

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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

Proprietario director: **L. DE MENDONÇA E COSTA** — Engenheiro consultor: **C. XAVIER CORDEIRO**

Redactores: em Madrid, **D. Juan de Bona**; Em Bruxellas, **Alb. Urban**, Engenheiro

REDACÇÃO — Conde Barão, 91 — LISBOA

SUMMARIO

Tramway-cabo Palma-Graça, por R. Mesnier de Ponsard.

A nossa carta da Belgica, por A. Urban.

Parte Official. — portarias de 29 de março, 7 e 12 d'abril do ministerio das Obras Publicas — Decreto de 8 de abril do ministerio da Marinha.

Notas de viagem, — I — Sevilha na primavera.

Distinção merecida.

Boletim financeiro — de Lisboa, por J. F. — de Paris por G. Possard.

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.

Disposições sanitarias.

Linhas portuguezas. — Loanda a Ambaca — Beira Baixa.

Linhas hespanholas. — De Barranco de Caraxet a Rafelbuñol — De Valladolid a Arisa — Villagarcia a Pontevedra — Girona a Olot — De Lérida a Fayón.

Linhas estrangeiras. — França — Estados Unidos — Belgica.

Patentes de invenção concedidas e caducadas em fevereiro e março.

Sementes de flores.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes. — Relatorio do Conselho (continuação).

Mercado de Metaes.

Arrematações.

Agencias de transportes.

Agenda do viajante.

Annuncios.

Tramway-cabo Palma-Graça

(Continuado do n.º antecedente)

2.º—Freio

O freio dos carros deve poder immobilisal-os na rampa mais forte do trajecto, e deve a sua accção exercer-se com extrema rapidez e incontestavel efficacia. Comprehende-se com effeito que no trajecto do funicular de Palma-Graça onde, em grande extensão, existe uma rampa de 13 por cento; uma circulação activa; e uma largura geral diminuta, sobretudo na parte mais povoada; um carro de avantajadas dimensões, carregado com 32 passageiros, representando um peso total de perto de 6 toneladas, sujeito a exigencias de paragens estranhas ao seu serviço normal, carece, para garantir e tranquillisar o transito ordinario, de processos de travamento energicos e seguros, differentes dos processos communs, pelos quaes, para obter a paragem dos vehiculos, attendendo ás pequenas rampas onde funcçionam, basta immobilisar apenas as rodas dos mesmos.

Com effeito, no nosso caso, um carro travado por essa forma continuaria, em virtude da sua massa e da velocidade adquirida, a deslizar por escorregamento; e na generalidade dos casos, ultrapassaria o obstaculo antes do qual era requerida a paragem do vehiculo.

Se, em lugar de travar as rodas, se operasse por um mecanismo, applicando sobre os carris, ou sobre a calçada mesmo, uma substancia tal, que o coefficiente de attricto das superficies em contacto fosse bastante elevado, nenhuma duvida haveria que na generalidade dos casos o travamento teria lugar; porém é certo que a

maior pressão que se conseguiria obter, nunca poderia passar do valor correspondente á componente normal do peso completo do vehiculo, e por conseguinte, para rampas de valor elevado, seria precario ainda este artificio de segurança.

A prudencia exigindo que nada se despresasse para assegurar no mais alto grau as funcções do freio no funicular de Palma-Graça, estabelecemos como principio que o freio poderia desenvolver uma pressão illimitada; que interessaria directamente a propria linha; e que ao mesmo tempo constituiria elemento, (como a garra), de sujeição do carro na linha, dentro de certos limites, por forma tal, que se as rodas dos vehiculos saltassem para fóra dos carris, as peças que entram no canal não deixassem tomar grandes proporções ao descarrilamento correspondente.

Para conseguir este desideratum, assimilaram-se as funcções do freio ás da garra; e aproveitando os ferros especiaes que formam a fenda, como linha de pontos de apoio, foi o freio estudado para prender-se solidamente a estes ferros, apertando-os com uma intensidade de pressão sufficiente; devendo esta ultima ser efficaz, para em qualquer rampa e com qualquer variação do coefficiente de attricto que viesse a ter lugar accidentalmente, em virtude do estado variavel da superficie dos carris formando a fenda do canal.

Na especialidade, o freio é completamente semelhante á garra, e as suas funcções são identicas. A unica differença consiste nos órgãos ligados ás chapas das corrediças. Na garra são as unhas que apertam o cabo; no freio são dois calços que apertam de baixo para cima, partindo do interior do canal, e de cima para baixo, da parte exterior, os carris que formam a fenda do mesmo canal.

O freio consiste pois principalmente em duas chapas movendo-se uma n'um rasgo aberto dentro da outra como corrediças, uma d'ellas atravessando a fenda do canal. N'esta arrebitam-se dois calços de ferro forjado, symmetricamente collocados de cada lado da chapa: na outra chapa de corrediça, que fica fóra do canal, aparafuzam-se solidamente tambem dois calços da mesma natureza e semelhantemente collocados.

A distancia entre estes calços e as superficies extremas, internas e externas, dos carris da fenda, é a menor possivel (6 mil.) para chegar rapidamente ao contacto, e em seguida á intensidade do aperto necessario para immobilisar o carro.

A paragem faz-se pois por effeito da intensidade do attricto desenvolvido pela pressão que o mecanismo do freio fornece, transformando a accção do guarda freio, tendo esta pressão sido calculada na hypothese d'um coefficiente de attricto igual a 10 por cento da pressão normal, suppondo vehiculo com carregamento completo, e situado na rampa mais forte da linha funicular. Com estas condições exaggeradas de segurança comprehende-se que um guarda freio possa, se quizer, immobilisar rapidamente, e até quasi instantaneamente, o vehiculo, mas

n'este caso com choque sensível no seu interior. Em serviço activo e com empregados medianamente habilitados e depois de alisados os calços, este choque nunca deve dar-se, e só é tolerável quando um acontecimento imprevisto requer um travamento immediato, para evitar desastre de maior monta; caso em que se tributará o passageiro com um encontro ligeiramente incommodo, que a sua humanidade desculpára em nome da salvação do próximo.

Contando já com os choques, foram construídas as peças dos freios com o coefficiente de segurança correspondente; providencia justificada logo ás primeiras experiencias, em que os conductores, travando com demasiada rapidez, faziam constantemente soffrer violentos choques aos vehiculos, sem com isso damnificar os mecanismos que resistiram sempre efficaçmente ⁽¹⁾.

Todo o mechanismo do freio, á excepção da parte dos calços que acabamos de descrever, é exactamente o mesmo da garra; as peças são eguaes, as manobras as mesmas, e descriptos os órgãos na descripção da garra, nada mais temos a accrescentar, ficando d'esta maneira completa a intelligencia do freio, tanto quanto é possível, sem o auxilio de figuras explicativas.

3.^o — Systema para orientação das rodas nas curvas

A par da garra e do freio restava, para a boa solução do tramway-cabo Palma-Graça, determinar o processo de passagem nas apertadissimas 3 curvas com raio médio de 6 metros; angulo ao centro de proxima-mente 90°; e vehiculos com entre-eixo de 1900 mm.

Varias soluções foram propostas: algumas, levadas á execução, não deram, em modelos experimentados, resultados satisfactorios; outras não offereciam garantias senão em casos de linhas de construcção ideal, onde, como hypothese, se admittia logo a invariabilidade constante da posição primitiva, e outras condições que se não harmonisavam com a natureza essencialmente contingente da construcção, justamente incompativel com um rigor doutrinario de determinação exacta. Passando sobre os numerosos alvitres apresentados, e pondo de parte todas as opiniões, onde avultavam as de pessimistas muito competentes, conseguimos realizar o processo para a orientação das rodas, de que estão munidos os carros do funicular Palma-Graça, devendo sem duvida a este processo, na parte correspondente, o bom exito da passagem nas curvas de pequeno raio, e o complemento da realisação pratica do tramway-cabo Palma-Graça.

A condição essencial a realizar consistia em mobilizar as rodas, sem prejuizo da estabilidade do carro; e por tal forma que, entrando o vehiculo em curva, os rebordos das rodas não reagissem contra os carris, formando com a tangente, n'um ponto qualquer da curva, um angulo tanto mais pronunciado quanto menor fosse o raio da mesma.

⁽¹⁾ Uma modificação importante está estudada, para o travamento sem choque, em todos os carros onde a paragem instantanea é exigida. Com difficuldade o guarda-freio poderá, mesmo por descuido, em circumstancias ordinarias, encommodar com repentina paragem o passageiro. Esta modificação traz um melhoramento não só para a commodidade publica, mas tambem para a conservação do material e finalmente permite trazer os calços do freio mesmo em contacto com os carris da fenda, sem inconveniente sensível, se por ventura nas soluções de continuidade dos carris da fenda, elles não estejam bem em prolongamento. Digamos de passagem que os extremos dos carris devem ser chanfrados para não apresentarem aresta viva em frente dos calços.

Attendendo a que o rebordo da roda entra sufficientemente dentro da calha dos carris, para que uma extremidade do segmento correspondente, no sentido da marcha, possa representar o ponto de applicação d'uma força representada pela reacção do carril n'esse ponto, claro está que restava só determinar o artificio mechanico e pratico que permittisse a rotação da roda em volta d'um eixo ideal passando pelo seu plano médio, perpendicularmente ao plano da via, e contendo a corda do segmento; sendo a distancia a partir d'um extremo d'este segmento até ao eixo de rotação, a representativa do braço de alavanca, em cuja extremidade se effectuaria a reacção do carril.

Vamos descrever o processo para realizar praticamente o artificio, que praticamente está dando, hoje, completo resultado satisfactorio.

Considerando um jogo de rodas, as considerações que a seu respeito fizemos, applicam-se integralmente ao outro, sem alteração alguma.

O processo é muito simples: supponhamos o carro estacionario em linha recta, cada roda está alojada dentro de uma caixa sem fundo, rectangular, de chapa de ferro, etc., ao travez da qual ella passa.

A caixa e a roda são atravessadas por um eixo cylindrico, sobre o qual a roda gira loucamente. Nas extremidades d'este eixo montam-se duas pequenas roldanas, supportando o estrado do carro, por intermedio das superficies planas de duas cantoneiras solidamente ligadas ao mesmo estrado, vindo finalmente a roda a transmittir aos carris a pressão que recebe por intermedio do seu eixo. Consideremos um mesmo jogo de rodas munidas dos elementos de que acabamos de fallar. Supponhamos dois planos passando cada um pela circumferencia média do rebordo da roda correspondente, e normal á via; supponhamos outro plano parallelamente á via, cortando os dois primeiros e passando pelos eixos de rotação, suppostos por um instante em prolongamento; resultarão duas linhas parallelas, coradas pela linha em prolongamento dos eixos, em um ponto para cada roda.

Se sobre as duas linhas parallelas de que falamos, no sentido longitudinal ao carro, marcarmos, a partir do ponto de intersecção do eixo, distancias eguaes, tanto para a parte anterior como para a parte posterior, reunindo os pontos assim marcados por duas rectas eguaes parallelas aos eixos em prolongamento, e se ligarmos as rectas assim traçadas por outras duas parallelas entre si e ás longitudinaes, e se fixarmos por um eixo de rotação, ao estrado do carro, estas rectas, de forma a que ellas fiquem sujeitas cada uma a girar em volta d'este eixo, teremos formado um systema tal de rectangulo articulado que a rotação do plano, passando pelo plano médio dos rebordos das rodas só se póde effectuar segundo um eixo normal á via, situado n'este plano, e passando pelo meio da corda do segmento incluído dentro das calhas da roda.

Praticamente as articulações fazem-se nas extremidades das caixas de chapa, e os tirantes respectivos articulam-se nas suas extremidades ás alavancas fixadas na parte externa do estrado do carro.

Para deixar espaço para a passagem dos órgãos destinados a levantar e baixar a garra, variou-se, baseado no mesmo principio, o modo de articulação na parte da caixa voltada para o meio do vehiculo.

Entrando o carro em curva, o carril reage contra o rebordo da roda, e orienta o seu plano; a roda conjugada com esta, orienta tambem o seu plano, não só pela calha do carril correspondente, mas por meio do tirante transversal que lhe conjuga os movimentos com a sua parallelas. Convem aqui dizer que não é mau, em

cada jogo de rodas, dispôr uma com rebordo, e outra com bandagem lisa; alternando esta disposição de jogo para jogo. Assim evita-se o inconveniente, quando se altera por qualquer causa a distancia entre as calhas dos carris, de obrigar a um attricto lateral consideravel as rodas d'um jogo, e de provocar descarrilamentos.

Eis em substancia o methodo que applicamos para a orientação das rodas nas curvas, especialmente destinado ás curvas de pequeno raio. Mal descripto em breves ves linhas, mas que representa uma solução que nos deu muito trabalho, e a recompensa de que não foi baldado empenho o nosso, permittindo desafogadamente futuras applicações em linhas de tramways-cabos onde seria legitimo hesitar antes da actual solução do funicular Palma-Graça.

