

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 19 de Junho.
Contractos de transporte.
As tarifas no parlamento.
A subscrição nacional e a industria portugueza.
Notas de viagem. — de Sevilha a Cadiz.
Carta de Lourenço Marques, J. M. Costa.
Publicações recebidas.
Os negocios da Companhia Real.
Carteira dos accionistas.
Boletim financeiro — de Lisboa, por J. F.
Cotações dos titulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro.
Recosta dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.
Horario dos comboios.
A Republica de Venezuela.
Linhas portuguezas. — Estação de Campolide — Saneamento de Lisboa — Carris de Ferro do Porto — Comboios especiaes.
Linhas hespanholas. — Barcelona a Madrid — Bobadilha a Algeciras — Torralba a Soria — Valdepeñas a La Calzada — Projectos do sr. Moret — Sagunto, Teruel, Calatayud — Caminho de ferro electrico de circumvallação — Canfranc — Saldañanca a Avila.
Linhas estrangeiras. — Franca — Russia — Palestina — Republica Argentina.
Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta. — Relatorio do conselho de administração.
Mercado de metaes.
Arrematações.
Agencias de transportos.
Agenda do viajante.
Anuncios.

Tramway-cabo Palma-Graça

(Continuado do numero 129)

3.º — Motores

A 128 metros da estação superior, na rua Direita da Graça, encontra-se a entrada da casa das machinas, situada entre os n.ºs 98 e 108 dos predios contiguos. O canal de alojamento do cabo prolonga-se, pois, em toda a extensão d'estes 128 metros, e, á entrada, o ramo ascendente do cabo inflecte-se sobre uma roldana de 2 metros de diametro, entrando em seguida em linha recta para se alojar sobre a garganta dos tambores motores.

O ramo descendente do cabo, sujeito a menor tensão, sae da casa das machinas para a rua Direita da Graça, inflectando-se sobre uma serie de pequenas roldanas de 300 millimetros de diametro, dispostas n'um arco de circulo com 6 metros de raio. Esta ultima disposição é motivada pela conveniencia de poderem sair os carros da cocheira respectiva, situada justamente á entrada das dependencias da casa da machina, já atrelados ao cabo.

Entre a estação superior e a entrada da casa das machinas, o ramo de saida do cabo corre dentro d'um canal inteiramente igual ao da via corrente, sendo a superstructura igualmente a mesma.

A comunicação, pois, entre o termino superior da linha funicular no largo da Graça, e a casa das machinas, effectua-se por uma linha unica, quer para a sa-

hida dos carros, quer para a entrada dos mesmos, quando é necessario recolhê-los por qualquer motivo.

O terreno descendo suavemente entre estes extremos, o esforço para conduzir os carros para a cocheira é fornecido pela gravidade, emquanto que o necessario para a sahida é tomado sobre o proprio cabo.

Logo á entrada dos terrenos pertencentes a companhia dos ascensores, está um vasto alpendre dentro do qual estão estabelecidas duas linhas, onde se montam os carros; effectuam-se as reparações; e passa-se exame a qualquer parte do seu mecanismo que esteja em condições duvidosas. Estas duas linhas communicam entre si por meio d'uma zorra correndo parallelamente a si mesma, sobre um curso de carris fixados no solo, estabelecendo um traço de união entre as duas linhas.

Sobre a zorra, cujo estrado superior tem a configuração da estructura normal da linha, impelle-se o carro a examinar, tendo previamente feito coincidir os extremos dos carris da zorra e da linha, e, imprimindo movimento á zorra, esta transporta-se com o carro parallelamente a si proprio, até que, o seu eixo coincidindo com o eixo da 2.ª linha, o carro passa da zorra para esta, e ahí procede-se a todos os exames e operações que o trato do systema possa requerer.

A entrada e a sahida do cabo, da casa da machina para a via publica, effectua-se dentro do alpendre no interior d'um amplo canal onde um troço de gente experimentada, póde effectuar as reparações do cabo bem como todas as manobras com desafogo e facilidade.

No fundo do alpendre, e fazendo frente á rua Direita da Graça, levanta-se a fachada da casa das machinas propriamente dita, dando ingresso no interior da mesma duas portas lateraes.

A construcção do edificio, architectonicamente falando, nada tem de notavel; a sua execução tendo sido subordinada á mais stricta economia, reservando-se todo o cuidado e dispendio para as exigencias da parte mechanica, onde a nada se faltou para assegurar uma perfeita e solida installação.

Accomodando da melhor maneira o terreno adquirido, a casa dos geradores de vapor é contigua á casa das machinas, apenas separada d'esta ultima por uma parede de 60 centimetros, e com abertura sufficiente para que os machinistas possam facilmente vigiar o trabalho dos fogueiros; a marcha dos geradores; a utilização da combustivel; o estado das valvulas de segurança; a alimentação da agua; etc., etc., emfim, tudo quanto um agente responsavel tem obrigação de fiscalisar, n'um assumpto tão importante como o do fornecimento principal da força motora pelas caldeiras, e da sua utilização pelas machinas.

A superficie destinada as machinas e accessorios é de $13,5 \times 14^m$; e a correspondente ás caldeiras, de $14 \times 8,5$.

Proximo á casa das caldeiras, construiu-se um alpendre onde a provisão de carvão está alojada; e um re-

servatorio de ferro de 6 metros cubicos encerra a quantidade de agua necessaria para alimentar as caldeiras, fornecida pela companhia das aguas de Lisboa.

4.º—Machinas

O material motor propriamente dito compõe-se de 4 machinas de vapor de 40 cavallos cada uma, de alta pressão, sem condensação, com distribuição privilegiada e expansão variavel.

Cada uma está munida de volantes; reguladores de força centrifuga; e de poderosos freios formados por calços, desenvolvendo sobre a superficie dos volantes um attricto que equilibra a força maxima da machina correspondente.

A acção d'estes freios tem toda a vantagem, e fornece mais uma garantia, quando, por qualquer incidente, não seja possível travar por outra fôrma a marcha das machinas, e este travamento seja requerido.

As machinas estão dispostas nos vertices d'um rectangulo, ficando os eixos dos cylindros d'um grupo de duas machinas, sobre os lados maiores do rectangulo, em prolongamento.

Os corpos das machinas sobre o mesmo lado maior do rectangulo estão voltados um para o outro, ficando as manivellas voltadas para a parte externa.

Cada machina, bem como todos os accessorios que vamos descrever, estão montados sobre solida base de cantaria, cuidadosamente travada e argamassada, por fôrma a poder considerar-se um corpo unico; e pela sua massa, resistir efficaçmente ás vibrações com superior coefficiente de segurança, ao passo que a distribuição das pressões offerece toda a garantia.

Ligada a esta base de cantaria, por intermedio de fortes espigões chumbados na mesma, assentou-se um caixilho de ferro fundido, cuidadosamente nivellado, formando um rectangulo d'uma só peça, proximo a cujos vertices estão dispostas as machinas. Este caixilho é destinado a receber as chumaceiras dos moentes de todo o trem de engrenagens e rodas motoras destinadas a transmittir a força das machinas para o movimento do cabo.

Dentro d'este caixilho montam-se 4 grandes rodas dentadas, cada uma com um diametro de 4 metros, chavetadas sobre fortes eixos de aço, cujos moentes se fixam nos lados do caixilho.

Fazendo corpo com cada roda dentada, nasce da fundição uma corôa, sobre a qual se fixam uma serie de segmentos de madeira, cavados com uma garganta semi-circular, dentro do qual se alojará o cabo.

A escolha da madeira para cama do cabo é motivada pela superioridade do coefficiente de attricto entre madeira e ferro, pela facilidade de obter esta e a sua economica substituição, ao passo que a sua plasticidade é favoravel para a conservação do cabo.

Estas rodas são motoras, quando actuadas pela machina respectiva, e imprimem, por adherencia, movimento ao cabo.

A dentadura das rodas é de fundição endurecida, a fôrma é recta, e o corte da maior precisão.

