	7 13	"	334	4.479:000	13:410	334	4.710 125	14:102	85.159:000	82.899:872	2.259:128	-
		16 22	Abril	475	12.363:250	26:028	475	11.481:410	24:171	212.580:070	196 158:410	16.421:660	-
		23 29	"	"	12.896:990	27:151	"	14.034:950	29:547	225.477:060	210.193:360	15.283:700	-
Sul e Sueste...		30 6	Maio	"	12.303:495	25:902	"	12.330:575	25:959	237.780:555	222.523:935	15 256:620	-
		9 15	"	353	18.769:338	53:171	353	17.800:627	50:427	247.490:283	230.266:239	17.223:984	-
		16 22	"	"	18.305:939	51:858	"	16.726:084	47:382	265.796:222	246.992:323	18.803:899	-
Minho e Douro.		23 29	"	"	16.801:205	47:595	"	17.672:036	50:062	282.597:427	264.664:359	17.933:068	-
		16 22	"	253	5.305:795	20:971	253	4.617:099	18:249	92.166:928	80.227:588	11.939:340	-
		23 29	"	"	4.003:559	15:824	"	4.945:945	19:549	96.170:487	85.173:533	10.996:954	-
Beira Alta.....		30 6	Maio	"	4.156:660	16:429	"	5.369:547	21:223	100.327:147	90.543:080	9.784:067	-
		19 25	Março	105	1.322:385	12:594	105	1.114:664	10:615	15.795:727	13.114:439	2.881:288	-
		26 1	Abril	"	1.122:980	10:695	"	1.018:111	9:696	16.918:707	14.132:550	2.786:157	-
Nacional (Mi-randella e Vi-zen).....		2 8	"	"	1.185:829	11:293	"	1.120:964	10:675	18.114:536	15.258:514	2.856:022	-
		29 5	Maio	2803 Ps.	1.477:833	Ps. 527	2803 Ps.	1.421:657	507	26.341:008	26.864:162	-	Ps. 523:154
		6 12	"	"	1.528:437	545	"	1.499:895	535	27.869:446	28.364:058	-	494:612
Madrid — Zara-goza—Alican-te.....		30 6	"	2672	984:403	368	2672	1.039:101	388	17.525:585	17.306:464	219:124	-
		7 13	"	"	1.034:165	387	"	1.136:282	425	18.559:751	18.442:743	117:008	-
		30 6	"	894	311:447	348	894	342:337	382	5.005:571	4.718:901	276:670	-
Andaluzes		7 13	"	"	253:040	283	"	305:309	341	5.258:661	5.034:211	224:450	-
		7 13	"	180	47:381	263	180	58:523	325	812:551	936:001	-	123:450
		14 20	"	"	44:835	249	"	56:611	314	857:387	992:613	-	135:226