No proximo artigo trataremos das installações da força motora.

Raul Mesnier.

A nossa carta da Belgica

Bruxellas, 15 de abril de 1893.

O conselho d'administração da sociedade anonyma dos caminhos de ferro d'Antuerpia a Rotterdam que, como os nossos leitores sabem, explora as linhas conhecidas sob a denominação de *Grand Central Belge*, convoca os accionistas para a assembléa geral ordinaria em 29 de abril, ao meio dia, na séde da sociedade, rua Belliard, n.º 76, em Bruxellas, conforme os artigos 31 e 32 dos estatutos.

Ordem do dia:

- 1.º—Relatorio sobre o balanço, e dividendo das acções para o exercicio de 1892;
- 2.º—Creação d'uma caixa de soccorro e aposentação para o pessoal do *Grand Central*;
- 3.º—Nomeação d'um administrador e d'um commissario.

A Sociedade Dyle e Bacalan tomou a iniciativa de denunciar o contracto que constituia em syndicato os constructores de material de caminhos de ferro. Este syndicato acabaria em 30 de junho proximo. Será portanto n'esta occasião que os diversos interessados reobterão a sua liberdade.

O supremo tribunal d'appellação de que é presidente M. Baudour, occupa-se n'este momento d'um processo importante.

Trata-se da appellação feita pela Sociedade do caminho de ferro de *Entre-Sambre et Meuse* e pela Sociedade do Gaz contra uma sentença do tribunal do commercio que negou a estas companhias o direito de converter e de reembolsar anticipadamente as obrigações emittidas por ellas.

A requerimento da caixa economica, que tem em carteira uma certa quantidade d'estas obrigações, e a quem se juntaram outros obligatarios, o tribunal de commercio decidiu que as companhias appellantes são obrigadas a pagar regularmente o juro das obrigações, e a proceder ao sorteio d'ellas, em conformidade com a tabella d'amortisação indicada nos titulos, sem poder amortisa-las antes do praso.

E' sobre a appellação d'este julgamento que o supremo tribunal tem de se pronunciar. MM. Ch. Duvivier e Sam Wiener advogam por parte das sociedades; MM. Bara, Alexandre Braun e Goossens por parte da Caixa de aposentações e dos obrigacionistas.

Consta-me que o ministro d'agricultura auctorisou a importação de gado hollandez por differentes estabelecimentos das provincias de Antuerpia e de Limburg, a partir de 14 d'abril.

Esta importação está comtudo sujeita a varias formalidades, a fim de evitar que os animaes sejam expellidos de localidades hollandezas onde grassa a febre aphtosa.

Durante os tres primeiros mezes d'este anno entraram no porto de Gand 204 navios, com a lotação total de 103.411 toneladas; menos 37 navios e 14.604 toneladas que no anno passado, mesmo periodo.

As exportações de mercadorias de New York para Antuerpia elevaram-se durante a semana finda em 27 de março a um valor de 315.715 dollars.

Apresentamos em seguida uma tabella, indicando a importação em Antuerpia de cereaes durante o 1.º trimestre do corrente anno comparada com o mesmo periodo do anno de 1892.

	1893	1892
Trigo..... hect.	1.982:986	3.219:283
Centeio..... »	86:815	144:098
Cevada..... »	241:300	320:387
Aveia..... »	166:790	73:950
Milho..... »	342:308	1.005:748
Farinha..... sac.	87:226	126:054

Dá-se como certa a noticia de que a commissão encarregada pelo governo d'examinar a questão da redução de direitos de fogos e farões sobre o Escalda, acaba de se pronunciar pela abolição completa dos referidos direitos.

Acaba de publicar-se o quadro das interrupções de navegação na Belgica para o corrente anno.

No canal de Charleroi não haverá interrupção alguma este anno.

As vias navegaveis, para as quaes se prevê uma interrupção por differentes causas, são as seguintes:

Sambre, 10 a 25 dias de interrupção; canal do centro, 78 dias; Meuse, 15 a 20 dias; Ourthe, 10 a 25 dias; Canal de Blatone a Ath e seu prolongamento, o Dendre canalizado, 2 a 5 dias; Demer, 8 a 20 dias.

Estas interrupções deverão começar em 15 de junho.

As aguas só serão abaixadas nos canaes, onde for absolutamente necessario fazel-o para permittir a execução de certos trabalhos de reparação.

A grêve geral foi votada em 11 de abril pelo conselho geral do partido operario; todos os delegados de provincia assistiram á reunião.

A camara superior de commercio da Suecia regeitou a participação official da Suecia na Exposição internacional que se realisa em Antuerpia em 1894.

A causa d'esta recusa é a despesa consideravel ocasionada pela concorrência da Suecia á Exposição de Chicago e a previsão da despesa que tambem terá que fazer por occasião da proxima exposição universal de Paris em 1900, na qual a Suecia deseja ficar dignamente representada.

Está-se tratando em Liège da criação d'um banco para auxiliar os empreiteiros de trabalhos publicos.

O capital será de 30 milhões de francos e poderá ser ulteriormente elevado a 100 milhões.

Os creditos não serão concedidos senão a cidadãos belgas. O banco auxiliará principalmente os empreiteiros d'obras hydraulicas e de canalisações d'aguas. Uma commissão technica será encarregada de fiscalisar e ajudar com os seus conselhos os empreiteiros que tenham obtido um credito.

A. Urban.

Parte official

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção dos serviços de obras publicas

Repartição de caminhos de ferro

Sua Magestade El-Rei ha por bem ordenar, em conformidade com o disposto nos artigos 62.º e 81.º, e mais disposições do decreto n.º 6, de 1 de dezembro de 1892, tendo em vista as informações prestadas pelo director dos caminhos de ferro do sul e sueste em seus officios n.ºs 63 e 107, que o pessoal (machinistas) de tracção e de serviço fluvial dos referidos caminhos de ferro e respectiva collocação no quadro seja o que consta da relação, que baixa com esta portaria, assignada pelo conselheiro director dos serviços de obras publicas.

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

Relação do pessoal (machinistas) de tracção e do serviço fluvial da direcção de exploração dos caminhos de ferro do sul e sueste, a que se refere a portaria d'esta data

N.º por antiguidade no serviço	N.º por antiguidade na classe do quadro	
		6 Machinistas de 1.ª classe:
1	—	Manuel Martins Senior — disponibilidade, com 70 por cento do seu vencimento, nos termos do n.º 1.º do artigo 62.º do decreto n.º 6, de 1 de dezembro de 1892.
2	1	Manuel Baptista — effectividade.
3	2	Francisco Sanches Poente — idem.
4	3	Manuel Martins Junior — idem.
5	4	Manuel Antonio — idem.
6	5	José Vicente — idem.
7	6	Bento de Almeida — idem.
		8 Machinistas de 2.ª classe:
8	1	Avelino Dias (a) — effectividade.
9	2	Manuel Fernandes — idem.
10	3	Francisco Fernandes — idem.
11	4	Manuel Barchella — idem.
12	5	Antonio Joaquim Tavares — idem.
13	6	João Pereira Guimarães — idem.
14	7	José Fernandes — idem.
15	8	Balbino Martins — idem.
		10 Machinistas de 3.ª classe:
16	1	Augusto José — effectividade.
17	2	Domingos Bernardo — idem.
18	3	José Rodrigues — idem.
19	4	Candido da Silva — idem.
20	5	Miguel Antonio Vasconcellos — idem.
21	6	José Luiz de Oliveira — idem.
22	7	Augusto Martins — idem.
23	8	João Ferreira de Barros — idem.
24	9	Antonio Ferreira — idem.
25	10	José Cesario — idem.
26	11	João Marques da Silva — idem.
27	12	Luiz dos Santos Junior — idem.
28	13	Antonio Gomes — idem.
29	14	Joaquim José dos Santos — idem.
30	15	José Luiz da Costa — idem.
31	16	Antonio Fonseca — idem.
32	17	Manuel Joaquim Miranda — idem.
33	18	José Pereira — idem.
34	19	Antonio Luiz da Silva — idem.

4 Machinistas de vapores (serviço fluvial):

- 1 Manuel da Cunha Gil — effectividade.
- 2 — Joaquim Marques das Mercês — idem.
- 3 2 Angelo do Carmo — idem.
- 4 3 José Maria de Paiva — idem.
- 5 4 Antonio Maria Pereira de Vasconcellos,

(a) Conserva a categoria e vencimento de machinista de 1.ª classe para que tinha sido anteriormente nomeado.

Direcção dos serviços de obras publicas, em 29 de março de 1893. — O conselheiro director, *Euzébio Marcelly Pereira*.

Sua Magestade El-Rei ha por bem ordenar, em conformidade com o disposto nos artigos 62.º e 81.º e mais disposições do decreto n.º 6, de 1 de dezembro de 1892, tendo em vista as informações prestadas pelo director da exploração dos caminhos de ferro do Minho e Douro em seus officios n.ºs 1:504, 1:725, 1:899, 1:900 e 1:921, que o pessoal de tracção (machinistas) dos referidos caminhos de ferro e respectiva collocação no quadro seja o que consta da relação que baixa com esta portaria assignada pelo conselheiro director dos serviços de obras publicas.

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

Relação do pessoal de tracção (machinistas) da direcção de exploração dos caminhos de ferro do Minho e Douro, a que se refere a portaria d'esta data

N.º por antiguidade no serviço	N.º por antiguidade na classe do quadro	
		6 machinistas de 1.ª classe
1	—	Manuel Raymundo — disponibilidade, com 60 por cento do seu vencimento, nos termos do n.º 2.º do artigo 62.º do decreto n.º 6, de 1 de dezembro de 1892.
2	1	Nicolau Tolentino — effectividade.
3	—	José Maria Marques — disponibilidade, com 60 por cento do seu vencimento, nos termos do n.º 2.º do artigo 62.º do decreto n.º 6, de 1 de dezembro de 1892.
4	2	Thomás Pilkington — effectividade.
5	3	Miguel da Costa — idem.
6	4	Carlos Potter — idem.
8	5	Augusto Elder — idem.
9	6	Nicola David — idem.
		10 machinistas de 2.ª classe
7	1	João Joaquim — idem.
		Chefe de reserva em Valença.
10	2	Amantino Antonio Monteiro — effectividade.
11	1	Placido Sanchez — effectividade.
12	2	Antonio Fernandes — idem.
13	3	José do Vau — idem.
14	4	Francisco Gabriel — idem.
15	5	Fortunato da Silva — idem.
16	6	José da Rosa — idem.
17	7	Francisco José da Rosa — idem.
18	8	Antonio Marques — idem.
20	9	José Nogueira Soares — idem.
23	10	José Gonçalves — idem.
		10 machinistas de 3.ª classe
19	1	Manuel dos Santos Mattos — effectividade.
21	2	José Tavares — idem.
22	3	Bento Monteiro — idem.
24	4	João da Costa — idem.
25	5	João Baptista — idem.
26	6	José da Motta Ferreira — idem.
27	7	Firmino Braz — idem.
28	8	Manuel Maria — idem.
	9	Vago.
	10	Vago.

Direcção dos serviços de obras publicas, em 29 de março de 1893. — O conselheiro director dos serviços, *Ensebio Marcelly Pereira*.

Não tendo a companhia real dos caminhos de ferro portugueses concluido até 31 de dezembro de 1892 os trabalhos de construcção da 3.ª secção do caminho de ferro da Beira Baixa, continuando portanto incursa nas disposições do artigo 64.º do contracto de 29 de julho de 1885; mas considerando que subsistem ainda as mesmas razões que determinaram a fixação da multa imposta á companhia pela portaria de 7 de junho do referido anno de 1892 até á mencionada data de 31 de dezembro de 1892: ha por bem Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 16 de março proximo passado do conselho superior de obras publicas

e minas, ordenar que a multa que a companhia deverá pagar nos termos do citado artigo do contracto alludido, pelo tempo que decorrer desde 31 de dezembro de 1892 até a conclusão dos trabalhos, se limite á importância das despesas da fiscalização respectiva, fixada para este effeito em 4:900\$000 réis annuaes, na citada portaria de 7 de junho de 1892.

Paço, em 3 de abril de 1893. = *Bernardino Luiz Machado Guimarães*.

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

Sua Magestade El-Rei, tendo em vista o disposto nos artigos 29.º, 31.º e 32.º do contracto de 3 de agosto de 1878 para a construcção e exploração do caminho de ferro da Beira Alta: ha por bem, conformando-se com o parecer de 27 de março proximo passado do conselho superior de obras publicas e minas, approvar o projecto, datado de 21 de agosto de 1891 e apresentado pela Companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, de modificação da estação da Guarda, entroncamento das linhas da Beira Baixa e da Beira Alta, no que respeita ao assentamento da agulha de ligação d'estas duas linhas, e ordenar o mesmo assentamento, devendo sobre as diversas alterações propostas no projecto mencionado para adaptar a estação da Guarda ao serviço de uma estação commum ás duas linhas da Beira Baixa e da Beira Alta ser ouvida a Companhia dos caminhos de ferro portuguezes da Beira Alta.