Cada roda recebe o movimento da sua machina por intermedio d'um carreto de aço, sobre cujo eixo actua a manivella da machina.

Cada carreto pôde desengatar-se da respectiva roda, ou engranzar com ella por meio d'um mecanismo especial, e d'esta fôrma podem entrar em acção todas as machinas ou retirar-se qualquer do serviço, por qualquer motivo de conveniencia.

As rodas motoras onde se aloja do cabo estão pois dispostos em dois grupos de cada lado do rectangulo de cada fallamos.

O cabo entrando na casa das machinas, suppondo um observador á porta da mesma, e voltado para o interior, pelo seu lado esquerdo, entra tangencialmente á garganta de madeira na roda mais afastada do grupo da esquerda; contorna a corôa de madeira em cujo fundo se acama; inflecte-se de mais de meia circumferencia sobre o tambor; e sahindo d'esta roda inflecte pela parte inferior sobre a roda que lhe fica fronteira, em cuja garganta de madeira tambem se aloja; sahindo pela parte superior, para ir assentar sobre o segundo grupo de rodas motoras, que o observador tem á sua direita.

Para a passagem do grupo da esquerda para o grupo da direita, é necessario intercalar uma nova roda, cuja função será, não só para servir de traço de união entre os dois grupos de rodas motoras, mas tambem para transmittir a tensão artificial necessaria ao cabo, afim de obter o poder de adherencia, necessario ao trabalho do funicular.

O cabo passa pois do primeiro grupo para o segundo, vergando-se sobre novo tambor, cujo diametro, calculado em conformidade com o diametro do cabo, é igual ao espaçamento dos dois planos verticaes, passam pelo plano medio das gargantas de madeira.

O cabo saindo do tambor de tensão, inflecte-se sobre a roda motora do 2.º grupo mais proxima do observador mergulhando de cima para baixo; sae d'este tambor inflectindo-se de baixo para cima na roda fronteira motora; e inflectindo-se n'esta, sae por baixo, formando o ramo de saída, parallelamente ao ramo de entrada e no mesmo plano d'este.

O tambor de tensão representa um dos elementos importantes do systema motor.

Este tambor está montado sobre uma zorra movel, circulando sobre um curso de carris estabelecido por cima das rodas motoras, e supportado por duas linhas de columnas de fundição, chumbadas na cantaria da casa das machinas.

A zorra estão presas duas fortes correntes de ferro, em cujas extremidades livres está suspenso um solido caixão de chapa de ferro, dentro do qual se deita peso de chumbo equivalente á tensão que se exige do cabo.

O percurso livre para a zorra é de 5 metros, o que dá para o cabo uma tolerancia de 10 metros para as distensões que experimenta pelo facto da distensão das espiras helicoidaes dos chicotes do cabo, e pela devida ás variações de temperatura em tão longo percurso como é o de um tramway cabo.

Como o contrapeso que se suspende nas extremidades das correntes ligadas á zorra deve tambem poder percorrer 5 metros, e o espaço livre entre o plano onde se move a zorra e a superficie do solo não é sufficiente, abriu-se, na extremidade do percurso permittido á zorra, um poço, dentro do qual se aloja o contrapeso; as correntes inflectindo-se em angulo recto sobre dois pequenos tambores dispostos para este fim.

Na extremidade do caminho de ferro, onde circula a zorra, estão montadas duas esperas, com molas para aparar qualquer choque accidental que por fractura do cabo, ou qualquer incidente na linha, soffresse a zorra sollicitada pelo contrapeso, faltando-lhe o equilibrio da tensão do cabo.

De passagem abriremos um parenthesis para tornar conhecido um caso, que de resto é intuitivo, mas que trouxe alarmada parte da imprensa, menos ao facto das questões funiculares, desculpavel porém no legitimo empenho de velar pela segurança publica; vem a ser, as consequencias d'uma fractura do cabo, n'um tramway cabo, sob o ponto de vista da integridade physica indi-

vidual dos passageiros alojados nos carros, na occasião d'uma fractura repentina.

Declaramos pois que: Nenhum perigo ha, nem nunca haverá, para os passageiros d'um tramway-cabo, havendo fractura do mesmo; com effeito, suppondo o caso peor da fractura se effectuar na frente d'um carro ascendente, nem mesmo será preciso usar dos freios do carro, porque este, faltando-lhe o esforço de tracção na frente, recua; o cabo, bastante rigido, espiralisa-se dentro do canal; a breve trecho fórma mola; reage no sentido contrario á descensão do carro; e equilibrando esta força, o carro pára sem choque porque a fractura do cabo introduziu instantaneamente um novo freio de segurança para o passageiro, posto que, de bastante prejuizo para a empresa.

O facto que deixamos apontado tem sido observado varias vezes entre nós, e centenaes na America.

R. Mesnier de Ponsard.

A nossa carta da Belgica

Bruxellas, 15 de Junho de 1893.

Segundo diz *La Revue Industrielle*, as minas de carvão obterão em breve uma redução de tarifa do caminho de ferro do Estado para o transporte dos combustiveis para expedições de 100 toneladas para o leste da França por Vireux e Givet.

O estado entrou em accordo com o Grande-Central e o Norte Belga para que as minas obtenham uma redução de 50 a 60 centimos, redução que o Grande-Central tinha concedido desde o 1.º de Janeiro só ás minas de carvão situadas na sua rede.

No dia 5 de Junho abriu em Berne uma conferencia presidida por Mr. Zemp, em que estavam representadas todas as sociedades dos caminhos de ferro europeus, excepto as de Inglaterra, Hespanha, Turquia, Grecia e Estados Balkanicos, afim de se estudar o meio de ampliar a competencia da jurisdicção internacional em materia de caminhos de ferro.

Pelas 11 horas de 14 de Junho teve logar na bolsa de Bruxellas a adjudicação publica para o fornecimento, em dois lotes, de carvão de pedra ou briquettes de hulha para o consumo, desde 1 de Julho até 30 de Setembro de 1893, dos barcos a vapor e outros serviços maritimos de Ostende.

A avaliação era, pouco mais ou menos, de 6500 a 7000 toneladas por lote.

A companhia geral de illuminação e aquecimento a gaz, de Bruxellas, pôz a concurso o fornecimento de 5:000 toneladas de carvão de gaz para a sua fabrica de Trèves. O fornecimento foi dividido entre as Minas fiscaes de Sarrebrück, e a firma Löhnberg & C.^a, de Duisburg.

As exportações de mercadorias de New-York para Antuerpia elevaram-se na semana finda em 29 de maio a 311:148 dollars.

A ultima venda de lã em Antuerpia foi a mais importante d'este anno. Começou em 5 de Junho, durando 6 dias.

Expoz-se 15.685 fardos, sendo 13.485 de La Plata, 2.100 d'Australia e 100 d'Algeria.

Escrevem-me de Antuerpia, dizendo que a grande crise que tem atravessado a industria do diamante parece quasi finda. O mercado das pedras preciosas já ha algumas semanas que está muito animado, começando a affluir grandes encomendas.

Já começaram as obras para a construcção de tres novas fabricas de lapidação de diamantes as quaes poderão empregar respectivamente 140, 70 e 40 operarios.

A existencia de tabacos em Antuerpia elevava-se, em 31 de maio, a 4.813:523 kilos.

Diz a *Sucrerie Belge*, que as chuvas, ainda que poucas, fizeram bem ás novas plantações de beterrabas, mas não puderam fazer desaparecer as desigualdades que se nota em toda a parte ou acabar com o atrazo da vegetação. Principalmente no Brabant e na parte oriental do Hainault as queixas são vehementes pelo estado d'esta plantação.

O relatorio de 1892 do consul de França em Bombaim mostra-nos que o commercio de importação da Belgica tem augmentado consideravelmente cada anno.

Em 1886-87, a somma era só de 22 lacs de rupias (4.400:000 fr.), em 1891-92 elevou-se a 70 lacs (14 milhões de fr.).