HORARIO OFFICIALMENTE 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 Alfár.	Alfár a Figueira	Lisb. R. a Casco.	Casco a Lisboa R.	Fig.ª a V. Form.	V. Form. a Fig.ª	Vian. a Valença	Valença a Vian.
Part. 8-30 t.	Cheg. 7-15 m.	Part. 2-15 t.	Cheg. 3-0 m.	Part. 6-45 m.	Cheg. 8-6 m.	Part. 4-10 m.	Cheg. 3-0 t.	Part. 7-20 m.	Cheg. 9-37 m.
9-15 t.	9-15 m.	7-0 t.	6-0 m.	11-30 m.	12-49 t.	9-15 m.	7-50 t.	6-30 t.	8-30 t.
Lisb. C.S. a Port.	Port. a Lisb. C.S.	Aveiro a Porto	Porto a Aveiro	Lisb. T. P. a Faro	Faro a Lisb. T. P.	Figueir. a Pamp.	Pamp. a Figueir.	Nine a Braga	Braga a Nine
7-30 m.	9-0 t.	4-0 m.	6-15 m.	4-30 t.	5-0 m.	3-0 t.	4-55 t.	4-28 t.	5-3 t.
Lisb. R. a V. Alc.	V. Alc. a Lisb. R.	Abran. a Covilhã	Covilhã a Abran.	Lisb. T. P. a Pias	Pias a Lisb. T. P.	Pamp. a Mang.	Mang. a Pamp.	Port. a B. d'Alva	B. d'Alva a Port.
7-0 t.	5-10 m.	2-18 t.	2-10 m.	8-0 m.	4-55 t.	6-25 t.	9-37 t.	8-0 m.	3-45 t.
Lisb. R. a Badaj.	Badaj. a Lisb. R.	Abran. a Guard.	Guard. a Abran.	Lisb. T. P. a Ext.	Ext. a Lisb. T. P.	Mang. a Guarda	Guard. a Mang.	Port. a Regoa	Regoa a Porto
7-0 t.	6-14 m.	1-16 m.	10-25 m.	4-30 t.	11-10 t.	8-25 t.	12-45 m.	6-0 t.	11-30 m.
Lisb. C. S. a Bad.	Bad. a Lisb. C. S.	Covilhã a Guard.	Guard. a Covilhã	Beja a C. Branca	C. Branca a Beja	Porto a Braga	Braga a Porto	Porto a Valença	Valença a Porto
7-30 m.	9-50 t.	5-45 t.	7-5 t.	4-15 t.	7-6 t.	5-0 m.	8-10 m.	8-20 m.	1-30 t.
Lisb. C. S. a Sant.	Sant. a Lisb. C.S.	Lisb. R. a Cintra	Cintra a Lisb. R.	Lisb. T. P. a Set.	Set. a Lisb. T. P.	Dias de semana	Dias de semana	Porto a Vianna	Vianna a Porto
11-0 m.	1-40 t.	7-0 m.	8-13 m.	8-0 m.	10-10 m.	7-10 m.	8-53 m.	5-0 m.	10-23 m.
Lisboa R. a Fig.ª	Fig.ª a Lisboa R.	Lisb. R. a Leiria	Leiria a Lisb. R.	Beja a Faro	Faro a Beja	Dom. e dias sant.	Dom. e dias sant.	Regoa a B. d'Alv.	B. d'Alv. a Regoa
7-0 m.	2-50 t.	6-0 t.	1-0 m.	11-10 m.	7-40 t.	6-30 t.	10-12 t.	7-0 m.	12-46 t.

ABREVIATURAS

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

(*) Vidé noticia na pagina seguinte.

Novos horarios

Começam a vigorar no dia 8 novos horarios 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.

Linhas 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 tardiamente 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, approvados 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.

Linhas 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 commissão africana, e Mendonça e Costa, 1.º secretario da de caminhos de ferro.

Depois de breve discussão foi nomeada a sub-commissão 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.

Linhas 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 Pyreneu, 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 inspecionando 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 approvados 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 necessario 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 immediato 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.

Linhas estrangeiras

FRANÇA

A companhia do Norte trata, ao que se diz, de ver se póde 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, permittirá 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 Herculano será aberta á exploração dentro de poucos dias.

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

As 15 estações são muito pequenas e feitas somente 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

construídas 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, teem todos freio Westinghouse. A grande particularidade d'este novo metropolitano é a applicação da electricidade á tracção dos trens.

Em um ponto central, junto das docas de Bramley-Moore, são installados poderosos geradores que distribuirão a corrente motora por intermédio d'um circuito d'aço. 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 augmentos nas receitas brutas dos caminhos de ferro russos durante os ultimos mezes do anno passado — em novembro, por exemplo, excederam em 13 % as de igual mez 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 differença 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 augmentos mais importantes nas receitas brutas tiveram lugar nas linhas Wladikawskas-Transcaucasiana, Moscow-Kursk, Samara-Slatoust, S. Petersburg-Varsovia, e Kursk-Charkow-Asow; enquanto que as linhas que mostram diminuição são as de Sueste, Orlov-Witebsk, Libau-Romensk, Moscow-Brest Litowsk, e Charkow-Nikolajew.

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

A companhia Varsovia-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 liquida foi de 3.820.860,76 rublos; da qual tirando 2.465.406 rublos para juro e amortisação d'obrigações, fica o bastante para um dividendo de 6,75 rublos por acção não amortizada; 3 rublos ás amortizadas, 13.500 rublos para vencimentos dos directores e 12.675,16 para o estado.

SUISSA

Durante o anno 1892 houve nos caminhos de ferro de Suissa 51 descarrilamentos, 20 collisões, e 601 accidentes menores, causando a morte de 56, e ferimentos em 538 pessoas.

TURQUIA

Apesar da posição de Constantinopla ser admiravel no que diz respeito ás communicações maritimas, sente-se ha bastante tempo a necessidade d'uma rede de caminhos de ferro ligando a grande cidade musulmana ás provincias 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 difficil passagem do Bosphoro. A melhor posição para a ponte n'estes logares 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 Escocia.