Paço, em 12 de abril de 1893. = *Bernardino Luiz Machado Guimarães*.

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

Identica para o director da 2.ª direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 3 do corrente mez do conselho superior de obras publicas e minas: ha por bem approvar o projecto, datado de 2 de janeiro ultimo, e apresentado pela Companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, de modificação do edificio de passageiros na estação de Abrantes, na linha ferrea de leste, devendo, porém, ser destinado mais um quarto, além dos indicados na planta respectiva, para a fiscalização do governo, ficando por esta forma modificadas as disposições da portaria de 23 de dezembro de 1891.

Paço, em 12 de abril de 1893. = *Bernardino Luiz Machado Guimarães*.

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

Ministerio da Marinha e Ultramar

3.ª Repartição—1.ª Secção

Tendo-me sido presente o requerimento de Joaquim Pires de Sousa Gomes, inspector graduado de obras publicas, e Affonso de Moraes Sarmiento, engenheiro subalterno de 1.ª classe, pedindo a concessão de um caminho de ferro de Quelimane á margem esquerda do Chire, e de outras obras accessorias;

Considerando que as obras projectadas são de reconhecido interesse para a região da Zambezia, e muito hão de facilitar, não só o seu desenvolvimento commercial, mas a sua exploração agricola;

Considerando que os requerentes realisaram, em virtude do contracto de 29 de setembro de 1888, os estudos definitivos das obras que se propõem construir, adquirindo, por isso, conhecimento, não só das difficuldades a vencer para as levar a cabo, como tambem da utilidade da sua execução;

Considerando que, além da concessão de terrenos que em larga escala tem sido feita tambem a outras empresas, mesmo subsidiadas, só se pede ao governo uma parte do direito de transito de 3 por cento, cobrado de accordo com o tratado entre Portugal e a Gran-Bretanha de 13 de junho de 1891;

Considerando que o dito imposto de transito seria provavelmente de diminuta ou nulla importancia, se o caminho de ferro se não construísse, por não haver o movimento commercial entre Quelimane e os territorios britannicos, que só aquelle caminho de ferro poderá crear e desenvolver em larga escala;

Tendo ouvido a junta consultiva do ultramar e o conselho de ministros;

Usando da faculdade concedida ao governo pelo artigo 15.º do primeiro acto adicional á carta constitucional;

Hei por bem decretar o seguinte.

Artigo 1.º E o governo auctorizado a assignar com Joaquim Pires de Sousa Gomes e Affonso de Moraes Sarmiento, um contracto para a concessão de um caminho de ferro de Quelimane á margem esquerda do rio Chire e de outras obras accessorias, nos termos das bases juntas que baixam assignadas pelo ministro e secretario d'estado dos negocios da marinha e ultramar.

Art. 2.º Fica revogada a legislação em contrario.

O mesmo ministro e secretario d'estado o tenha assim entendido e faça executar. Paço, em 8 de abril de 1893. — REI, — *João Antonio de Brissac das Neves Ferreira*.

Bases do contracto para a construcção de um caminho de ferro de Quelimane á margem esquerda do rio Chire

Artigo 1.º A empresa, entendendo-se por esta palavra os actuaes concessionarios e a companhia que elles são obrigados a organizar, effectuará á sua custa e por sua conta e risco, nos termos, pelo modo e nos prazos n'estas condições estipulados:

1.º A construcção de um caminho de ferro partindo de Quelimane e terminando n'um ponto da margem esquerda do rio Chire, junto a Chamo, com um ramal ligando Mopeia a Mutacatata, na margem esquerda do Zambeze; sendo o dito caminho completo em todas as suas partes, com todas as expropriações, aterros e desaterros, obras de arte, assentamentos de vias, estações e officinas de pequena e grande reparação; e todos os edificios accessorios, casas de guarda, barreiras, passagens de nivel, muros de sustentação, muros de vedação ou sebes para separar a via ferrea das propriedades contiguas; e em geral as obras de construcção previstas ou imprevistas, sem excepção ou distincção, que forem necessarias para o completo acabamento da linha ferrea; e devendo outrossim construir-se em Quelimane um caes com todos os seus accessorios em communicação directa com as vias principaes;

2.º O fornecimento, conservação e renovação das locomotivas, carruagens para viajantes, wagons para mercadorias, machinas e utensilios para as officinas, plataformas giratorias, reservatorios eapparelhos hydraulicos, guindastes e signaes; e em geral de todo o material fixo e circulante designado e não designado, que for necessario para manter a linha em perfeito estado de exploração;

3.º O estabelecimento de um telegrapho electrico ao lado da linha ferrea, e a conservação e renovação dos materiaes eapparelhos que forem precisos para o manter em bom estado de serviço;

4.º A collocação dos marcos kilometricos, depois de terminada a linha, e o levantamento do cadastro do caminho de ferro, com a descripção de todas as obras de arte e mais dependencias.

Art. 2.º O caminho de ferro será construido com leito e obras de arte para uma só via, excepto nas estações, em que haverá as necessarias vias de resguardo e as de serviço.

Art. 3.º A largura da plataforma do caminho de ferro ao nivel dos carris, não comprehendendo os fossos, será pelo menos de 3m,60 nos aterros e nas trincheiras, e de 4 metros entre os parapeitos das pontes, viaductos e subterraneos.

A largura da via será de 1 metro entre as faces interiores dos carris.

Quando houver duas vias, a largura da entrevia, medida entre as faces exteriores dos carris, será pelo menos de 1m,80.

Art. 4.º O maximo dos declives deverá ser de 25 millimetros por metro.

Os raios das curvas de concordancia, que ligam os alinhamentos rectos, deverão ser no minimo de 150 metros. Poderão ter, porém, em casos excepçionaes e com approvação do governo, 120 metros; e nas vias de resguardo 100 metros.

Art. 5.º Quando o caminho de ferro passar sobre alguma estrada ou caminho publico, a abertura do viaducto será fixada de accordo com o governo em vista das circumstancias locais.

Art. 6.º Quando o caminho de ferro passar por baixo de uma estrada ou caminho, a largura entre os parapeitos da ponte ou viaducto será fixada de accordo com o governo, em vista das circumstancias locais.

Quando o viaducto fôr em arco, a distancia entre a face superior de cada carril e a abobada não será inferior a 4m,30.

Se o viaducto fôr de vigas rectas, o minimo da distancia no eixo do caminho de ferro será de 4m,30.

Art. 7.º A largura dos subterraneos nas secções de uma só via será de 4 metros, pelo menos.

A distancia vertical entre o intradorso e o plano tangente á superficie dos carris não será inferior a 4m,30.

Art. 8.º A empresa estabelecerá ao longo do caminho de ferro os fossos e valletas que forem precisos para dessecamento da via e esgoto das aguas. As dimensões d'estes fossos e valletas serão determinadas em vista das circumstancias locais.

Art. 9.º A empresa estabelecerá e assegurará á sua custa o curso das aguas que se tenha suspenso ou modificado em consequencia das obras do caminho de ferro, ou indemnizará o proprietario, segundo as leis que forem applicaveis.

Art. 10.º Nos cruzamentos com as estradas e caminhos deverão estabelecer-se todos os meios de precaução que se julgarem necessarios para a segurança dos transeuntes.

Art. 11.º Nos pontos de encontro das estradas ordinarias com a via ferrea, durante a feitura d'esta, a empresa continuará as necessarias obras provisórias para que a circulação não seja interrompida.

Art. 12.º As terras para a formação dos aterros serão sempre extrahidas de maneira que se evite a estagnação das aguas, pre-

judicial à saúde pública, e de modo que se não prejudique a estabilidade das obras.

Art. 13.º A empresa deverá empregar materiais de boa qualidade na construção das obras.

Os viaductos, pontões, aqueductos e canos de rega, e as passagens superiores, inferiores e de nível, serão em numero sufficiente e com as dimensões que exigir a sua estabilidade e segurança, o volume das aguas, a largura do caminho de ferro e das estradas ordinarias ou caminhos a que essas obras devam dar passagem.

Art. 14.º Os carris e outros elementos constitutivos da via ferrea devem ser de boa qualidade e dos melhores modelos, proprios para preencher o fim do seu destino.

Os carris a empregar serão de aço, e o seu peso não será inferior a 18 kilogrammas por metro corrente, devendo ser fixados pelo systema que a empresa julgar mais conveniente, segundo os ultimos aperfeiçoamentos e com previa approvação do governo.

Art. 15.º A empresa estabelecerá uma estação de partida em Quelimane com todas as accommodações necessarias para passageiros, mercadorias e empregados, e mais as estações para passageiros e mercadorias que forem necessarias, entre os pontos extremos do caminho.

§ unico. Quando as distancias entre estas estações forem consideraveis e as conveniencias da exploração o exigirem, poderá o governo determinar em qualquer epocha que se estabeleçam, em pontos intermédios, vias de resguardo, especialmente destinadas para o cruzamento de comboios.

Art. 16.º Serão igualmente estabelecidas pela empresa todas as officinas, machinas e apparatus necessarios para a feitura e concerto do material de exploração, comprehendendo as locomotivas, e bem assim todos os armazens, telheiros e depositos necessarios para o estacionamento e pintura das locomotivas, tenders, carruagens e wagons, os fossos necessarios para picar fogo, e os apparatus e reservatorios para alimentação das machinas.

Art. 17.º As machinas locomotivas serão construidas segundo os melhores modelos conhecidos, e satisfarão a todas as condições actualmente prescriptas, ou ás que de futuro o forem, para garantir uma boa exploração.

As carruagens dos viajantes deverão ser igualmente dos melhores modelos, suspensas sobre molas, cobertas, guarnecidas de assentos e apropriadas ao clima. Haver-as-ha de tres classes, pelo menos, devendo todas ellas preencher as condições prescriptas pelo governo, no interesse da segurança publica e da commodidade dos passageiros, embora com as differenças que devem corresponder ao maior ou menor preço das passagens.

Os wagons de mercadorias e gado, as plataformas e restante material, serão de boa qualidade e solida construção.

Art. 18.º O caminho de ferro de Quelimane, com todos os edificios necessarios para o serviço e mais accessorios e dependencias, como carris, cochins, travessas, e em geral todo o material fixo de qualquer especie, fica, desde a sua construção ou collocação na linha, pertencendo ao dominio do estado para todos os efeitos juridicos, nos termos do direito commum e especial dos caminhos de ferro, e das diversas condições do contracto.

Todo o material circulante, carvão, coke e quaesquer outros provimentos ficarão pertencendo ao dominio da empresa, para os mesmos efeitos e nos mesmos termos; com declaração, porém, de que o material circulante não poderá ser alienado senão para o effeito de ser substituído com vantagem do serviço publico. Igualmente não poderão ser alienados, enquanto forem importados livres de direitos, o carvão, coke e quaesquer outros abastecimentos.

Art. 19.º O governo concede á empresa o direito exclusivo de construir e explorar o caminho de ferro designado no presente contracto, as pontes, caes e docas, e quaesquer outras obras necessarias para o desenvolvimento do trafego do mesmo caminho de ferro.

§ 1.º Esta concessão é feita pelo praso de noventa e nove annos, findo o qual a linha ferrea e as obras accessorias reverterão para o estado sem indemnização alguma.

§ 2.º O governo não poderá, durante o periodo da concessão, construir ou conceder dentro do territorio do districto de Quelimane e ao norte do Zambeze, em uma faixa de terreno de largura não inferior a 100 kilometros para cada lado da linha a que se refere o presente contracto, nenhuma outra linha ferrea parallela, partindo da costa do districto, que possa fazer-lhe concorrência.

§ 3.º O governo poderá ordenar ou conceder a construção de qualquer estrada ou canal, que atravesse a linha concedida ou siga em qualquer direcção, devendo n'esse caso tomar todas as medidas e fazer todas as despesas necessarias para que não resulte impedimento ou obstaculo á circulação da dita linha. A empresa terá o direito de preferencia em igualdade de circumstancias para a construção d'estas estradas ou canaes.

A abertura de qualquer das vias de comunicação ou a construção das obras indicadas, feita nas condições declaradas, não poderá auctorisar reclamação alguma por parte da empresa.

(Continúa).

Notas de Viagem

I

Sevilha na primavera

A viagem por terras de Hespanha tem, sobre todas, uma qualidade apreciavel para nós, os portuguezes.

Não é só a proximidade dos dois paizes, as muitas linhas ferreas que, atravessando a fronteira, a facilitam, a semelhança dos idiomas, uma certa identidade de costumes; é sobretudo o genio agradável, o modo franco, d'esta gente, a affabilidade do seu trato, um verdadeiro carinho com que o portuguez é recebido por este povo obsequiador, attencioso, verdadeiramente estimavel, o que nos deixa encantados sempre que passamos a fronteira.