Os principaes artigos de importação foram as luitas de anilina e d'alizarina, cobre, aço, ferragens, cutelaria, vidros, faianças, porcelanas e bebidas espirituosas. Em 1891-92 a importação de assucar belga cessou completamente. O ferro em obra tambem teve uma grande baixa na importação.

Parece que a Belgica e a America tendem a supplantar em Bombaim a Inglaterra e a Australia no commercio de quinilharia e bijoutaria.

A. Urban.

Parte official

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção dos serviços de obras publicas

Repartição de caminhos de ferro

Tendo a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, concessionaria do caminho de ferro da Beira Baixa, apresentado a sua conta de liquidação de garantia de juro pela exploração das duas primeiras secções do mesmo caminho de ferro, durante o periodo de cento e oitenta e quatro dias, decorrido de 1 de julho a 31 de dezembro de 1892 (primeiro semestre do anno economico de 1892-1893); e mostrando-se pela mesma conta que o rendimento bruto kilometrico foi inferior ao minimo fixado no art. 28.º do contracto de 29 de julho de 1885: ha por bem Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer do conselho superior de obras publicas e minas de 15 de maio corrente, e com a liquidação feita pelo director da segunda direcção fiscal de exploração de caminhos de ferros, approvar a referida liquidação na importancia de 155:817:7620 réis, como provisoria nos termos da alinea a) da portaria de 20 de fevereiro ultimo, garantia de juro relativa ás duas primeiras secções do caminho de ferro da Beira Baixa, durante o periodo decorrido de 1 de julho a 31 de dezembro de 1892, e ordenar que não se effectue o pagamento da referida quantia senão depois de cumpridas as prescrições do artigo 15.º da lei de 26 de fevereiro de 1892.

Paço, em 19 de junho de 1893. — Bernardino Luiz Machado Guimarães.

Para o director da segunda direcção fiscal de exploração do caminhos de ferro.

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente um projecto, datado de 6 de maio proximo passado, de um tramo de taboleiro metallico proposto pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes para ser applicado nos tres vãos centraes da ponte de Mocate ao kilometro 188,471 do caminho de ferro do norte, em substituição dos actuaes taboleiros, propondo igualmente a mesma companhia substituir os taboleiros existentes nos dois vãos extremos por outros de igual vão que existem em deposito e que informa o director da 1.^a direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro terem sido approvados por portaria de 18 de abril de 1890: ha por bem, conformando-se com o parecer de 2 do corrente mez do conselho superior de obras publicas e minas, approvar o projecto referido e bem assim a substituição proposta dos tramos extremos da ponte mencionada pelos dois que existem em deposito, verificado que seja terem sido dos approvados pela referida portaria, devendo ser sem demora substituidos todos os taboleiros actuaes da ponte alludida.

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

Paço, em 19 de junho de 1893. — Bernardino Luiz Machado Guimarães.

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

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 5 do corrente mez do conselho superior de obras publicas e minas: ha por bem approvar o projecto datado de 22 de abril ultimo, e apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, de modificação das linhas da estação de Campolide na linha ferrea urbana de Lisboa, devendo, porém, ser invertida a posição da ligação das linhas de Cintra e leste, para que os comboios no sentido natural de sua marcha encontrem o talão e não a ponte das agulhas.

O que se comunica ao director da 1.^a direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro, para os efeitos devidos.

Paço, em 19 de junho de 1893. — Bernardino Luiz Machado Guimarães.

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

Contractos de transporte

A Companhia Real estabeleceu os seguintes contractos de transporte:

Com a *Real Companhia Vinicola do Norte de Portugal*, para o transporte minimo annual de 100 toneladas de vinho em garrafas ou outras vasilhas, das estações de Gaia ou Porto para quaesquer outras da Companhia Real que d'aquellas não distem menos de 130 kilometros.

Com os srs. Alves Diniz, Irmãos & C.^a para o transporte annual de 1:800 toneladas de arroz, assucar, café e manteiga, de Lisboa, Caes dos Soldados, para o Porto ou mais além, e de 200 toneladas dos mesmos generos de Lisboa, Caes dos Soldados, para Coimbra.

As tarifas no Parlamento

Nas sessões de 19 e 23 do corrente a nossa camara dos pares occupou-se, por incidente, de tarifas de caminho de ferro, combatendo, no primeiro dia, o sr. conde de Thomar a existencia de uma tarifa para os azeites hespanhoes.

Segundo o extracto official, o sr. conde começou por dizer que «sendo voz publica que o governo anda em negociações com a companhia dos caminhos de ferro do norte e leste para celebrar um novo accordo, pede que n'esse accordo se procurem salvaguardar quanto seja possivel os interesses da agricultura nacional, visto que até aqui se tem favorecido de uma maneira extraordinaria os productos de agricultura hespanhola.»

Em primeiro lugar é uma perfeita desorientação misturar os negocios mais importantes da situação financeira de uma companhia com o pequeno detalhe da sua exploração, tal como a modificação de uma tarifa especial.

Depois, entrando em exposição de algarismos, o digno par foi ainda mais infeliz, provando o estudo mais que superficial que foi do assumpto, comparando duas tarifas entre si, sem lhes analysar os resultados, os fins e o systema em que se fundam.

Queixa-se de que exista uma tarifa de typo mais elevado para 265^k (e não 272 como disse) do que para 1:040, e de que o azeite de Elvas a Lisboa pague 20 réis o kilogramma, enquanto que o hespanhol, percorrendo tres vezes aquella distancia, paga 8 réis! (Não são 8, mas 9 réis).

O ponto de exclamação é nosso. Desde que o digno par confunde por tal fórma as coisas que apresenta como preço do kilogramma o que é apenas a base por tonelada e kilometro, não precisamos mais para nos convencermos da falta de estudo do assumpto sobre que s. ex.^a fallava.

Quem pelos algarismos de s. ex.^a se regulasse encontraria o preço de 1:000 kilos d'azeite d'Elvas a Lisboa é 207000 réis, quando elle paga apenas 57300; e de um ponto de Hespanha que s. ex.^a não citou mas que poderemos fixar em Alicante, por exemplo, acharia réis 87000, quando é 97340 réis.

Resumindo, o vinho de Elvas a Lisboa paga 27880 réis por 1:000 kilos, enquanto que de Alicante, de onde aliás não vem nenhum, paga 97340.

O azeite d'Elvas paga 57300 réis, enquanto que de Vilches a Huelva paga 97435 réis, mais as differenças de cambio, ou seja hoje uns 97800 réis.

Onde está a anomalia?

Nos typos kilometricos, mais baixos para as maiores distancias?

Mas não sabe o digno par que em toda a parte existe este principio como base de applicação da mesma tarifa, muito mais em duas tarifas differentes, cujos fins são bem diversos entre si?

Na sessão de 23 o sr. conde de Magalhães respondeu proficientemente ao seu collega, fallando depois os srs. Thomaz Ribeiro, Vaz Preto e de novo o sr. conde de Thomar, ainda contra as tarifas.

Um d'estes oradores queixou-se de que um cão pague de Lisboa a Algés mais do que um passageiro, sem ver que para estes ha uma tarifa especial baratissima, tendente a promover o desenvolvimento do seu movimento entre Lisboa e as estações d'aquella linha, enquanto que, para os cães, se applica a tarifa geral. Julgará s. ex.^a que se a companhia adoptasse uma tarifa especial para cães o transporte d'estes animaes para as estações balneares atingiria grande importancia?

Podia s. ex.^a ir mais longe: entre Lisboa e Oeiras ha uma tarifa de bilhetes de assignatura pela qual um passageiro de 3.^a classe paga por anno 367000 réis ou seja 58 réis por dia, podendo fazer as viagens que quiser.

Ora se pensarmos que um cão paga 330 por uma só viagem, é caso para se pedir uma tarifa de bilhetes de assignatura para... cães!

Que nos desculpe s. ex.^a se descambámos no tom faceto; tambem s. ex.^a, cremos, apenas apresentou aquelles argumentos para fazer rir a camara.