N'este caso a linha ferrea, vindo de Adrianopla, deixaria o oeste de Constantinopla e seguiria a corrente do Bosphoro a este, atravessaria o Bosphoro e continuaria até Bagdad e o valle 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 do New-York, as experiencias de grande velocidade na America continuam a fazer prodigios. Um comboio

expresso, movido por uma machina electrica d'um typo 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 kilometros por hora, se se podesse sustentar por muito tempo.

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

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

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Assembléa 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 referencia á gerencia do anno de 1891.

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

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 augmentado com a continuação 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 differenças dos cambios, facto de grande alcance para a nossa Companhia que tem de fazer largos pagamentos ao estrangeiro.

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

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

N'estas circumstancias 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 autorisações que pede, a fim de vêr se podemos conseguir a reorganisação da nossa Companhia, fazendo um accordo com os obrigatarios, e tentando por todos os modos restabelecer o nosso credito hoje tão abalado.

Com trabalho, energia, e boa organisação 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. — (Assignados) Conde de S. Januario, Presidente; Dr. Carlos May Figueira, Vice-Presidente; Alfredo Mendes da Silva, Secretario; J. P. Diogo Patrone Junior, Secretario; Antonio Pereira de Carvalho, Manuel Joaquim Alves Diniz, João Lobo Santiago Gouvêa, Marquez de Fontes Pereira de Mello, Visconde de Mangualde, Visconde de Alemquer.

Avisos de serviço

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

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 immediatas combinadas, serão entregues a esta ultima na estação da Guarda, quando os remittentes 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 Elvas e Castello Branco a Guarda 5\$500 em 2.ª e 4\$000 em 3.ª.

Ampliação de praso:—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 mezes 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 tem 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 logar pela tarifa ordinaria. O passageiro que occupar um logar de classe superior á indicada no seu bilhete, pagará a differença de classe segundo os preços da tarifa geral, quer o caso se dê á ida quer á volta. Estes bilhetes não dão direito ao transporte gratuito de bagagens. Nos dias em que forem annunciados 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 Portuguezes

Serviço de Via e Obras

TAREFA N.º 28

Construção 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 Portuguezes, 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)—Construção 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 sobrescripto: Proposta para a construção 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—Construção 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 acceite a proposta; e, sendo acceite, este deposito será considerado como definitivo, elevando-se a 5 % do preço d'adjudicação.

Acompanharão a proposta, em sobrescripto 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 provisorio feito na caixa da Companhia.

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

Lisboa, 23 de maio de 1893.

Fornecimento de teca

Esta companhia recebe propostas até ás 12 horas de 23 de junho para, o fornecimento de 10 vigas de teca de 6,50x0,50x0,50.

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 6187,55 de tubos de ferro puchados á feira.

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 galvanizadas.

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 sobrente junto da estação do Entroncamento.

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

As propostas serão enviadas em carta fechada ao sr. engenheiro chefe da exploração em Lisboa na estação de Sant'Apollonia, indicando no sobrescripto: 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.

AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMMISSÕES RECOMMENDADAS

MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS RECOMMANDÉES

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

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

Typographia do Commercio de Portugal

35 — Rua Ivens — 41

Papel feito especialmente pela Companhia do PAPEL DO PRADO

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR

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

LISBOA Grande Hotel International. — Rua do Principe, junto á Estação Central. — Etablissement de premier ordre — tout le luxe et confort — 200 chambres et salons.

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

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

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

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

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

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

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

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

LISBOA London Hotel — Caes do Sodré, rua e travessa do Corpo Santo, entrada em n.º 10 — Perto do Tejo, ministerios, theatros, etc. — Preços 1\$000 réis em diante.

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

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

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

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

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

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

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

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

CALDELLAS Grande Hotel da Bella Vista. — De 1.ª ordem. Serviço esmeradissimo, bellos horisontes; a 15 kilometros de Braga. Aguas hyposalinas.

CALDAS DA AMIEIRA Hotel e estabelecimento de banhos e aguas chloretadas, bilhar, gymnasio, jardins — a 20 minutos da Figueira da Foz.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TORRES VEDRAS Grande estabelecimento balnear dos Cucos. — Nova instalação de 1.ª ordem com todos os melhoramentos modernos.