E estes obsequios, estes extremos de amizade que recebemos, não são com a mira nas moedas de prata que o viajante tem na bolsa, como succede em tantos outros paizes acostumados a receber estrangeiros, mas francamente desinteressados, espontaneamente offerecidos e alegremente prestados quando são accites.

E' assim que, ao começar a transmittir ao leitor as minhas impressões de viagem na Andaluzia, escriptas mesmo no comboio que me leva atravez de ferteis campos cobertos de laranjaes que embalsamam o ambiente; andando já por estas terras ha doze dias, eu vou regressando ao meu paiz sem levar no espirito a menor sombra de desgosto por um mau trato, sem ter visto no rosto das centenas de pessoas com quem tratei uma manifestação de desagrado, de má vontade, sem ter sido victimá da menor especulação ou abuso.

Comecei a minha viagem pela encantadora Sevilha, á qual pertencem as honras da excursão, não só por ser a capital da Andaluzia, como pela sua importancia, como cidade, e ainda por ser ella que, n'esta epocha do anno, chama ao seu embalsamado seio os forasteiros de todo o paiz e do estrangeiro.

O passageiro chegado a Sevilha no comboio de Merida, ás 6 horas da tarde, apeia-se na estação da companhia de M. Z. A., chamada da Praça d'Armas, uma estação, diga-se a verdade, feia, suja, velha e incommoda que o impressiona mal. A companhia pensa, certamente, em substituir aquelle barracão escuro e improprio por uma elegante construção digna de uma cidade tão moderna como Sevilha, e para isso póde bem deixar o actual edificio para mercadorias, e fazer o serviço de passageiros n'um ponto qualquer da margem do rio, visto ter as suas linhas prolongadas por esta margem em uma grande extensão, para o serviço do porto.

Sahindo da estação para a cidade, a impressão muda rapidamente.

Ruas novas, avenidas espaçosas, arborizadas e ladeadas de bellos predios alvos, aceiados, iluminação profusa por gaz e electricidade, trens cruzando-se em todos os sentidos, animação nas ruas, este ruido e movimento que demonstram uma grande cidade, mais accentuado pela cantada pronuncia hespanhola, e sobre tudo isto um pronunciado aroma a flores, de laranja especialmente, que dá ás ruas de Sevilha o encanto de uma *corbeille* de noiva.

Estes perfumes veem da grande quantidade de laranjeiras que adornam todas as praças e avenidas e dos pateos que formam o centro de todas as casas, e dos quaes não ha um só onde não vicejem flores as mais bonitas e aromaticas. Este caracteristico é um dos maiores embellezamentos das cidades andaluzas, especialmente de Sevilha.

Como os calores do verão são intensíssimos, cada casa tem, ao centro e em frente da porta da rua, um pateo, em geral artisticamente adornado, com tanque, repucho, canteiros ou vasos de flores, em redor do qual se reúne a família quando a calma aperta, onde vive quasi exclusivamente nos mezes abraceiros de julho até setembro. Como a comunicação entre este pateo e a entrada é feita por meio de uma porta de arcada com grade (regularmente pintada a branco), e como de dia elles são esplendidamente claros e de noite fartamente illuminados, quem passa na rua vê o interior d'aquelles pequenos jardins e os feixes de flores que os guarnecem.

O gosto pelas flores, na Andaluzia, toca as raias da adoração. A mais pobre mulher traz uma flor na cabeça, como as senhoras elegantes a trazem no *corsage*, e os homens na lapella. Flores por toda a parte, embalsamando o ar, embelezando tudo com as suas variadas côres. E que rosas, e que enormes cravos que, só por si, parecem ramilhetes!

E' mister procurar um hotel, o que, para os viajantes que chegam por occasião da feira, constitue uma certa difficuldade, porque todos estão cheios e os raros quartos vagos alugam-se por altos preços.

Em epocha vulgar, nos hoteis principaes, como o de Madrid e o de Paris, estabelecimentos de primeira ordem e com os commodos e fausto dos principaes da Europa, a diaria regula por 12 a 25 pesetas.

Hoteis de segunda ordem, mas sufficientemente commodos ha o de Roma, na praça do Duque, o Suisso e o da Europa, na rua Sierpes, que é a principal de Sevilha, regulando os seus preços entre 8 e 15 pesetas.

N'este ultimo verifiquei pessoalmente que o serviço é mais que regular. Ha ainda hoteis mais baratos, como a Fonda de Jesus Maria, Calle Moratin, (5 pesetas diarias) com um serviço modesto mas acceiado.

Os principaes pontos da cidade são servidos por carros americanos que partem do ponto mais central, a praça da Constituição, para o bairro de Triana, na outra margem do Guadalquivir, para o de Macarena, ao norte da cidade, para a porta Osario, ao Leste. Cada carreira, apesar da sua grande extensão, custa apenas 10 centimos.

Nenhuma das estações de caminhos de ferro é servida por esta viação, sendo-o sómente pelos trens de praça (1 peseta por corrida) e pelos omnibus dos hoteis.

Os carros são muito semelhantes aos de Lisboa, abertos ou fechados, todos uniformemente pintados a côr de ervilha, illuminados por gaz-stoff, o que lhes dá um grande brilhantismo.

Teem porem o inconveniente, para os estranhos á cidade, de não mudarem a taboleta da direcção, ora vão para a que ella indica, ora d'ella regressem.

Assim quem quer ir, por exemplo, para Triana e não sabe para que lado fica este bairro, facil é metter-se n'um carro que, em vez de se dirigir a esse ponto, regressa d'elle á praça da Constituição.

Outro inconveniente, para o visitante, que tenho notado n'estas cidades é a falta de letreiros nas esquinas, os quaes só regularmente apparecem nos extremos das ruas. Chega-se ao cruzamento de duas ruas e não se sabe o sitio em que se está, e, dado o grande numero de ruas estreitas, tortuosas, curvas, longas por vezes, isto origina difficuldades e incommoda o visitante.

Madrid, Huelva e outras cidades usam o nome da rua nos candieiros de illuminação. E' uma grande commodidade que quizera ver adoptada por toda a parte.

Cidade toda plana, Sevilha facilmente se percorre a pé em todos os sentidos e ha que percorrel-a para lhe apreciar as bellezas que são muitas.

A sua sumptuosa cathedral, a torre Giralda, o Alcazar, a casa de Pilatos, o palacio de S. Telmo, hoje occupado pela sua proprietaria a sr.^a princeza de Montpensier, o museu, a fabrica de tabacos, os maravilhosos passeios e jardins das Delicias, bella avenida de mais de 2 kilometros, onde de tarde se ostentam as mais luxuosas equipagens, são pontos de obrigatoria visita. Do outro lado do rio, que se atravessa por uma elegante ponte segundo o modello da do Carroussel de Paris, ha o notavel bairro de Triana, com a sua população meio andaluza, meio gitana com as mais accentuadas reminiscencias arabes, a fabrica de louça da Cartuja, onde se produzem os mais variados e notaveis artigos ceramicos, varias fabricas da mesma industria etc.

Como acima disse, as linhas ferreas da companhia de M. Z. A. estendem-se desde a actual estação, ao NO. da cidade, pelo caes fóra, seguindo a margem do rio, á qual atracam, junto ao arvoredado que a guarnece, os grandes vapores que ali vão de todos os portos da Europa e America, fazendo-se a carga e descarga directamente dos wagons para bordo e vice-versa.

Este serviço, que torna Sevilha um dos principaes portos da peninsula, custou grossas sommas para se installar, tendo sido calado o leito do rio para poder permittir a entrada dos barcos de grande lotação até em frente da cidade.

Como estas linhas se prolongam ao lado do luxuoso passeio das Delicias, succede que, por vezes, o passeiante da tarde, n'esta agradavel avenida, disfructa um dos mais variados conjunctos, tal é o de ver a um tempo ao seu lado esquerdo as longas filas de elegantes carruagens que percorrem a rua central, cheias com a mais luzida sociedade sevilhana, emquanto que da direita, e apenas separada por uma pequena grade de ferro, passa a pesada machina do caminho de ferro, arrastando wagons de mercadorias, e um pouco além, por entre as arvores marginaes, se movem os mastros e os canos dos grandes vapores que mais parecem estar em terra do que atracados á beira do caes.

E se prolongar o seu passeio até onde o giro das carruagens termina, deixará de ver o rio e os comboios da companhia do Meio Dia, achando-se em pleno campo verdejante, pelo qual verá atravessarem os comboios da linha de Cadiz, pertencentes á companhia dos Andaluzees.

Fóra dos tempos de festas da semana santa e feira, os pontos mais animados de Sevilha são, de tarde, a alameda, a que já me referi, e a rua Sierpes, á noite; rua ladeada por elegantes estabelecimentos, especialmente no genero de quinquilherias estrangeiras, bazares, ourivesarias, cafés, os casinos militar, de lavradores e commerciantes e o Atheneu, sociedades estas que se acham installadas com o maior luxo e brilhantismo.

Ali passeiam as senhoras e os homens toda a noite, ali se reúnem os amigos e conhecidos, ali, ás portas dos casinos e cafés, se discute politica, os negocios e sobretudo... os touros, os touros, esse divertimento repugnante, barbaro, nojento, sem arte nem interesse que é, quanto a mim, a eterna nodoa negra no franco e nobre character hespanhol.

A Andaluzia morre de amores pelas touradas, os jornaes descrevem-as em longas columnas, o rapazio apre-go as noticias d'ellas como o facto mais interessante do paiz, e o publico corre para a praça com o afan de quem vae assistir ao mais querido dos seus espectaculos.

Esta rua Sierpes deriva o seu nome, parece-me, da sua configuração de verdadeira serpente, irregular na sua largura, ou antes na sua estreiteza, caracolante

no seu trajecto. Se os estabelecimentos são luxuosos, as casas superiores são, porém, pobrissimas, velhas, da mais triste apparencia. Não se explica como, sendo esta rua em taes condições, fosse a preferida pela população sevilhana para o seu passeio favorito.

Honra merecida

Foi agraciado pelo governo portuguez com o habito de Christo o distincto engenheiro belga, nosso querido collega, redactor d'esta folha em Bruxellas, Mr. Albert Urban, ao qual enviamos as nossas felicitações.

Boletins financeiros

Lisboa, 30 de abril de 1893.

Emquanto o governo prepara as suas propostas parlamentares, que ao que parece abrangerão quasi exclusivamente os assumptos fazendarios, apparece de improviso n'um dos mais auctorizados aornaes da Europa ideia, que se attribue aos altos circulos officiaes portuguezes, de se constituir em Lisboa uma commissão especial, composta de economistas e de politicos, encarregada de tratar exclusivamente das relações entre o thesouro portuguez e os crédores estrangeiros.

Allega-se que a constante mudança de governos em Portugal dá em resultado para os crédores estrangeiros uma constante incerteza sobre a sorte que os espera, por não saberem se o novo ministro da fazenda fará bons os compromissos ou as promessas do seu antecessor. A commissão permanente não só libertaria o governo das contingencias d'esta melindrosa questão, mas tambem daria aos crédores a maior das seguranças para a defesa ininterrupta dos seus interesses, até aqui subordinada ás fluctuações da politica.

Esta ideia, que se não afigura aceitavel, parece não ter causado grande impressão em Lisboa, e não se sabe se ella foi inspirada ao *Mémorial Diplomatique* por algum agente official portuguez, ou se representa uma insinuação feita pelos crédores estrangeiros para ver se o gabinete de Lisboa a aceitava de bom grado ou oppunha alguma reluctancia á sua adopção. Na imprensa officiosa nada se disse ainda a este respeito, como seria para desejar, para esclarecimento da opinião.

Na quinzena decorrida, o facto de maior importancia foi a rescisão do contracto de navegação para a Africa Oriental e applicação d'uma avultada multa (372 contos) á administração da massa fallida da *Mala Real*. Este despacho, que nos parece precipitado e juridicamente contestavel, veio modificar um pouco as esperanças que havíamos manifestado no nosso anterior boletim acerca da provavel rehabilitação d'esta companhia em resultado do extraordinario desenvolvimento que tem attingido o serviço regular estabelecido para o Brazil. A administração da massa recorreu para o Supremo Tribunal Administrativo e da solução d'este recurso depeude, em grande parte, o futuro da *Mala Real*.

Não tem, em geral, corrido muito animadas as transacções na nossa bolsa, registando-se apenas um certo movimento nas obrigações do Credito Predial, especialmente nas de 6 % que avultaram, na quinzena, entre 89.7100 e 89.7500 réis, as de 5 % foram negociadas a 85.7000 réis e para as de 4 1/2 % houve vendedor a 78.7000 réis. O typo preferido tem sido principalmente o de 6 %. O mercado de cambios não teve alteração sensivel apezar da repentina declinação do cambio do Brazil, sendo as tendencias pouco firmes, melhorando por isso, ainda que muito ligeiramente, os preços cambiaes bancarios anteriores.