A subscrição nacional e a industria portugueza

Como é sabido, a commissão executiva da subscrição nacional a favor da defesa do paiz, abriu ha tempos concurso para a construcção de uma canhoneira e duas lanchas, concurso que era só entre os industriaes

do paiz, sendo-lhes apenas permittido adquirir no estrangeiro as peças de ferramenta e de machinas que lhes fosse impossivel obter no paiz.

N'este concurso appareceram quatro propostas para aquella construcção, sendo:

Do sr. Antonio Manuel Vagueiro, por 187:500:000 réis;

Dos srs. Parry & Filho, por 201:100:000 réis;

Dos srs. J. Perez & Dumorá, por 41:000:000 réis as duas lanchas;

Do sr. Antonio José Sampaio, por 160:000:000 réis só a canhoneira.

A commissão entendeu não dever acceitar nenhuma d'estas propostas, fundando-se em que os preços pedidos são muito superiores aos que há mais de um anno são pedidos por casas constructoras estrangeiras.

Ora bem sabemos que essas propostas existem, e nada mais natural do que casas importantes, habilitadas com todo o necessario para produzirem trabalhos n'este genero de muito mais valor do que aquelles, possam offerecer condições muitissimo mais vantajosas do que a nossa industria.

A preferencia, pois, dada pela commissão á industria nacional com a restricção de que os barcos não saiam consideravelmente mais caros do que mandados vir de fóra, parece-nos, quando menos, singular.

Mas mais singular nos parecem as condições do novo concurso, especialmente a 2.^a, que diz:

«Abrir novo concurso, a começar no proximo dia 15 de junho seguinte, pelas duas horas da tarde, sendo admittidos, não só os industriaes já estabelecidos no paiz, mas tambem qualquer casa constructora que queira nacionalisar-se, estabelecendo-se e trabalhando em Portugal.»

Em primeiro logar, fixando-se a data do principio do concurso, não se fixa a do encerramento.

Em segundo, a commissão parece querer coagir a nossa industria a fazer-lhe os barcos sob ameaça de promover a fundação em Portugal de uma succursal de qualquer grande fabrica estrangeira, que não seria mais do que um concorrente ás nossas. Realmente, para proteger a industria do paiz, parece-nos contra-producente — singular, já o dissémos.

Não está isto a pelejar contra o *considerando* em que a commissão diz que seria sophismar os fins e intuitos da subscrição, adjudicar a construcção a uma casa que tivesse que mandar para o estrangeiro grande parte do custo da obra em pagamento de machinas e accessorios que não se podiam obter aqui?

Imagina a commissão que, fundando-se em Portugal uma delegação de qualquer casa estrangeira, o producto d'esse trabalho fica no paiz, e que, terminando elle, a fabrica se desfaz e os machinismos se desmontam?

Transparece bem que a commissão, tendo sido resolvido que se dêsse preferencia á industria nacional, e tendo ella propostas do estrangeiro em melhores condições, deseja libertar-se d'aquella restricção para acceitar os productos da industria extranha, visto que são mais baratos; mas então melhor nos parecia convocar a grande commissão, expôr-lhe o caso e abrir o concurso francamente, sem imposições de nacionalidade.

Resta ainda saber se, feita a construcção no estrangeiro, a differença em cambios, a viagem de um inspector que forçosamente tem que vigiar o trabalho em todos os seus detalhes e n'outros accessorios, não elevarão o gasto a uma somma superior á que a industria portugueza pede.

Ainda a este respeito encontramos nos *Annaes do club militar naval*, folha perfeitamente auctorizada no

assumpto, umas observações que transcrevemos, com a devida venia, e que fazemos nossas:

«A casa do sr. Parry é a que, a nosso vêr, daria mais garantias de um bom cumprimento do contracto; o pouco que entre nós se tem feito em construcções de navios de ferro é devido a essa casa; e é a que mais elevado preço exige.

«A percentagem de 30 % que a commissão no novo concurso fixou, para compensar o «excesso de despesa que as fabricas nacionaes terão de fazer com a compra de ferramentas necessarias para as novas construcções e para adquirirem todo o material que para as mesmas construcções precisam dos mercados estrangeiros», é naturalmente pequena.

«Essa percentagem foi, segundo nos consta, feita sobre o preço por que custaram a *Liberal* e a lancha *Zagaia*, mas grande parte d'ella é certamente necessaria para as exigencias do cambio, razão esta que naturalmente levou os concorrentes, principalmente os mais conhecedores do assumpto, a elevarem o preço das suas propostas muito acima do que a commissão executiva agora fixou. Ora como no novo concurso se é ainda mais exigente no fabrico, com o louvavel intuito de proteger a industria nacional, não ha razão para suppor que qualquer dos concorrentes do primeiro concurso se apresente ao segundo.

«Mas, a coberto com o artigo 2.^o das novas condições, apresentar-se-ha qualquer industrial estrangeiro a querer montar aqui uma fabrica? Esta solução, para quem não tem as razões particulares que levaram a commissão executiva a abrir a nova clausula, não se poderá admittir, ainda em vista do preço do concurso e da pouca vida que um tal estaleiro teria a esperar, não podendo contar com uma ulterior e efficaz protecção do governo.»

No parecer do nosso estimavel e competente collega, o segundo concurso será menos fecundo que o primeiro.

Tambem no nosso.

Notas de Viagem

IV

De Sevilha a Cadiz

Para partir de Sevilha para Cadiz de dia, porque para o viajante de recreio é *indispensavel vêr a linha*, ha dois comboios, pelo actual horario: um mixto ás 7 horas e 15 minutos da manhã e um expresso ás 9 horas e 38 minutos. Ora chegando este a Cadiz á 1 hora e 5 minutos, isto é, apenas 55 minutos depois d'aquelle, está bem visto que o expresso é o que convém, porque não obriga a erguer muito cedo, o que, sempre que é possivel, se deve aproveitar em viagem.

Tomemos, pois, o expresso que sahe da estação de S. Fernando, no campo da feira, estação pouco vasta mas em que o serviço é tão bem regulado que não offerece o menor inconveniente a pequenez do espaço ao grande, ao enorme movimento de passageiros, e atravessando, em passagem de nivel, fechada por umas altas e elegantes portas, o passeio das Delicias, seguiremos o valle do Guadaira, ao lado do Guadalquivir, por entre campos plantados de oliveiras, que produzem as afamadas azeitonas de Sevilha.

Atravessa-se aquelle rio sobre uma ponte de 36 metros, e deixando á esquerda a villa de Prados, afastamo-nos do Guadalquivir, seguindo em parallela, mas a grande distancia, a linha de Alcalá e Carmona, até proximo da primeira estação, Dos Hermanas.

Partindo d'ali por entre laranjaes e olivedos, sempre em terreno plano, eis-nos, vinte minutos depois, em Utrera, estação onde vem entroncar a linha de La Roda de que mais tarde nos serviremos para ir a Granada.

A paragem é apenas de cinco minutos.

Utrera é o ponto mais elevado da linha de Cadiz. A via começa ali a descer para o sul, approximando-se de novo do Guadalquivir, e passando successivamente quatro afluentes d'aquelle rio, em pequenas pontes,

avista primeiro á esquerda a pequena villa Las Cabezas de San Juan, em uma grande eminencia, e mais adiante a bella torre da igreja de Lebrija, uma das mais elegantes construcções, n'este genero, construida no seculo passado pelo modelo da Giralda de Sevilha.

Em breve passamos a divisoria das provincias de Sevilha e Cadiz, e pouco depois eis nos em Jerez de la Frontera, a terra que dá o seu nome ao afamado vinho d'aquella região. A pequena cidade, quasi circular, com as suas ruas largas e aceiadas, os seus brancos edificios modernos, elegantes mesmo, está á direita, mesmo junto da linha ferrea, da qual se destaca um ramal que vae á *Calle de Medina*, onde é a estação de mercadorias. Mais adiante bifurca a linha de San Lucar de Barrameda.