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

Casa Frederico Daupias

35, 1.º Rua Nova do Carmo, 35, 1.º

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

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

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

Catalogo Geral de Flores

DA

CASA FREDERICO DAUPIAS

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

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

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

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

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

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

Grainha de vinha americana. — As melhores variedades.

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

35, 1.º — Rua Nova do Carmo — LISBOA

COMPRA, VENDE, FARBICA
E
RESTAURA
Moveis em todos os
estyllos

AUGUSTO JOSÉ BARREIRA

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

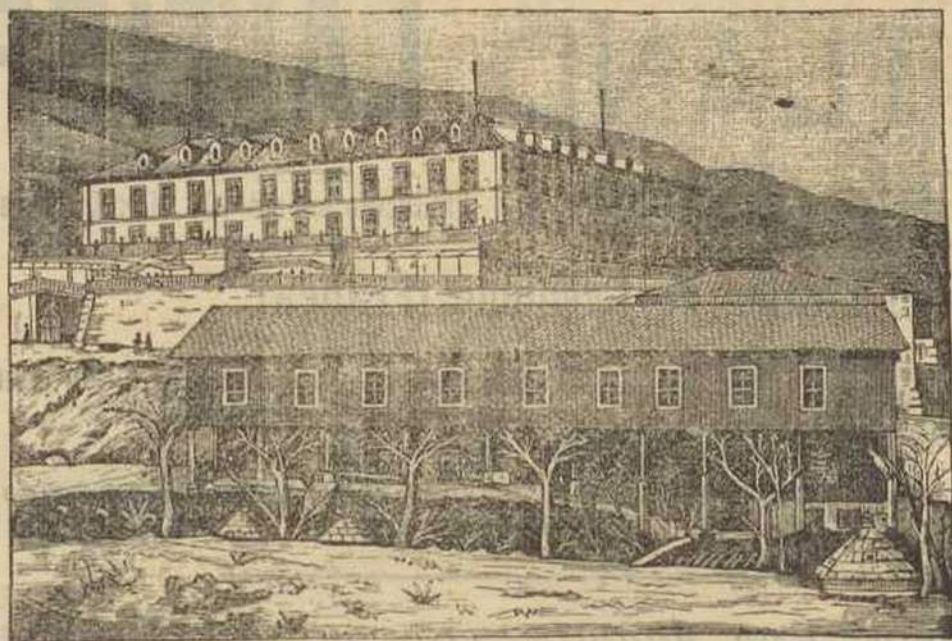
D. M. DA COSTA RIBEIRO & C.

Effectuam t... 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, Allemanha, Belgica e todas as principaes praças estrangeiras.

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

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



Gerente—Joaquim José de Mattos Braga—Caldellasa, Correio de Amares
A DIRECTOR—D. MARIA MATTOS

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

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

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

Applicam-se os **banhos de imersão e douches** d'estas águas para: **rheumatismo, estomago, fígado, baço, molestias herpeticas, leuchorrhêas, inflammações de quaesquer órgãos, anemia, chlorose, etc.**

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

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.

Lisboa—Rua dos Capellistas, 90, 2.º, direito

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

N. ^{os}	Designação dos trabalhos	Preços	Observações
1	Projectos de edificações urbanas, uma copia em papel tela e duas em papel ferrico	0,3 p. c. do custo da obra	Trabalho de campo e de gabinete
2	Idem, desenho em papel, aguarelado.	0,5 p. c. do custo da obra	
3	Projectos de estradas completos; duas copias 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 " " " "	Trabalho de campo
6	Idem, em aldeias ou povoações.	2 " " " "	
7	Idem, em cidades.	10 " " " "	
8	Idem, em interiores de edificios	16 " " " "	
9	Desenhos em papel, escala de 15.000.	28500 réis o decimetro quadrado	Comprehendendo o fornecimento da tela ou papel
10	Idem, copia em tela	16500 " " " "	
11	Idem, escalas de 15.000 a 12.500	26000 " " " "	
12	Idem, copia em tela	13200 " " " "	
13	Idem, escalas de 12.500 e 11.000	18800 " " " "	
14	Idem, copia em tela	16000 " " " "	
15	Idem, escalas, de 11.000 a 1.100	16500 " " " "	
16	Idem, copia em tela	8900 " " " "	
17	Idem, escalas de 1.100 a 1.500	13200 " " " "	
18	Idem, copia 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 encomenda seja inferior a 100\$000 réis 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 fôr a distancia.