As lettras sobre Londres (90 d.) com pequeno movimento, regularam ao preço de 43 7/8 e para a venda de cheques a cotação foi a seguinte: — sobre Londres de 43 3/8 a 43 7/8, sobre Paris (90 d. v.) de 658 a 653, sobre Berlin de 270 a 279, sobre Hamburgo de 265 a 269.

Os negocios de desconto tem sido bastante facilitados, havendo procura especial para o papel de primeira classe á taxa de 5 1/2 % e o de segunda classe teve o desconto entre 7 e 6 %, segundo a sua classificação. As inscrições tiveram regular movimento, regulando aos preços de 30, 30,30, 30,80, 31, e 31,25. A divida externa regulou de 28,30 a 28,60. As obrigações prediaes de 4 1/2 % venderam-se a 84,500. As obrigações *Loanda-Ambaca* mantiveram-se a 40.7000 réis sem vendedores, o que prova ter renascido a confiança n'este papel.

As acções dos bancos não soffreram alteração, mantendo-se as do Banco de Portugal a 108.7000 réis, as do Commercial a réis

86.7500, as do Lisboa & Açores a 86.7000 réis, as do Ultramarino a 17.7500. O mercado mostra-se mais firme em relação ás obrigações da Companhia das Aguas, mas o movimento tem sido bastante reduzido tendo-se vendido as obrigações de coupon a 59.7000 (s. c.) e a 61.7300 as de assentamento com o segundo semestre de 1892. As acções da companhia de seguros Fidelidade cotam-se a 600.7000 réis. Em geral nos outros papeis o movimento foi pouco importante.

A' ultima hora diz-se nos circulos financeiros que o governo vae tornar extensiva ao archipelago dos Açores a circulação das notas do banco de Portugal. Como se sabe o archipelago dos Açores tem uma circulação monetaria especial, com a moeda do reino valorizada em mais 25 %. A alteração d'este regimen causará grande perturbação na economia individual e collectiva dos açorianos e muito para receiar é que o decretamento da circulação de notas encontré ali grande resistencia, podendo mesmo originar litigios importantes por causa das vendas que se acham consignadas em *moeda corrente nas ilhas*. Sendo *moeda corrente* as notas, desaparecendo o augmento de 25 %, resultará para os proprietarios uma depreciação de 25 % em todas as suas rendas a dinheiro. Como se vê a medida attribuida ás intenções do governo não é tão simples como á primeira vista se pôde afigurar.

J. F.

Bolsa de Paris, 26 de abril.

A physionomia do mercado não se tem sensivelmente modificado desde o meu ultimo boletim, mas é evidente que a especulação se acha melhor disposta do que no mez passado. Os arbitrádores operam com mais segurança e os baixistas tornaram-se d'uma timidez absoluta tendo visto abortar todas as suas tentativas n'estes ultimos tempos em que as circumstancias dos negocios lhe pareciam propicias.

Ninguém prevê, portanto, uma queda séria dos nossos fundos publicos, sendo natural que o mez d'abril termine em perfeita calma bolsista, porque o 1.º de maio torna a especulação circumspecta, embora esta data já não seja a temer n'este paiz, onde as manifestações revolucionarias não tem probabilidades de encontrar echo nas massas.

Se a especulação na alta tem um certo numero de motivos d'abstenção momentanea; a baixista tem uma causa permanente de insuccesso na abundancia de capitaes; eis porque, até fim do mez, teremos que nos contentar em marcar passo.

O nosso 3 % fica a 96,35; o amortisavel cota 96,62; o 4 1/2 % está fortemente mantido a 107,20. A fraqueza relativa do 3 % aproveita ao 4 1/2; é a logica dos cousas.

Não se pensa que a conversão tenha logar este anno porque a actual camara não querera votal-a antes das eleições, e a camara nova não debutará por ella. Só no proximo anno, pois, é que a questão se tornará de actualidade.

O Italiano tem estado muito reservado; mesmo em presença das festas de Roma é offerecido a 92,90. O Exterior mantem-se firme no curso de 66 1/4, assim como o Portuguez a 23 7/16.

Os Russos foram favorecidos por boas compras especialmente no Oriente, em consequencia da subida do rublo, e parece que dos aprovisionamentos de trigo que a França vae ser obrigada a fazer em virtude da má colheita que as persistentes seccas lhe promettem.

E' o que se chama aqui *bâtre des chateaux en Espagne*; em todo o caso o Oriente aproveitou para elevar-se a 69,75.

O Turco continua a subir a 22,27 e o Banco Ottomano ultrapassou o curso de 603 fr.

O banco de Paris fica a 666. Sabe-se que elle dará este anno 30 fr. de dividendo.

O Foncier está sem alterações a 970; igualmente corta a redução do seu dividendo, de 60 a 50 fr.

O Lyonnais faz 760; os outros valores inscrevem-se por forma que não justifica qualquer negocio sério.

Pouca variação nas acções e obrigações das grandes companhias.

Ha muito que não se notava um augmento de receitas como o da semana de 25 de março a 1 de abril, que foi de 3.553.000 fr. entre as seis grandes redes, sem excepção. E' necessario todavia, ver que esta semana é comparada nos boletins com uma das menos productivas de 1892, porque foi a ultima que precedeu a redução de tarifas de grande velocidade.

Desde 1 de janeiro o augmento attingiu 6.488.000 francos.

O Este negocia-se a 965; o Lyon a 1.592; o Norte a 1.867; o Orleans a 1.585; o Oeste a 1.062 e o Midi a 1.330.

O mercado de acções dos caminhos de ferro hespanhoes que continua geralmente firme, esteve muito animado durante a semana, em consequencia das boas tendencias do Exterior, da adopção dos projectos do sr. Gamazo e da descida do cambio em Hespanha, que fica a 14,75 %.

C. Pessard

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

BOLSAS	TÍTULOS	1893 - ABRIL - DIAS												
		17	18	19	20	21	22	24	25	26	27	28	29	
Lisboa...	ACÇÕES Comp. Real Portuguesa	-	-	15.600	-	-	-	-	16.000	-	-	-	-	-
	" Ascensores mechanicos.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	OBRIG. Comp. Real Portuguesa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	" Nacional	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	" Atravez d'Africa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Paris.....	ACÇÕES Comp. Real Portuguesa	70	-	72	70	72	-	-	-	-	74	74	70	-
	" Madrid-Caceres-Portugal	-	50	50	-	-	-	50,25	55	-	-	-	50,50	-
	" Norte de Hespanha	180	180	177	176	172	-	-	-	-	-	-	-	-
	" Madrid-Zaragoza Alcant	212	215	214	211	203	-	-	-	-	-	-	-	-
	" Andaluzes	-	380	379	374	367	-	-	-	-	-	-	-	-
	OBRIG. Comp. Real Portuguesa	112,50	115	116	114	112,50	114,50	114,50	113	114,50	112	118	113,50	-
	" C. da Beira Alta	92	92	92,50	92	92	-	-	-	-	-	-	-	-
	" Madrid-Caceres-Portugal	148,50	149	148	149	150	148,25	149	148	149	149,25	149,25	147,50	-
	" Norte Hespanha f. hypot.	337	337	337	334,50	335,50	-	-	-	-	-	-	-	-
	" Atravez d'Africa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Londres..	" Atravez d'Africa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Amsterd..	" Atravez d'Africa	-	-	-	-	-	-	-	-	37,50	-	-	37	-
Bruxellas.	" Atravez d'Africa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	36,90	-

Receita dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Periodo de exploração	RECEITAS NO PERIODO						DESDE 1 DE JANEIRO			
		1893			1892			Totaes		Differença a favor de	
		Kil.	Totaes	Kilome-tricas	Kil.	Totaes	Kilome-tricas	1893	1892	1893	1892
COMPANHIA REAL	Antiga rede	2 8	51.767.000	22.850	690	48.212.374	69.873	744.105.000	650.326.810	63.778.490	-
	e nova rede	9 15	53.369.000	77.346	"	48.212.374	69.873	767.474.000	698.539.184	68.934.816	-
	garantida.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Nova rede	2 8	4.754.000	14.233	334	4.696.958	14.062	61.537.000	59.390.627	2.146.373	-
Sul e Sueste...	garantida.	9 15	4.963.000	14.859	"	4.696.958	14.062	66.500.000	64.087.585	2.412.415	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	19 25	13.037.150	27.446	475	13.081.050	27.539	164.772.950	147.493.425	17.279.525	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Minho e Douro	-	26 4	14.603.669	41.398	353	14.369.790	40.707	141.705.332	133.213.321	8.492.011	-
	-	5 11	16.528.892	46.824	"	14.149.366	40.083	158.234.224	147.362.687	10.871.537	-
	-	12 18	16.840.234	47.706	"	14.245.169	40.354	175.074.458	161.527.866	13.546.592	-
	-	19 25	5.949.670	23.516	253	5.046.772	19.947	69.481.182	58.660.850	10.820.332	-
Beira Alta.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nacional (Mi-randella e Vi-zeu).....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Norte de Hesp-anha	-	25 31	1.305.306	385	2803	1.305.064	385	18.999.465	19.427.880	-	Ps. 428.415
	-	1 7	1.429.012	422	"	1.504.356	443	20.428.478	20.932.237	-	503.759
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Madrid — Zara-goza—Alican-te	-	26 1	899.934	337	2672	860.887	322	12.627.509	12.258.010	369.499	-
	-	2 8	865.593	324	"	905.808	339	13.493.103	13.163.819	329.284	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Andaluzes	-	26 1	341.803	382	894	257.337	288	3.611.586	3.245.028	377.458	-
	-	2 8	245.544	275	"	238.617	267	3.857.131	3.483.646	378.485	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Zafra a Huelva.	-	2 8	37.869	210	180	43.320	242	598.276	640.930	-	42.654
	-	9 15	40.832	227	"	54.040	300	639.109	694.971	-	55.862
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

HORARIO OFFICIALMENTE CONFERIDO da partida e chegada de todos os comboios, em 1 de maio