Vamos sobre uma das linhas ferreas mais antigas de Hespanha, a linha de Jerez ao Trocadero, da qual foi aberto o primeiro troço em 22 de junho de 1854 até Puerto de Santa Maria, 15 kilometros, e o segundo, d'ahi ao Trocadero, por onde, atravessando a bahia de Cadiz em vapor, se fazia o serviço d'esta cidade, em 10 d'outubro de 1856.

Atravessa-se uma das mais pittorescas paizagens; aos dois lados da linha, bellos campos plantados de vinhedo; ao fundo destaca-se a cidade de Cadiz, como uma ilha em meio do oceano, a sua bella bahia que vamos em breve rodear contemplando-a em todos os sentidos.

E' n'este ponto que principia o interesse enormissimo da excursão pela via ferrea.

Em breve alcançamos o Porto de Santa Maria, cidade antiga, situada na margem direita do Guadalete, junto da foz.

Deixando a estação, vemos á direita a bonita cidade, outr'ora uma das mais commerciaes da Andaluzia, e passamos o Guadalete sobre uma ponte de ferro de 160 metros, ao lado de uma outra, da estrada de Puerto Real, recentemente construida em substituição de uma velha ponte suspensa que a cheia do rio damnificou.

De Puerto de Santa Maria parte para o noroeste, em direcção a S. Lucar, uma outra linha ferrea feita por uma companhia portugueza.

N'estes campos que vamos percorrendo se deu, em 714, a celebre batalha entre mouros e christãos que ficou celebre na historia com o nome do rio que acabamos de atravessar.

A linha passa uma nova ponte, a do rio de San Pedro, e seguindo o curso d'este rio, pouco depois deixa á direita a velha linha do *Trocadero*, cujo leito deixa de aproveitar para se dirigir para o sul, a *Puerto Real*.

Se nós quizessemos ir pela antiga linha, teriamos apenas uns 7 kilometros até o seu extremo, e d'ahi, com uma travessia de uns 2 kilometros da bahia, estariamos na estreita lingua de terra que conduz a Cadiz.

Na impossibilidade, porém, de se lançar uma alta e comprida ponte sobre a bahia, a via ferrea enceta aqui uma grande curva em ferradura, com um desenvolvimento de 25 kilometros, contornando a bahia, entre enormes pyramides de sal, galgando primeiro um canal em uma pequena ponte, e depois, em outra de maior extensão, o braço de mar chamado Cano de Caracas, que ligando a bahia de Cadiz com o oceano torna independente do continente a ilha de Leon em que a velha cidade está situada.

A' esquerda passa, longe, a estrada real que lança tambem sobre as aguas a sua ponte *del Suazo*.

Em frente da embocadura d'este braço de mar, vê-se o grande arsenal de Caracas, enorme estaleiro onde se

construem as mais importantes embarcações da armada hespanhola.

Passando a estação de S. Fernando, entramos na chamada ilha de Leon por meio de um alinhamento recto que termina n'uma estreita lingua de terra, verdadeiro aterro no meio do oceano, no fim do qual se encontra Cadiz.

Originalissimo este troço de linha, de 9 kilometros, em que a via é sempre ladeada de agua; da direita o oceano, da esquerda a larga bahia, tendo apenas a terra o espaço para o leito do caminho de ferro e para a velha estrada, guarnecida ainda por um antigo parapeito em arcarias, hoje desmoronado em muitos pontos.

Dois kilometros antes de Cadiz passamos, sem parar, á estação de Segunda Aguada ou Puntales, e cinco minutos depois eis-nos na estação terminus da nossa excursão.

A estação, ainda provisoria, é tudo quanto ha de mais feio, desagradavel e incommodo, contrastando com as outras construcções identicas das linhas dos Andaluzes, em geral simples, rasoaveis, algumas mesmo bem commodas, como adeante veremos.

A estação não é longe do centro da cidade, todavia o trem, sem ser indispensavel, é util, porque convém chegar breve ao hotel para almoçar, visto que não podemos fazel-o no caminho.

Custa o trem duas pesetas. A estação fica fóra das fortificações, e ao passar estas, sob um arco, é que a alfandega nos incommoda, fazendo-nos abrir todas as mallas.

Aturemos-lhe a exigencia e vamos ao hotel.

D'este genero não sei, francamente, o que aconselhe ao leitor. O que escolhi para me alojar, a *fonda da Europa*, não merece, em verdade, que a recomende. Teve grande nomeada, mas está hoje em tal decadencia, que o serviço deixa muito a desejar. Dos hotéis *de Paris* e *de Cadiz*, poucos conhecimentos tenho, e para estes casos costume não curar por informações — só recomendo ao leitor o que conheço.

O leitor, portanto, que escolha, e se quer fazer como eu — ver n'um só resto de dia a original cidade gaditana — tenha a bondade de me lêr no proximo artigo, porque este já vae longo.

Carta de Lourenço Marques

Lourenço Marques, 21 de Maio de 1893

Meu caro amigo Mendonça e Costa.

Aproveito a chegada do vapor da mala allemã para lhe enviar esta por via *Cabo*, e a pouca demora d'este vapor no porto priva-me de ser mais longo, como tanto desejava. Entretanto envio as ultimas novidades sobre o caminho de ferro da Companhia Neerlandeza Sul-Africana e do *Silati*.

Aquella companhia tem explorado, até a presente data, 127 kilometros, sendo a sua estação n'este ponto da linha denominada Nelspruit.

Segundo communicação official que acabo de receber, será aberta á exploração do serviço publico no 1.º de junho futuro a nova estação de Alkmaar, ao kilometro 145 da companhia Neerlandeza, esperando esta que, em fins de julho futuro, a sua extensão seja de 168 kilometros, onde terá a estação Elandshoek. Tem actualmente 20 pontes em construcção, em todas as quaes se trabalha activamente.

Só agora é que a companhia começa a fornecer-me alguns dados sobre as suas receitas.

Sendo a sua escripturação e fiscalisação completa-

mente diferentes do nosso systema, enviam-me notas mensaes, e não semanaes como nós temos, e assim passo a transcrever-lhe o quadro das receitas, que recebi relativo ao mez de abril, comparado com egual mez do anno anterior, e continuarei a remettel-o á sua tão apreciavel *Gazeta* com toda a regularidade.

| | 1893 | | | 1892 | | |
|--------------------------------------|----------------|-------------------------|-----------|----------------|-------------------------|--|
| | Numero ou peso | Importancias Lb. sh. P. | | Numero ou peso | Importancias Lb. sh. P. | |
| Passageiros { 1. ^a cl. | 383 | 161-17-3 | | 402 | 150-17-6 | |
| { 2. ^a cl. | 252 | 104-3-0 | | 251 | 66-11-6 | |
| { 3. ^a cl. | 2:286 | 436-15-6 | | 936 | 137-17-6 | |
| Bagagens | 2:370 | 7-7-4 | | 2:875 | 3-18-0 | |
| Recovagens | 26:910 | 35-7-7 | | 37:410 | 52-4-6 | |
| Mercadorias normaes | 7.817:100 | 7.744-9-7 | 2.940:200 | 2.103-17-10 | | |
| Materiaes brutos | 152:000 | 73-18-0 | — | — | | |
| Cavalllos e outros animaes | 1 | 1-5-4 | 1 | 1-11-0 | | |
| Carruagens | 1 | 1-2-0 | — | — | | |
| Telegrapho | 438 | 31-6-6 | 116 | 5-13-3 | | |
| Productos extraordinarios | — | 61-10-2 | — | 241 17-0 | | |
| Diversos | — | 1.232-19-4 | — | 83-11-11 | | |
| Direitos de alfandega | — | 2.938-12-10 | — | 420-16-10 | | |
| | | 12.830-14-11 | | 3.268-18-10 | | |
| ou seja réis | 57:738 | 356 | 14:710 | 237 | | |
| sendo hoje o producto kilometrico | 454 | 790 réis. | | | | |

Pelo que se refere á nossa linha, o trafego vae augmentando de dia a dia, e posso affirmar que em breve poderemos fornecer ao governo parte das nossas receitas, o que já não é sem tempo.