Todas as encomendas 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 médios se sempre sujeitos a ajuste particular, conforme a natureza do trabalho.

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

1\$100 reis o kilo

Fabrica na Trafaria

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

Capsulas, a caixa de 100: D. 540 réis — T. 800 réis — Q. 950 réis.
Mecha ou rastilho, preços conforme a qualidade.

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

CIMENTO PORTLAND LAITIER

Produção annual 100.000:000 kilos

Marca Progresso

Produção annual 100.000:000 kilos

Da Société générale du Portland Laitier de Grénoble (França)

Ensaio 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

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

THERMAS DOS CUCOS

(TORRES VEDRAS)

AGUAS CHLORETADAS SODICAS

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

RHEUMATISMO, GOTTA, SCIATICA, ETC.

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

Lymphatismo e escrofulismo; engorgitamentos glandulares; rachitismo; rheumatismo chronico e deformações consecutivas; gotta não febril, especialmente na de forma regular e localisação visceral; paralysias, especialmente de origem cerebral; anemia e chlorose; predisposição á tísica antes das manifestações da tuberculose; hyperemia mechanica do figado; leucocytose hepatica; cachexia palustre e hepatite dos climas quentes; lithiasis renal; doenças de utero e recto; nevral-

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

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

VENDA DAS AGUAS

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

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

GUIA DAS AGUAS MINERAES DOS CUCOS

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

PREÇO 800 RÉIS

SOCIÉTÉ METALLURGIQUE DU PÉRIGORD

65, rue de la Victoire, Paris

FORNOS E FUNDIÇÕES DE FUMEL

Grande especialidade de tubos de ferro fundido para conducção de aguas e gaz, com diametro 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 recommendações para passageiros são inexcusaveis em conforto, havendo a bordo d'estes paquetes todos os melhoramentos que se tem inventado para minorar os incommodos de uma viagem por mar.

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

AGENTES

Em Lisboa:—KNOWLES RAWES & C.^a—R. dos Capelistas, 31, 1.ºNo Porto:—W. C. TAIT & C.^a—Rua dos Inglezes, 23, 1.º

CAMINHOS DE FERRO DO MINHO E DOURO

Serviço combinado com o Caminho de Ferro do Porto á Pova 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	15030	940	610
Barcellos.....	920	840	550	980	900	580
Vianna.....	15500	15290	870	15560	15350	900
Valença.....	25410	25000	15380	25470	25060	15410
Regoa.....	25810	25310	15600	25870	25370	15630
Pinhão.....	35250	25650	15840	35310	25710	15870

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 Pova. Os logares de 3.^a classe do Minho e Douro correspondem aos de 2.^a na linha da Pova.

2.^a—As creanças menores de 3 annos, indo ao collo das pessoas que as acompanham, serão transportadas gratuitamente. As creanças de 3 a 7 annos pagarão metade dos preços acima fixados. As creanças maiores de 7 annos 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 creanças munidas de meio bilhete, mediante o pagamento de 30 reis de guia, registro 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.

Linha do Minho			Linha do Douro		
Classe			Classe		
1. ^a	2. ^a	3. ^a	1. ^a	2. ^a	3. ^a
0.14	0.12	0.08	0.20	0.16	0.12
0.21	0.18	0.12	0.30	0.24	0.18
0.30	0.24	0.16	0.40	0.32	0.24
0.40	0.32	0.21	0.50	0.40	0.30
0.50	0.40	0.26	0.60	0.48	0.36
0.60	0.48	0.32	0.70	0.56	0.42
0.70	0.56	0.38	0.80	0.64	0.48
0.80	0.64	0.44	0.90	0.72	0.54
0.90	0.72	0.50	1.00	0.80	0.60

Linha do Minho			Linha do Douro		
Classe			Classe		
1. ^a	2. ^a	3. ^a	1. ^a	2. ^a	3. ^a
0.12	0.10	0.07	0.18	0.14	0.10
0.18	0.14	0.10	0.27	0.21	0.15
0.24	0.19	0.13	0.36	0.28	0.20
0.32	0.25	0.17	0.45	0.36	0.26
0.40	0.32	0.21	0.54	0.43	0.32
0.48	0.38	0.26	0.63	0.50	0.38
0.56	0.44	0.31	0.72	0.57	0.44
0.64	0.50	0.36	0.81	0.64	0.50
0.72	0.56	0.41	0.90	0.71	0.56