Lisb. R. a Porto	Porto a Lisb. R.	Leiria a Figueira	Figueira a Leiria	Lisb. R. a Casca	Casca a Lisboa R.	Fig. a V. Form.	V. Form. a Fig.	Vian. a Valença	Valença a Vian.
Part. 8-30 t. 9-15 t.	Part. 7-15 t. 8-0 m.	Part. 5-30 t. 7-35 t.	Part. 4-45 m. 6-25 m.	Part. 6-45 m. 8-6 m.	Part. 8-30 m. 9-43 m.	Part. 4-10 m. 5-0 t.	Part. 9-15 m. 7-50 t.	Part. 7-20 m. 9-37 m.	Part. 6-30 t. 8-30 t.
Cheg. 7-15 m. 8-0 m.	Cheg. 7-0 t. 8-15 m.	Cheg. 7-35 t. 9-10 m.	Cheg. 6-25 m. 8-10 m.	Cheg. 8-6 m. 9-43 m.	Cheg. 9-43 m. 10-30 m.	Cheg. 5-0 t. 6-5 m.	Cheg. 7-50 t. 9-15 m.	Cheg. 9-37 m. 10-54 m.	Cheg. 8-30 t. 9-54 m.
Lisb. C.S. a Port.	Port. a Lisb. C.S.	Figueira a Alf. a.	Alf. a. Figueira	Lisb. T.P. a Faro	Faro a Lisb. T.P.	Figueir. a Pamp.	Pamp. a Figueir.	Nine a Braga	Braga a Nine
Part. 7-30 m. 9-0 t.	Part. 8-45 m. 10-30 t.	Part. 3-40 m. 4-23 m.	Part. 4-35 m. 5-34 m.	Part. 4-30 t. 5-29 t.	Part. 4-30 t. 5-58 t.	Part. 3-0 t. 4-35 t.	Part. 6-5 m. 8-0 m.	Part. 4-28 t. 5-3 t.	Part. 9-19 m. 9-54 m.
Cheg. 9-0 t. 10-30 t.	Cheg. 10-30 t. 12-0 t.	Cheg. 5-34 m. 6-45 t.	Cheg. 6-45 t. 7-55 t.	Cheg. 5-29 t. 6-30 t.	Cheg. 5-58 t. 7-49 t.	Cheg. 4-35 t. 6-5 m.	Cheg. 8-0 m. 9-15 m.	Cheg. 5-3 t. 6-30 t.	Cheg. 9-54 m. 10-54 m.
Lisb. R. a V. Alc.	V. Alc. a Lisb. R.	Aveiro a Porto	Porto a Aveiro	Lisb. T.P. a Pias	Pias a Lisb. T.P.	Pamp. a Mang.	Mang. a Pamp.	Dom e dias sant.	Dom e dias sant.
Part. 7-0 t. 8-15 t.	Part. 7-50 t. 9-0 m.	Part. 4-0 m. 6-15 m.	Part. 4-15 t. 6-31 t.	Part. 8-0 m. 9-45 t.	Part. 8-10 m. 9-40 t.	Part. 6-25 t. 9-37 t.	Part. 9-40 m. 12-50 t.	Part. 10-20 t. 11-55 t.	Part. 10-20 t. 11-55 t.
Cheg. 8-15 t. 9-30 t.	Cheg. 9-10 m. 10-20 t.	Cheg. 6-15 m. 7-30 t.	Cheg. 6-31 t. 7-46 t.	Cheg. 9-45 t. 10-30 m.	Cheg. 9-40 t. 10-25 m.	Cheg. 9-37 t. 10-50 t.	Cheg. 12-50 t. 1-0 m.	Cheg. 11-55 t. 1-0 m.	Cheg. 11-55 t. 1-0 m.
Lisb. R. a Badaj.	Badaj. a Lisb. R.	Abram. a Covilhã	Covilhã a Abram.	Lisb. T.P. a Ext.	Ext. a Lisb. T.P.	Mang. a Guarda	Guarda a Mang.	Port. a B.d'Alva	B.d'Alva a Port.
Part. 7-0 t. 8-14 m.	Part. 6-30 t. 8-0 m.	Part. 2-18 t. 3-10 m.	Part. 3-45 t. 4-0 t.	Part. 8-0 m. 9-45 t.	Part. 12-10 m. 1-0 m.	Part. 5-0 m. 6-30 t.	Part. 5-50 m. 7-10 m.	Part. 8-0 m. 9-45 t.	Part. 10-30 m. 11-30 t.
Cheg. 8-14 m. 9-0 m.	Cheg. 8-0 m. 8-45 m.	Cheg. 3-10 m. 4-1 t.	Cheg. 4-0 t. 4-15 t.	Cheg. 9-45 t. 10-30 m.	Cheg. 1-0 m. 1-15 m.	Cheg. 6-30 t. 7-45 t.	Cheg. 7-10 m. 8-19 m.	Cheg. 9-45 t. 10-30 m.	Cheg. 11-30 t. 12-30 t.
Lisb. C.S. a Bad.	Bad. a Lisb. C.S.	Lisb. R. a Cintra	Cintra a Lisb. R.	Beja a C. Branca	C. Branca a Beja	Porto a Braga	Braga a Porto	Porto a Regoa	Regoa a Porto
Part. 7-30 m. 9-50 t.	Part. 8-45 m. 10-30 t.	Part. 7-0 m. 8-13 m.	Part. 7-30 m. 8-40 m.	Part. 4-15 t. 5-6 t.	Part. 6-10 m. 7-0 m.	Part. 5-0 m. 6-30 t.	Part. 5-50 m. 7-10 m.	Part. 4-40 m. 5-30 m.	Part. 3-28 m. 4-19 m.
Cheg. 9-50 t. 11-0 m.	Cheg. 10-30 t. 11-15 m.	Cheg. 8-13 m. 9-0 m.	Cheg. 8-40 m. 9-15 m.	Cheg. 5-6 t. 6-10 m.	Cheg. 7-0 m. 7-45 t.	Cheg. 6-30 t. 7-45 t.	Cheg. 7-10 m. 8-19 m.	Cheg. 5-30 m. 6-19 m.	Cheg. 4-19 m. 5-10 m.
Lisb. C.S. a Sant.	Sant. a Lisb. C.S.	Lisb. R. a Covilhã	Covilhã a Lisb. R.	Lisb. T.P. a Set.	Set. a Lisb. T.P.	Porto a Vianna	Vianna a Porto	Porto a Valença	Valença a Porto
Part. 11-0 m. 1-40 t.	Part. 6-45 m. 8-20 m.	Part. 4-30 t. 5-34 t.	Part. 3-0 t. 4-1 t.	Part. 8-0 m. 9-45 t.	Part. 8-0 m. 9-50 m.	Part. 5-0 m. 6-30 t.	Part. 5-50 m. 7-10 m.	Part. 8-20 m. 9-30 m.	Part. 3-0 m. 4-19 m.
Cheg. 1-40 t. 2-50 t.	Cheg. 8-20 m. 9-10 m.	Cheg. 5-34 t. 6-46 t.	Cheg. 4-1 t. 5-0 m.	Cheg. 9-45 t. 10-30 m.	Cheg. 9-50 m. 10-40 t.	Cheg. 6-30 t. 7-45 t.	Cheg. 7-10 m. 8-19 m.	Cheg. 9-30 m. 10-40 t.	Cheg. 4-19 m. 5-10 m.
Lisboa R. a Fig.	Fig. a Lisboa R.	Alcant. a Casca	Casca a Alcant.	P. Novo a Set.	Set. a P. Novo	Dom e dias sant.	Dom e dias sant.	Dom e dias sant.	Dom e dias sant.
Part. 7-0 m. 8-15 t.	Part. 3-15 t. 4-0 m.	Part. 8-56 m. 9-55 m.	Part. 5-30 m. 6-29 m.	Part. 8-15 t. 9-42 t.	Part. 4-45 t. 5-7 m.	Part. 5-0 m. 6-30 t.	Part. 4-50 t. 6-10 t.	Part. 5-55 t. 7-10 t.	Part. 6-10 t. 7-20 t.
Cheg. 8-15 t. 9-30 t.	Cheg. 4-0 m. 5-15 m.	Cheg. 9-55 m. 10-54 m.	Cheg. 6-29 m. 7-28 m.	Cheg. 9-42 t. 10-27 t.	Cheg. 5-7 m. 6-10 m.	Cheg. 6-30 t. 7-45 t.	Cheg. 6-10 t. 7-20 t.	Cheg. 7-10 t. 8-19 t.	Cheg. 7-20 t. 8-30 t.
Lisb. R. a Leiria	Leiria a Lisb. R.	Beja a Faro	Faro a Beja	Beja a Faro	Faro a Beja	Regoa a B.d'Alv.	B.d'Alv. a Regoa	Regoa a B.d'Alv.	B.d'Alv. a Regoa
Part. 6-0 t. 7-10 m.	Part. 2-0 m. 3-40 m.	Part. 11-10 m. 12-40 t.	Part. 7-40 t. 9-10 t.	Part. 11-10 m. 12-40 t.	Part. 7-40 t. 9-10 t.	Part. 7-0 m. 8-15 t.	Part. 1-45 t. 2-50 t.	Part. 7-0 m. 8-15 t.	Part. 1-45 t. 2-50 t.
Cheg. 7-10 m. 8-40 m.	Cheg. 3-40 m. 5-10 m.	Cheg. 12-40 t. 1-10 m.	Cheg. 9-10 t. 10-20 m.	Cheg. 12-40 t. 1-10 m.	Cheg. 9-10 t. 10-20 m.	Cheg. 8-15 t. 9-30 t.	Cheg. 2-50 t. 4-0 t.	Cheg. 8-15 t. 9-30 t.	Cheg. 2-50 t. 4-0 t.

ABREVIATURAS

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

Disposições sanitarias

Entendem muitos defensores dos interesses do commercio e das industrias que as precauções sanitarias em tempo de cholera, as fumigações, os lazaretos, as restricções á livre entrada de qualquer producto, são prejudiciaes ao paiz que as adopta, proclamando-as inuteis para a defeza do seu territorio contra o contagio do flagelo que fóra d'elle se desenvolveu.

Apesar de representarmos na imprensa uma das mais importantes industrias do paiz; apesar de nos dedicarmos á defeza dos interesses de todas as industrias em geral, apesar do nosso empenho pelo desenvolvimento do commercio, e do nosso desejo intenso de ver prosperar a nossa patria, de concorrer, por todas as fórmulas, para que qualquer circumstancia não possa entorpecer os seus progressos, não somos contrarios á adopção de medidas que nos preservem do contagio de qualquer epidemia, e porque assim o pensamos, admitimos os lazaretos, as precauções, as difficuldades aos individuos ou productos que procedem dos pontos ou mesmo dos paizes infectados.

Incommodos, difficuldades, prohibições, despezas, tudo é nada, ainda que pouco seja, comtanto que seja alguma coisa, para nos livrar de um flagelo cujas consequências são sempre muito mais desastrosas do que aquellas imposições, por maiores transtornos que estas causem.

Quem assistiu ás epidemias que assolaram Lisboa, nos desgraçados annos de 1855 e 1857, o cholera, primeiramente, a febre amarella, depois, sabe bem apreciar quanto o commercio e as industrias do paiz soffreram então, e por fórmula tão violenta que não ha incommodos de precauções sanitarias que se possam comparar a taes desastres.

Mas, por isso mesmo que pensamos assim, não podemos admittir que, por exaggerados receios, por uma natural tendencia em deixar correr o que corre, essas providencias vão além do que é razoavel, e se mantenhão indefinidamente, quando já não ha perigo a temer, ou quando esse perigo é tão remoto que o espirito mais escrupuloso, mais apprehensivo, não póde vel-o.

Eis porque, na actual conjunctura, quando o cholera se affastou por completo dos paizes que flagellou no outomno passado, quando apenas dois casos succedidos ou mal averiguados n'uma povoação franceza são a manifestação da existencia do terrivel morbo na Europa, não podemos comprehender que se mantenham precauções que nada justifica, e muito mais que estas, incomodando passageiros e importadores, originam despezas que são consideravel prejuizo para o estado, perfeita inutilidade para todos.

E se accrescentarmos a isso que só com os viajantes e os productos que entram por via ferrea e maritima, estas precauções são exercidas, justificar-se-ha o parecer de que ellas só teem por fim prejudicar as industrias transportadoras e os que d'ellas se servem, produzir o mais detestavel effeito para o estrangeiro, sujeitar-nos inutilmente ao ridiculo, e sujeitar os extranhos ao vexame, inutilmente tambem.

Nas fronteiras de Elvas, Marvão, Villar Formoso, Barca d'Alva e Valença ha postos de desinfecção para as bagagens procedentes de além d'ellas.

Os volumes são abertos e sujeitos durante meia hora ao fumo do enxofre sublimado; as roupas sujas são sujeitas a um tratamento especial na estufa.

Mas os passageiros não são desinfectados; as suas

roupas podem vir tanto ou mais sujas do que as que veem na malla ou no sacco; para que servem pois taes desinfecções parciaes?

E enquanto que isto se faz aos viajantes por caminho de ferro, os que atravessam a fronteira a pé, a cavallo ou em carro passam livremente; para esses não ha incommodos, esses não podem, segundo as sabias averiguações que determinam taes medidas, trazer o germen da doença!

Não ha cholera na Hespanha. Para que sujeitar passageiros e volumes d'aquella procedencia a desinfecção na fronteira?

Podem vir de mais além, diz-se; mas não trazem os volumes os seus rotulos de origem? Não teem os passageiros que os acompanham os seus bilhetes?

Muitos d'estes, de ida e volta, comprados poucos dias antes em Portugal são a prova mais evidente de que o seu portador não esteve fóra da peninsula; para que, pois, sujeital-o a precauções inuteis?

Pois não seria logico que, n'estes casos pelo menos, o poupassem a estas ridiculas operações?

Isto pelo que respeita a passageiros e bagagens. Sobre mercadorias, voltaremos a fallar mais detalhadamente.

Linhas portuguezas

Loanda a Ambaca — O mappa do movimento e receita d'esta linha nos ultimos 3 mezes do anno findo dá-nos os seguintes esclarecimentos:

Mercadorias, toneladas.....	2:252
Animaes, cabeças.....	558
Receitas totaes.....	21:004.7800

Desde a sua inauguração, em janeiro de 1889, o movimento e receitas foram, até 31 de dezembro:

Passageiros.....	159:345
Mercadorias, toneladas.....	18:642
Animaes cabeças.....	4:396
Receita bruta.....	164:121.7830

o que dividido pelos 1:461 dias de exploração dá uma média de 332.7854 réis.

Beira Baixa — Já estão feitos os accordos entre a Companhia Real e a da Beira Alta, para a exploração da estação da Guarda, o que facilitará a breve abertura do troço da linha da Beira Baixa comprehendido entre esta ultima cidade e a Covilhã.

Um contracto provisorio foi já assignado pelas duas direcções.

Linhas hespanholas

De Barranco de Caraixet a Rafelbuñol — No fim de abril ficará terminada a collocação do tramo metallico de 25 metros sobre a ponte de Barranco de Caraixet, na linha em construcção de Valência a Rafelbuñol.

De Valladolid a Arisa — As obras d'este caminho de ferro seguem com a maxima rapidez.

Traz empregados uns 8:000 homens nas cinco secções em que se divide, compondo-se cada secção de 28 troços de 14 kilometros cada um.