Eis o ultimo boletim de receitas, que corresponde á semana de 19 a 25 de março:

| Designação | Semana presente | | Semana correspondente ao anno anterior | |
|---------------------------------------|-----------------|------------------|--|------------------|
| | Numero ou peso | Importancia Réis | Numero ou peso | Importancia Réis |
| Passageiros { 1. ^a classe. | 49 | 89\$330 | 66 | 132\$500 |
| { 2. ^a classe. | 98 | 114\$030 | 140 | 147\$110 |
| { 3. ^a classe. | 576 | 301\$920 | 424 | 140\$330 |
| Grande velocidade: | | | | |
| Bagagens e recovagens | 4:803 | 72\$864 | 1:457 | 23\$659 |
| Carruagens e gado | 1 | 4\$450 | 4 | 2\$820 |
| Diversos | — | 58\$524 | — | 26\$630 |
| Pequena velocidade: | | | | |
| Mercadorias | 1.039:358 | 4:405\$324 | 324:672 | 591\$739 |
| Carruagens e gado | 1 | 2\$230 | 1 | 2\$340 |
| Diversos | — | 99\$681 | — | 26\$550 |
| Receitas fóra do Trafego | — | — | — | — |
| Totaes | | 5:148\$353 | | 1:093\$678 |

| | Semana presente | Semana correspondente ao anno anterior | Diferença a mais |
|---|-----------------|--|------------------|
| Média por dia durante a semana | 735\$479 | 156\$239 | 579\$240 |
| Média por kilometro, durante a semana | 57\$846 | 12\$288 | 45\$558 |
| Producto médio annual por kilometro | 3:016\$290 | 642\$510 | 2:373\$780 |
| Producto total durante o exercicio | 40:729\$644 | 19:644\$601 | 21:085\$043 |
| Média por dia durante o exercicio | 484\$876 | 231\$113 | 253\$763 |
| Producto annual por kilometro durante o exercicio | 1:988\$536 | 950\$419 | 1:038\$117 |

O caminho de ferro do *Silati* começou já com os trabalhos de terraplenagens e outros de começo.

Já está perfeitamente assente que este caminho de ferro terá como testa Komatipoort, tendo já feito um contracto com a companhia Neerlandeza para o uso commum da estação d'esta companhia, que é situada n'este ponto do Transwaal.

A companhia Neerlandeza continúa recebendo im-

portantes remessas de material de construcção, e a companhia do *Silati* começa agora a receber tambem o seu material, o que tem concorrido em grande parte para o augmento das receitas d'este caminho de ferro nos ultimos mezes, como verá pelos boletins das receitas.

Até ao proximo paquete.

Accete o meu bom amigo um abraço de quem é

Seu, etc.

J. M. Costa

Publicações recebidas

Relatorio da Associação Commercial do Porto — gerencia de 1892. — É sempre muito interessante este relatorio, muito completo com todos os esclarecimentos tendentes a dar a conhecer ao publico a situação commercial e financeira d'aquella praça.

D'elle respigamos, como de costume, a importante informação com que o enriquece o digno director dos caminhos de ferro do Minho e Douro, sr. Justino Teixeira, com respeito á estação central, exploração da linha de S. Bento, informação que publicaremos n'outro numero.

Discursos pronunciados na camara dos pares pelo visconde de Chancelleiros. — Com uma offerta do proprio punho do illustre parlamentar recebemos um exemplar do folheto em que estão compiladas as notaveis orações do ex-ministro das obras publicas, em opposição ao então presidente do conselho, sr. Dias Ferreira.

Não podemos, bem se sabe, apreciar a justiça das apostrophes dirigidas pelo illustre orador a alguns personagens politicos, mas a leitura que fizemos d'aquellas peças provou-nos que a vehemencia da phrase, allia da á manifesta animosidade de que o orador estava possuido, não conseguiram prejudicar a elegancia da construcção d'aquelles bellos periodos com que affirmou mais uma vez os seus fóros de distincto orador um dos vultos mais sympathicos da nossa politica.

Especialmente o discurso do primeiro dia foi de um brilhantismo extraordinario.

Albums do sr. Leopoldo Wagner. — O activo editor d'estes albums enviou-nos a sua colleccção, que é já muito interessante, constando de 8 albums, de Lisboa, Cintra, Porto, Mi ho, Coimbra, Figueira da Foz e banhos da Amieira, Bussaco e ilha da Madeira.

O sr. Wagner, tendo assim feito uma publicação que certamente lhe dá interesse, pela muita e facil extracção que tem, presta um bom serviço ao paiz, divulgando, com os seus albums, as bellezas que elle encerra, nas suas cidades, nas suas praias, nas suas montanhas.

Cada album contém umas vinte vistas em photolithographia, em geral muito exactas e todas muito perfectas. O seu preço cremos que é 500 réis cada um.

Uma boa recordação que nenhum viajante de bom gosto deve deixar de conservar de qualquer excursão aquelles pontos.

No Douro, Caldas da Rainha, Algarve e Beira Baixa tem ainda o sr. Wagner assumpto para interessantes albums que, é natural, publicará.

Os negocios da Companhia Real

O sr. ministro das obras publicas consultou officialmente a commissão administrativa nomeada pelo governo para a gerencia dos negocios da Companhia so

bre a exposição que lhe foi feita pelo conselho de administração e aqui reproduzimos no nosso n.º 131 de 1 de junho.

Ao que dizem alguns collegas, o governo pensa em apresentar ás camaras, na proxima semana, uma proposta tendente á regularisação da situação da companhia.

Carteira dos accionistas

Companhia Real dos Caminhos de Ferro atravez d'Africa

Sociedade anonyma de responsabilidade limitada

Tendo-se procedido ao sorteio das obrigações a amortisar em 1 de Julho de 1893, conforme o disposto no titulo 4.º dos estatutos, coube a sorte aos n.ºs 5:714, 7:502 e 8:428 de 450.000 réis; e os n.ºs 10:820, 12:899, 13:188, 15:585, 17:874, 26:697, 28:652, 33:730, 35:179, 36:409, 40:066, 41:322, 46:181, 47:801 e 52:677 de 90.000 réis.

O pagamento do coupon e dos titulos com os numeros mencionados será feito no dia 1 de Julho proximo:

No Porto, na sede da companhia, rua de Bellomonte, 49.

Em Lisboa, no London and Brazilian Bank Limited.

Em Londres, no Capital and Counties Bank Limited.

Em Paris, no Banque d'Escompte de Paris.

Em Amsterdam, em casa dos srs. Westendorp & C.ª

Em Bruxellas, em casa dos srs. J. Mathieu & Fils.

Porto, 21 de junho de 1893.

Pela Companhia Real dos Caminhos de Ferro atravez d'Africa

O PRESIDENTE DO CONSELHO D'ADMINISTRAÇÃO, *Carlos Lopes.*

Companhia dos caminhos de ferro portuguezes da Beira Alta

Os srs. portadores de obrigações d'esta companhia são avisados de que do dia 1.º de outubro de 1893 em deante será paga uma segunda prestação de 2 fr. sobre o coupon n.º 17.

O pagamento effectuar-se-ha á vista do coupon, o qual será carimbado da seguinte maneira: «Payé 2 fr.» e entregue ao portador para ser apresentado quando for annunciado novo pagamento.

Segundo decisão da camara dos corretores da praça de Paris, a partir do dia 30 de junho de 1893 a declaração actualmente feita no boletim official será substituída pela seguinte:

«Ex-coupon n.º 17 estampille de 3 fr. 50».

Os coupons serão pagos e carimbados em Lisboa, na sede da companhia, rua Capello, n.º 5; em Paris, no Comptoir National d'Escompte, 14, rue Bergère; em Londres, na casa Morton Rose & C.ª, Bartholomew Lane, E. C.

O conselho de administração.