As obras mais adiantadas são: uma ponte sobre o Douro proxima de Tudela, outra sobre o Duraton, em Peñafiel; outras duas sobre o Douro, em Bocor; uma sobre o Riaza, em Roa; outra em Vadocondes, sobre o Douro; outra sobre o Ucero, e finalmente mais uma sobre o Douro, em Hortezueta, que será construida com fundação d'ar comprimido; todas serão de ferro, devendo as duas primeiras estar concluidas por todo o mez de outubro.

Já se principiaram os dois tunneis d'esta linha, um em San Esteban de Gormaz, de 240 metros, e outro na divisoria do Douro e do Ebro, de 200 metros; além d'isto tem-se adiantado muitos outros trabalhos importantes principalmente, em Peñas Rodadas e Langa, na provincia de Soria.

Villagarcia a Pontevedra—Parece que no decurso do proximo verão principiara as obras de construcção do caminho de ferro de Villagarcia a Pontevedra. Assim o prometteu Mr. Trubok, gerente da Companhia ingleza do caminho de ferro compostelano.

Gerona a Olot—Estão quasi terminadas as obras do troço de caminho de ferro, comprehendido entre Olot e Amer, podendo affirmar-se que em Junho proximo se inaugurará a dita secção.

De Lérída a Fayón—Um grupo de commerciantes de Barcelona trata de mandar proceder aos estudos de um caminho de ferro que, partindo de Lérída, atravesse as Garrigas e entronque com a linha dos directos em Fayón.

Linhas estrangeiras

FRANÇA

No dia 27 de março ultimo foi aberto á exploração o caminho de ferro d'Angers a Noyant, declarado de utilidade publica pela lei de 9 de junho de 1888.

A extensão da linha é de 64 kil. 702,23. Passa por numerosos logares e aldeias, e pelas cidades de Beaufort e de Baugé, e acompanha parallelamente em Noyant-Méon o caminho de ferro do Estado (linha de Chartres a Bordeaux).

Esta linha foi construida em condições deveras excepcionaes, pois que cada kilometro custou a 36:000 fr. comprehendendo o material circulante.

Andam diariamente n'esta linha 3 comboios em cada sentido. Atravessa um paiz rico e populoso, e por isso é de crer que as receitas chegarão a uma cifra elevada e satisfactoria.

Foi ordenada a expropiação dos terrenos precisos para a construcção d'um caminho de ferro que ligue Divonne a Collonges.

A expropiação d'estes terrenos principiara brevemente, devendo a projectada linha ser aberta á exploração d'aqui a tres annos.

O engenheiro chefe da secção do caminho de ferro de Albertville a Moutiers acaba de ser por este motivo enviado a Gex.

A gare de Collonges, linha de Ambérieu a Genève, proximo de Bellegarde, será modificada e approximada sensivelmente do forte de l'Ecluse.

ESTADOS UNIDOS

No anno passado construíram-se nos Estados Unidos 4:062 milhas de tramways, divididas pelos seguintes estados: Washington (421), Pennsylvania (257), Vermont, Rhode Island, Connecticut, Nevada, etc. N'estes ultimos dez annos construiu-se nos Estados Unidos 61.559 milhas de linha d'este genero.

Até o fim de 1892 a extensão total dos tramways nos Estados Unidos era de 17.769 kilometros dos typos seguintes:

Tramways a muares.....	7:176	kilom.
» electrico	9:556	»
» funicular	1:036	»
» a vapor	938	»

BELGICA

Pelo que acabamos de ler no nosso collega o *Moniteur des intérêts matériels* de Bruxellas, a memoria apresentada á Junta geral de accionistas do caminho de ferro de Antuerpia a Gand, em 4 de março ultimo, mostrou que o anno de 1892 passou sem que o governo resolvesse qualquer coisa relativamente ao projecto de melhoramentos d'esta linha, que a companhia está pretendendo ha mais de vinte annos.

Todas as propostas da companhia, quer sejam para que o Estado arrecade as reservas d'ella, quer para a intervenção d'este na administração da modificação da via, auferindo os mesmos lucros que a companhia nas suas receitas, teem sido despresadas.

PATENTES DE INVENÇÃO

Patentes de invenção caducadas no mez de fevereiro de 1893

James W. Graydon,—Aperfeiçoamentos nos torpedos moveis, 8 de fevereiro de 1893—10 annos.

International bell telephone company limited, de New-York, como cessionaria de Carlos Garcia Barreto,—Aperfeiçoamentos na telephonia electrica, 1 de fevereiro de 1893—5 annos.

Ghilliano Joseph,—Uma estufa universal carbonoo-automatizada para a secca ou coacção das materias até hoje seccas ou cosidas por meio do ar quente, 9 de fevereiro de 1893—5 annos.

Patentes de invenção concedidas no mez de março de 1893

Theodor Jäger,—Porta de limpeza para chaminés, 1 de março de 1893—1 anno.

Fredrich Rühs,—Motor de molla para velocipedes e vehiculos de todo o genero, 1 de março de 1893—1 anno.

Charles James Jutson e Frederick Abraham Poupard,—Novissimos melhoramentos em ferraduras para cavallos e diversos animaes (prorogação), 1 de março de 1893—1 anno.

Julius Evinof,—Systema aperfeiçoado para prender as porcas aos parafusos, 1 de março de 1893—5 annos.

Samuel Edward Haskin,—Processo aperfeiçoado e apparelho para vulcanisar madeira, 1 de março de 1893—5 annos.

Emil Strauss,—Aperfeiçoamentos nos apparehos para queimar vapores de oleos para aquecimento, 1 de março de 1893—1 anno.

Elisha Gray,—Systema e apparelho para a communicação telantographica (prorogação), 1 de março de 1893—14 annos.

Ludovico Van Vestrant e Richard Wakeham Baxter,—Aperfeiçoamentos em apparehos para carregar as retortas inclinadas de gaz (prorogação), 8 de março de 1893—1 anno.

Antonio Montojo,—Processo para limpar as dentaduras artificiaes e uma quantidade de outros objectos, denominados *El Lince*, 8 de março de 1893—1 anno.

Antonio Pinto Bastos,—Machina laminadora de systema Pinto Bastos, para fabricar chapas e folhas de chumbo, 14 de março de 1893—15 annos.

José de Sousa Larcher,—Novo apparelho portatil de gymnastica, a que dá o nome de bitracto elevador, 14 de março de 1893—2 annos.

Elisha Gray,—Novos aperfeiçoamentos nos telegraphos escreventes, 15 de março de 1893—1 anno.

Strawger Automatic Telephone Exchange,—Aperfeiçoamentos nos permutadores electricos automaticos para telephones e outros, 15 de março de 1893—15 annos.

Arthur Thomas Collier,—Aperfeiçoamentos em telephones electro-magneticos, e em especial nos que podem ser empregados tanto como transmissores como receptores, 15 de março de 1893—15 annos.

August Hoyrmann e Arthur Stein,—Dupla atrelagem automatica para carruagens de caminho de ferro, 23 de março de 1893—1 anno.

William Hawkins e Thomas Hawkins,—Aperfeiçoamentos na pressão por fluidos e geração d'estes applicaveis como força motriz (prorogação), 29 de março de 1893—1 anno.

Patentes de invenção caducadas no mez de março de 1893

Antoine Ripert,—Novo systema de carruagens-omnibus, denominado carro Ripert, 9 de março de 1893—12 annos.

Vankeerberghen Victor,—Novo balão de chamada electrica de duplo serviço, campainhas ordinarias e alarme automatico de controle permanente, 7 de março de 1893—10 annos.

Germano Candido de Paiva e José Germano Brandão & C.,—Processo de tingir algodão em meadas em cor encarnada de alizarina, denominado encarnado fino, 15 de março de 1893—10 annos.

Carl Seel,—Aperfeiçoamentos nos candieiros electricos de incandescencia, 31 de março de 1893—1 anno.

William Dent Priestman e Samuel Priestman,—Aperfeiçoamentos em motores actuados pela combustão dos vapores hydro-carboneos e que dizem respeito á mais perfeita regularisação da mistura do ar com esses vapores, 8 de março de 1893—5 annos.

José de Nueda,—Processo proprio para a conservação para a mumificação dos cadaveres, 15 de março de 1893—5 annos.

Sociedade industrial das glicerinas e acidos gordos, de Paris,—Aperfeiçoamentos nos processos, disposições e apparehos para a separação da glicerina e distillação dos acidos gordos, 15 de março de 1893—5 annos.

Charles Taverdon e A. L. Taverdon,—Motor rotativo de novo systema, 15 de março de 1893—5 annos.

Charles Taverdon e A. L. Taverdon,—Novo processo de fabrico de peças mechanicas, 15 de março de 1893—5 annos.

Dr. Raphael Kopp,—Processo de photographias em cores naturaes, 4 de março de 1893—1 anno.

Erik Daniel Hall,—Estojo para cartuchos, 9 de março de 1893—1 anno.

George Alonso Everett,—Melhoramentos no machinismo ou apparelho para effectuar a completa mistura de gaz inflammavel ou vapor com ar, 16 de março de 1893—1 anno.

Alexander Bruns e Franz Newbert,—Processo e aparelho para o fabrico de champagne e de quaesquer outras bebidas espumosas por meio de fermentação natural, 23 de março de 1893—1 anno.

Benny Bernstein,—Systema de fecho para espartilhos, botas, luvas, polainas, etc., 23 de março de 1893—1 anno.

Sementes de flores

Temos presente o catalogo publicado pela acreditada casa Frederico Daupias, de Lisboa, das sementes de flores.

A' sua muita actividade reune, o proprietario d'este estabelecimento, uma competencia incontestavel e uma respectabilidade que são garantia segura da boa execução das encomendas que lhe são feitas. Com esta competencia e actividade tem o sr. Daupias desenvolvido o seu negocio por tal forma que a sua casa é hoje conhecida e procurada de preferencia por todos os floricultores. E digamol'o mais: ella está prestando um bom serviço ao paiz, introduzindo aqui as mais variadas especies de flores e plantas, até hoje não conhecidas, produzindo, em breves mezes, a radical transformação dos nossos jardins e das nossas plantações de utilidade.

Nas illustrações d'este catalogo, e n'aquellas com as quaes o sr. Daupias tem acompanhado os grandes annuncios publicados nos jornaes, ha com effeito a apreciar a raridade de muitas especies já pela sua belleza, já pelo desenvolvimento prodigioso da flor ou do fructo, já pela reprodução multipla da semente, o que é de enorme vantagem economica.

Temos um clima deliciosamente proprio para a cultura de flores. Bem fazem, pois, o que a ella se dedicam e muito ha que agradecer ao sr. Daupias o seu insano trabalho para desenvolver no publico o gosto por ella.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Assembléa geral do 1.º de outubro de 1892

RELATORIO DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

PARTE SEGUNDA

(Continuado do n.º 128)

As receitas e cobranças de 19 de janeiro a 26 d'abril de 1892, classificam-se assim:

Remessa em dinheiro feitas pelas estações....	709:501#105
» » » da linha de Alcanena....	1:440#340
Receitas fóra do trafego.....	1:309#535
Sommas que ficaram á disposição.....	1:309#535
Productos de leilões de objectos abandonados...	5#675
Productos de vendas feitas pelas estações e pagamentos de renda de casas.....	914#245
Avaria em material circulante feita pelos passageiros.....	99#885
Entrega da Agencia Aduaneira de Lisboa.....	18:507#808
Restituição de imposto de transito pago a mais.	1:953#460
Juros e commissões.....	1:675#181
Renda de casas da Companhia.....	1:142#220
Serviços combinados com diversas Companhias.	49:348#077
Descontos ao pessoal por diversos debitos....	4:276#648
Ordenados restituídos por não se apresentarem os interessados.....	604#535
Entrega de diversos devedores para transportes	38:800#000
Despesas para concorrer á adjudicação de diversos fornecimentos.....	9:693#190
Entrega de diversos devedores para varias providencias.....	55:872#838
Cobranças de conta da «Caixa de Soccorros»...	27:603#445
» » » » «Caixa de Reformas»...	5:577#717
Retirado por cheques do Banco de Portugal...	319:500#000
	1.248:672#757

Os pagamentos, desde 19 de fevereiro a 26 de abril de 1892, podem ser assim classificados:

Despesa da exploração:	
Cap.º 2.º —Admin.ªo e Dir.ªo	31:679#141
» 3.º —Movimento...	93:363#764
» 3.º bis —Trafego.....	5:324#146
» 4.º —Via e Obras.....	108:320#717
» 5.º —Mat.ªl e Tracção..	79:024#045
» 6.º —Gastos Geraes.....	17:084#382
	344:787#195
Despesas de construcção:	
Caminhos de Ferro Urbano....	1:142#577
» » » L. Cintra ..	
Torres.....	5:822#035
Caminho de Ferro de Cascaes ..	3:250#300
» » » » C. Baixa..	8:471#802
» » » » Alcanena ..	751#004
» » » » Cintura ..	2:095#039
» » » » Torres, Figueira, Alfarellos.....	889#020
Segunda via até Entrocamento ..	6:020#320
Ampliação de estações.....	4:271#615
	33:027#712
Armazens Geraes.....	21:068#562
Deposito de madeiras.....	6:727#850
Caixa de Soccorros.....	27:603#443
Caixa de Reformas e Pensões.....	540#855
Coupons.....	33#938
Agencia em Paris (dinheiro enviado).....	5:701#665
Banco de Portugal (dinheiro depositado).....	299:066#815
Reembolsos.....	4:138#285
Depositos de garantia (devolução).....	12:074#070
Venda d'objectos abandonados (restituição)....	53#995
Encargos d'operações financeiras.....	30:544#238
Serviços combinados com diversas Companhias	13:930#368
Diversos.....	12:170#102
Fornecedores no paiz.....	70:989#885
Supprimentos caucionados.....	134:721#635
Exploração da linha de Caceres.....	11:564#300
Companhia d'Oeste de Hespanha.....	40:630#000
Impostos pagos ao Governo Francez.....	31:729#670
Impostos pagos ao Thesouro.....	142:239#921
	1.288:708#584

Emissão d'obrigações de 3 p. c.