Nova Companhia dos Ascensores Mechanicos de Lisboa

No sorteio a que hoje se procedeu das obrigações d'esta Companhia a amortisar no presente anno foram sorteadas as seguintes:

Obrigações de 4 1/2 %

N.ºs 81, 126, 441, 748, 895, 997, 925, 1:108, 1:151, 1:153, 1:236, 1:260, 1:264, 1:294, 1:322, 1:378, 1:512, 1:656

Obrigações de 6 %

N.ºs 23, 48, 202, 352, 411, 413, 414, 450, 404, 497, 524, 525, 591, 648, 662, 673, 716, 834, 849, 972, 1:055, 1:238, 1:265, 1:450, 1:454, 1:557, 1:611, 1:686, 1:995, 1:751, 1:776, 1:812, 2:026, 2:070, 2:074, 2:104, 2:222, 2:263, 2:445, 2:581, 2:619, 2:636, 2:699, 2:785, 3:010, 3:188, 3:192, 3:881 a 3:885, 5:181 a 5:185, 6:396 a 6:400, 6:746, a 6:750, 7:116 a 7:120, 7:151 a 7:155, 7:261 a 7:265, 7:811 a 7:815, 8:036 a 8:040, 8:171 a 8:175, 8:201 a 8:205, 8:256 a 8:260, 8:891 a 8:900, 9:791 a 9:800, 8:931 a 9:940, 10:261 a 10:270, 12:181 a 12:190, 12:411 a 12:420, 13:661 a 13:670, 13:911 a 13:920, 14:881 a 14:890, 15:071 a 15:080, 15:841 a 15:850, 17:271 a 17:280, 21:951 a 22:000.

Os juros do 1.º semestre de 1893 das obrigações d'esta Companhia, bem como as obrigações sorteadas, pagam-se nos dias 1, 3, e 4 do proximo mez de julho das 11 horas da manhã ás 2 da tarde, no escriptorio da Companhia, rua de S. Paulo, 234, 1.º andar, continuando depois somente ás terças-feiras, ás mesmas horas.

As obrigações sorteadas deixam de vencer juro desde o dia 1 do proximo mez de julho. Lisboa, 23 de junho de 1893.

Boletim financeiro

Lisboa, 30 de junho de 1893.

Está concluída a discussão do orçamento geral do estado (que ha treze annos se não fazia) tendo-o hoje sancionado o conselho d'Estado, devendo publical-o amanhã o *Diario do Governo*. Das propostas do governo, que formavam o conjuncto das suas reformas financeiras, estão ainda pendentes as referentes á contribuição predial, á contribuição industrial e ao regimen do alcool. A primeira parece que foi posta de parte, por difficuldades surgidas, a segunda discute-se na camara dos deputados, mas parece receiar-se que tenha uma votação contraria, a terceira diz-se também que está prejudicada por haver sido impossivel chegar-se a um accordo sobre ella.

D'estes factos, demasiadamente evidentes para que possam ser occultados, resulta que a situação governativa se tornou mais e mais difficil, parecendo a muitos inevitavel uma recomposição ministerial, que se fará poucos dias depois de encerradas as camaras. A situação parlamentar também deve preoccupar o governo, que não dispõe na camara dos deputados de força numerica de votos que lhe dê maioria no caso de uma votação em que as opposições deviam manifestar-se contra. D'ahi naturalmente a indicação da dissolução das camaras, solução a que o governo não desejaria recorrer agora por motivos facéis de comprehender. Em todo o caso esta camara está condemnada.

O nosso mercado monetario esteve durante a quinzena algum tanto animado, em consequencia da consolidação dos juros da divida interna. Tem continuado a concorrência á conversão, tendo até hoje sido apresentados titulos por um valor superior a 10:000 contos. O preço das inscrições tem corrido paralelamente com o da divida externa de 28,25 a 28,40. O mercado de cambios não se aggravou apezar da constante procura de papel para os vencimentos do fim de semestre, prevalecendo as cotações de cheques sobre Londres de 43 a 43 1/2 e sobre Paris de 653 a 659. O agio das libras estabeleceu-se mais em paridade com os cambios, regulando entre 970 e 985 réis.

No sentido de fornecer aos nossos leitores todos os elementos para a apreciação do movimento das cotações de titulos portuguezes no paiz e no estrangeiro, começaremos a publicar com o nosso boletim de 15 um mappa contendo as notas diarias das cotações de fundos portuguezes na Bolsa de Lisboa e nas de Paris e Londres, com o que lhes proporcionaremos meio de avaliar bem as oscillações e a verdadeira situação dos nossos titulos.

As acções do Banco de Portugal sustentaram a cotação de 116.500 réis, havendo compradores a este preço. O dividendo do primeiro semestre de 1893 será de 3 p. c. podendo ser maior, porque os lucros davam para isso margem, mas o conselho do banco entendeu preferivel reservar para o dividendo complementar o augmento, afim de poder consolidar algumas contas do activo. As do Banco Lisboa & Açores mantiveram o preço do 89.500 e a do Commercial 84.000 réis (papel).

As obrigações de 4 % (empréstimo de 1888) tiveram pequena procura e pequena venda a 13.000 réis, as de 4 % (1890) procura regular a 37.700 e 38.000 réis, as de 4 1/2 % (coupon) tiveram compradores a 36.200, 36.300 e 36.400 réis. As obrigações do Credito Predial tiveram procura regular, as de 6 %, obtendo, as de assentamento, 91.500 réis, as de 5 % 86.000 réis (ass.) e 85.500 (coupon). As obrigações Loanda-Ambaca subiram um pouco com a proximidade do vencimento do coupon de julho, cujo pagamento se vae realisar.

As camaras nada resolveram ainda sobre a questão do Banco Ultramarino. A proposta do governo, prorogando os privilegios, tem já parecer favoravel da commissão do ultramar, mas, como dissémos, vae ser impugnada, constando que se propoz que a prorogação seja apenas até 31 de dezembro de 1893 e que se faça um inquerito official á situação d'este banco nas diversas colonias. Estes inqueritos bancarios tem sempre grandes inconvenientes porque abalam a confiança que nos bancos inqueridos deposita o publico e sobresaltam os interessados n'elles. O inquerito ao Banco Ultramarino está feito nos relatorios da sua gerencia no largo periodo decorrido, desde a sua fundação até hoje, cerca de 30 annos. A nós affigura-se-nos que a questão do Banco Ultramarino se não resolve por inqueritos, mas por um estudo consciencioso das suas condições e circumstancias, que ha muito devia ter sido feito nas estações officiaes de modo a fazer d'este estabelecimento o que elle deve ser, isto é, um banco colonial exclusivamente destinado a favorecer o commercio, a industria e a agricultura das provincias ultramarinas.

J. F.

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

Table with columns: BOLSAS, TITULOS, 1893 - JUNHO - DIAS (16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 26, 27, 28, 29, 30). Rows include Lisboa, Paris, Londres, Amsterd., Bruxellas with various stock titles like ACCOES and OBRIG.

Receita dos Caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

Table with columns: Linhas, Periodo de exploração, RECEITAS NO PERIODO (1893, 1892), DESDE 1 DE JANEIRO (Totaes, Diferença a favor de). Rows include Companhia Real, Sul e Sueste, Minho e Douro, Beira Alta, Nacional, Norte de Hespanha, Madrid - Zaragoza - Alicante, Andaluzes, Zafra a Huelva.

HORARIO OFFICIALMENTE CONFERIDO da partida e chegada de todos os comboios, de 1 a 7 de julho

Detailed timetable table with columns for various train lines and routes, including departure and arrival times. Includes lines like Lisboa R. a Porto, Lisboa R. a Leiria, etc.

ABREVIATURAS

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

N. B.—No dia 8 muda o horario de Cintra, Torres, Figueira, Alfarellos.

Republica de Venezuela

O governo de Venezuela estabeleceu recentemente certas condições fixas, sob as quaes serão de futuro dadas as concessões para construcção e exploração de caminhos de ferro n'aquella Republica. Como estas condições pódem ser de algum interesse para os nossos leitores, damos abaixo um resumo d'ellas.