1.ª á 6.ª serie.

Emittidas.....	575#000
Amortisadas.....	5:334
Retiradas da circulação.....	33:472
	86:223
Obrigações e circulação...	488:775

7.ª serie

Emittidas.....	12
Amortisadas.....	200
Por collocar.....	13:573
	13:785
Obrigações em circulação...	86:215

Emissões d'obrigações de 4 p. c.

Emittidas.....	100:000
Amortisadas por sorteios.....	754
Retiradas da circulação.....	200
	954
Obrigações em circulação...	99:046

Emissão d'obrigações de 4 1/2 p. c.

1.ª serie.	2000 mks	400 mks
Emittidas.....	9:000	50:000
Amortisadas por sorteios.....	46	260
Obrigações em circulação...	8:954	49:740

2.ª serie.

Emittidas.....	400 mks	40:000
Amortisadas á la souche.....	15	
Retiradas da circulação.....	18#00	
Por collocar.....	21#735	3:9750
Obrigações em circulação...	200 mks	250

3.ª serie.

Emittidas.....	3#500	22#500
Amortisadas por sorteios.....	9	69
Obrigações em circulação...	3491	22#431

As obrigações de 3 p. c. 7.ª serie, pendentes da collocação eram 13:573.

Existentes na carteira em Paris..... 13

Em caução.			
de impostos devidos ao fisco			
francez na Société Lyonnaise..	3:000		
No Crédit Lyonnais.....	1:000		
No Crêdt Industriel et Commercial	2:000	6:000	
de operações da Companhia no Ban-			
co Liegeoise.....	6:560		
da Delegação de Paris (dos srs.			
Vernes & C. ^o).....	1000	7:560	13:560
Numero como assim...			13:560

As obrigações de 4 1/2 2. ^a serie, pendentes de collocap eram 21:835.			
Existencia na carteira em Paris...	5:000		
" " " " Lisboa..	7:912	12:912	
Menos: Captivas á troca de 3:645			
titulos provisionarios.....		3:645	
Carteira livre			9:267
em deposito á ordem:			
No Banco Lusitano			8:460
Em caução:			
Na sociedade Geral Agricola....	3:005		
No Bank fur Haudel & Industrie..	823		3:828
Numero como acima.....			21:735

O estado da emissão auctorizada de 70:000 obrigações de 3 p. 8.^a serie, era a seguinte:

A crear.....			59
Deposito á Conta no Banco Lu-			
sitano.....			2:500
Em caução:			
No ministerio da fazenda...			
por emprestimo feitos ao banco			
Lusitano	5:000		
por emprestimos feitas á Compa-			
nhia	21:441	26:441	
Na Sociedade Agricola.....		8:500	
No Monte-pio Geral		13:500	
No Bank fur Handel & Industrie.		13:000	
No Credit Mobilier.....		3:000	
Conta de Gerson & Vivante (a			
vencer em 15 de janeiro de 1892)	3:000		67:441
Numero como acima...			70:000

(Continua).

Mercado de metaes

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

Cotações semanaes para Portugal e Hespanha, em 20 de abril

Zinco		PREÇOS	
Caes Londres.....	17 15	-	-
Chapas de zinco			
F. o. b. Antwerp.....	21	-	21 10
Chapas de cobre			
F. o. b. Liverpool ou Londres.....	56	-	56 10
Arame de cobre			
F. o. b. Liverpool ou Londres.....	-	-	6 3/4
Ferro			
Chapas, North Country.....	6	-	6 5
" Staffordshire.....	7	-	7 5
" Belgian n.º 2.....	5	-	-
" " 3.....	5 15	-	-
Barras, North Country	6 5	-	6 10
" Staffordshire.....	6	-	6 5
" Belgian n.º 2.....	4 14	-	-
" " 3.....	5	-	-
Barras T. North Country.....	7	-	7 10
" " Staffordshire.....	7	-	7 7 6
" " Belgian n.º 2.....	5 15	-	-
" " 3.....	6 5	-	-
Angulos, North Country.....	6	-	6 5
" Staffordshire.....	6 5	-	6 10
" Belgian n.º 2.....	5 2 6	-	-
" " 3.....	5 10	-	-

Para arcos, M. M. & C. ^a	6	-	-	6 5	-
" " W. L. W.....	6	7	6	-	-
Folha de Flandres					
B. I. Coke.....	-	12	-	-	14 6
C. A. Charcoal.....	-	14	6	-	17 6
Chapas de ferro galvanizado ondulado					
20 G..... f. o. b. Liverpool	10	15	-	11	5
22 e 24 G..... " " "	11	5	-	11	15
Chapas de latão					
F. o. b. Londres ou Liverpool.....	-	-	6 1/2	-	-
Arame de latão					
F. o. b. Londres ou Liverpool.....	-	-	5 1/2	-	-
Tubos de chumbo					
F. o. b. Londres.....	12	-	-	12	5
Chapas de chumbo					
F. o. b. Londres.....	11	10	-	11	15
Estanho em lingotes					
F. o. b. Londres e Liverpool.....	96	10	-	97	-
Estanho em barras					
F. o. b. Londres e Liverpool.....	97	10	-	98	-
Prata			38		
Manganez					
(Por unidade de metal mang.)	-	1	-	-	1 3

Preço da casa Harrington & C.^a de Liverpool

Em 20 de abril

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

Arrematações

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento d'artigos de metal

Esta companhia recebe propostas até á uma hora da tarde de 24 de maio proximo, para o fornecimento de artigos de metal para guarnição interior de carruagens.

As condições e amostras estão patentes na repartição central dos armazens, edificio da estação do Caes dos Soldados, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde.

Lisboa, 22 de abril de 1893.

Fornecimento d'artigos para estojos

Esta companhia recebe propostas até á uma hora da tarde de 7 de junho para o fornecimento de tecidos de lã, d'algodão, de linho, de crina, veludo, alcatifas, passemanerie, etc.

As condições e amostras estão patentes em Lisboa na repartição central dos armazens, edificio da estação do Caes dos Soldados, e em Paris na agencia da Companhia, 3.^o rue de la Chaussée d'Antin. Lisboa, 29 de abril de 1893.

Caminhos de ferro do Minho e Douro

No dia 2 de maio proximo, á uma hora da tarde, na secretaria dos armazens geraes d'estes caminhos de ferro, em Campanhã e em presença do respectivo chefe, serão recebidas propostas em carta fechada para o fornecimento de 150 bainhas de couro com cinturões para guardas na linha.

O fornecimento será feito segundo as condições para elle estabelecidas e que se acham patentes na mesma secretaria, onde podem ser examinadas nos dias não feriados, desde as onze horas da manhã até ás 3 da tarde.

Os concorrentes são obrigados a fazer o deposito provisionario de 2\$500 réis no cofre d'estes caminhos de ferro e a apresentar no acto do concurso o respectivo documento, para poderem ser admittidos á licitação.

As propostas serão redigidas da seguinte forma: «O abaixo assignado (nome, profissão e morada do proponente) obriga-se a fornecer á direcção dos caminhos de ferro de Minho e Douro, e sob as condições a que se refere o annuncio de 17 de abril ultimo, 150 bainhas de couro com cinturões, pelo preço de...

Data e assignatura do proponente. Toda a proposta que não estiver conforme com o presente annuncio, será nulla e de nenhum effeito.

Porto, 17 de abril de 1893.—O chefe do serviço, Augusto P. L. Pitta de Ortigueira Negrão.

AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMMISSÕES RECOMMENDADAS

MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS RECOMMANDÉES

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

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

Typographia do Commercio de Portugal

35 — Rua Ivens — 41

Papel feito especialmente pela Companhia do PAPEL DO PRADO

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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.

COMPRA, VENDE, FARBICA
E
RESTAURA
Movéis em todos os
estilos



AUGUSTO JOSÉ BARREIRA

DEPOISTO
30, L. de S. Carlos, 32

OFFICINAS
4 RUA ANCHIETA, 15
LISBOA



FABRICA
DE
H. SCHALCK, SUCCESSORES
Calçada do Cascão — Lisboa

Premiado em todas as exposições—Depósitos: em Lisboa
R. da Magdalena, 17, 1.º, no Porto: R. do Almada, 141

PRODUCTOS

Pregaria de ferro, cobre, zinco e latão, prego d'aramé quadrado e redondo, carda de machina, carda ingleza, brocha, tacha, cravinho, belmazes, etc., etc. Botões de metal finos e ordinarios, botões de fazendas de lã, seda, etc. etc., e botões de caroço. Colchetes de todos os tamanhos e qualidades. Capsulas para garrafas, botões e frascos em as as cores e tamanhos.



L'ÉCONOMISTE

ORGANE INTERNATIONAL DES INTÉRÊTS MATÉRIELS

Economie politique, commerce, industrie,
finances, transports, jurisprudence, législation.

Entreprise de travaux publics
Avis d'adjudications.—Propositions d'affaires
Publications légales
Tarifs de chemins de fer et douaniers
5.º année.—Tirage justifié: 25:000 exemplaires

L'Économiste examine au point de vue légal, économique et financier, les sociétés industrielles et commerciales, et spécialement les entreprises de transports, de banques, d'assurances.

NUMÉRO SPÉCIMEN GRATUIT

Abonnements:

BELGIQUE, FRANCE, SUISSE.....	Un an 15 francs.
UNIONPOSTALE UNIVERSELLE.....	» » 20 »

Bureaux: Bruxelles, 6, rue Saint-Christophe
Representante em Portugal: L. de Mendonça e Costa
Conde Barão, 91.—LISBOA

M. Gonçalves
Cirurgião-dentista

RESIDENCIA
L. do Calvario, 22, 2.º

CONSULTORIO
R. N. do Almada, 69, Lisboa.

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

DYNAMITE GOMMA
1\$100 RÉIS O KILO

FABRICA NA TRAFARIA

Preços:—Dynamite n.º 1, cada kilogramma 17000 réis
» » » 3, » » 540 »
Capsulas, a caixa de 100: D. 540 réis—T. 800 réis.
—Q. 950 réis.
Mecha ou rastilho, preços conforme a qualidade.

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

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 cores e qualidades; umas para comer em verde, de vagens muito finas sem fio nem pergaminho, outras de debulhar, de diferentes especies as mais superiores: Os CARRAPATOS e de DEBULHAR, em variedades de trepar e anãs. Já se podem principiar a semear d'esta epoca em 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 flor, indica as epochas de sementeira e contém desenhadas instrucções sobre a cultura das diferentes variedades de flores e sua applicação para canteiros, acafates, bordaduras, vasos, etc., e está á venda pelo preço de 150 réis, e pelo correio 160 réis.

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

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

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

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

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

Grainha de vinha americana. — As melhores variedades.

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

35, 1.º — Rua Nova do Carmo — LISBOA

Fundição do Ouro — PORTO

CHARRUAS S. S.

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

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

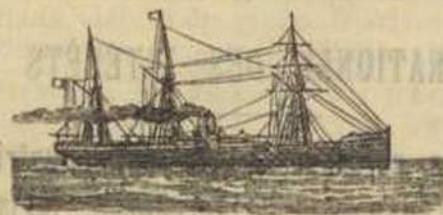
Tão auctorizada informação prova os bons efeitos dos melhoramentos introduzidos, e a grande conveniencia de se fazer uso d'estas charruas.

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

O director gerente

Royal Mail Steam Packet Company

(MALA REAL INGLEZA)



A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Em 8 de maio o paquete CLYDE para:
Pernambuco, Maceió, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo
e Buenos-Ayres

Para Southampton e Antuerpia

O paquete MAGLEDA NA esperado em 2 de abril

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

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

AGENTES

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

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