O governo de Venezuela não estipulará tempo fixo para a duração d'uma concessão, sendo esta considerada como propriedade do concessionario, e dada perpetuamente. O governo dará o exclusivo privilegio, para um certo numero de annos, do trafego dentro de uma certa zona de ambos os lados do caminho de ferro.

Depois do praso combinado, o governo pôde prorogar a concessão quando pareça ser de interesse publico.

Serão dadas concessões a companhias ou individuos, tanto nacionaes como estrangeiros. O governo não concede subvenção alguma nem garantia de juro. As tarifas devem ser approvadas pelo governo e pódem ser modificadas sempre que as necessidades do trafego exijam alteração. A bitola da via deve ser de 1^m,07; as rampas não superiores a 3 ‰, o raio minimo das curvas 75 metros. O governo dará á companhia de caminho de ferro a propriedade do terreno necessario para a sua exploração, e poderá conceder maiores quantidades de terrenos publicos de ambos os lados da linha.

A maior área que se pôde conceder em um só lote, exteriormente á via, será de 25 kilometros quadrados. O governo adoptará medidas apropriadas para assegurar o acabamento de qualquer caminho de ferro, dentro do tempo estipulado. As concessões pódem ser transferidas a qualquer governo estrangeiro, mas as questões legaes devem ser decididas pelos tribunales da Republica. As companhias de caminhos de ferro que de futuro se estabeleçam serão obrigadas a pagar ao thesouro nacional 5 ‰ dos seus productos liquidados do trafego.



Linhas portuguezas

Estação de Campolide. — Approvada pelo governo a modificação das linhas na estação de Campolide. Os trabalhos vão activar-se de fórma a estarem terminados o mais breve possivel.

Saneamento de Lisboa. — Nos trabalhos do porto, entre Alcantara e a Torre, acham-se já quasi extinctas todas as poças onde existiam aguas represadas.

Assim accudiu a companhia sollicitamente a retirar todos os focos de insalubridade, que existiam na zona de trabalhos a seu cargo, e bom seria que o exemplo fôsse seguido pelo governo, na parte que lhe está a cargo áquem de Alcantara, onde ha grandes agglomerações de lôdo e charcos d'agua estagnada.

Carris de ferro do Porto. — Pela commissão composta dos srs. conselheiros Justino Teixeira, Araujo e Silva, J. C. d'Almeida Machado e Estevão Torres, vae ser entregue á camara do Porto o relatorio com as prescrições a adoptar no movimento e velocidade dos carros americanos a vapor entre a Boa-Vista, Foz e Mathosinhos.

Comboios especiaes. — Parece que se realisarão este anno comboios especiaes por preços muito reduzidos, não só para Luso, como houve no anno passado, e que tão bom resultado deram, como para Braga e talvez Vianna e Valença.

Linhas hespanholas

Barcelona a Madrid. — Espera-se que o caminho de ferro directo de Barcelona a Madrid abra em breve ao publico até Nonaspe ou até Favara, porque em Fayon já começou a collocação das travessas e as terraplenagens assim como já estão finalizando as obras da ponte de Caspe.

Bobadilla a Algeciras. — Esta companhia já mandou começar as obras da ponte do rio de Miel por onde a locomotiva passará para o caes que a referida empresa tem em projecto.

A auctoridade já approvou estas obras, que estarão promptas o mais depressa possivel.

Torralba a Soria. — Passou para uma Companhia expressamente constituida para a sua exploração e começou a funcionar no dia 1 de junho sob o nome de «Sociedade do caminho de ferro de Soria».

Valdepeñas a La Calzada. — Auctorizou-se a transferencia da concessão d'esse caminho de ferro, feita por D. Pedro Ortiz de Zárate y Ucelay a favor da Companhia do caminho de ferro de Valdepeñas a la Calzada de Calatrava.

Projectos do sr. Moret. — O actual ministro de Fomento leu, n'um dos ultimos conselhos de ministros, tres projectos de lei que dentro de poucos dias se apresentarão ás côrtes, se a nova crise politica não a impedir.

O primeiro refere-se á redução das tarifas de caminho de ferro para as materias primas e productos agricolas.

Este abatimento far-se-ha de accordo com as empresas, garantindo o governo, ás que acceitem, o producto médio obtido nos annos anteriores.

O segundo estabelece o modo de construir as estradas que liguem as povoações situadas a 10 kilometros á direita ou á esquerda das linhas, com as estações dos caminhos de ferro. Este plano abrange a construcção de 5:000 kilometros.

As companhias de caminho de ferro encarregar-se-hão da sua construcção, satisfazendo o governo os juros e a amortisação das obrigações que haja que emittir, por meio d'uma annuidade que não excederá a 4 milhões de pesetas.

O terceiro refere-se aos caminhos de ferro secundarios, que serão de duas classes: subvencionados por meio de uma garantia de 5 p. c. de juros ou completamente livres.

Os subsidiados não excederão a 5:000 kilometros. A largura da via será de 0,75. Dar-se-hão todas as facilidades para a construcção d'estes caminhos de ferro, auctorizando-se a construcção nas vias publicas, de maneira que o custo total por kilometro se calcule em 40:000 pesetas, isto é 30 ‰ mais barato do que o preço fixado em Portugal para a construcção, a cuja proposta nos temos referido.

Sagunto, Teruel, Calatayud. — O nosso collega *El agente ferroviario* queixa-se em todos os numeros ao sr. ministro do Fomento: de que dizendo-se que esta companhia tinha começado os trabalhos de construcção, tal se não tenha realisado, antes pelo contrario, que nós sabamos, diz o collega, não se expropriou ainda nem um metro de terreno para a construcção. E repete sempre:

«Faltam cinco mezes e meio, para expirar o praso da concessão, tempo insufficiente para construir qualquer secção da linha, o que temos a honra de recordar a V. Ex.^a, assim como aos representantes em côrtes das provincias valenciana e aragoneza, para que estejam de sobre-aviso, não se deixando surprehender pelo pedido de prorogação que a companhia tem tenção de fazer, apoiando-se em que já deu principio ás obras.

Caminho de ferro electrico de circumvallação. — Na sociedade hespanhola de Higiene, de Madrid, o engenheiro sr. Belmás, expoz os inconvenientes da vida actualmente em Madrid, e os melhoramentos necesarios para beneficiar as condições sanitarias d'aquella côrte, e apresentou um projecto d'um caminho de ferro electrico de circumvallação, que uniria entre si as povoações de Fuencarral, Canillas, Bairro de la Concepcion, Vicálvaro, Vallecas, Villaverde, Carabanchel e Pozuelo, e estas com a estação central de Madrid situada proximo do Parque. D'esta maneira o sr. Belmás confia que o povo se habituaria a ir passar a maior parte dos dias de festa aos arrabaldes da cidade, respirando assim um ar puro, e não o que ordinariamente se respira nos grandes centros de população.

Canfranc. — Como dissémos no nosso numero anterior, no dia 1 de junho abriu á exploração a linha ferrea de Huesca a Jaca que faz parte da linha de Canfranc.

A exploração é feita pela Companhia do Norte em vista da cessão que lhe foi feita pela sociedade concessionaria. O trajecto faz-se em 3 horas e 20 minutos.

Na parte comprehendida entre Huesca e Ayerbe o traçado tem apenas algumas obras de pouca importancia; d'ahi em diante o terreno torna-se mais accidentado, sobre tudo ao chegar ás immediações dos celebres «Mayos de Riglos», grandes rochedos em fórma de agulhas que parecem querer despenhar-se sobre a linha, sendo preciso grandes muros de difficil construcção para sustentar os taludes.

Entre la Peña e Anzánigo, atravessa-se duas vezes o rio Galle-

go em grandes pontes metallicas; depois d'este ponto merecem citar-se os muros de Santa Quiteria, que, fundados no leito do rio, susteem a linha em mais d'um kilometro de extensão, e a ponte de Caldearenas, que atravessa novamente o Gallego. Desde este ponto não se encontram mais difficuldades de construcção, apesar de se cruzarem importantes affluentes d'aquelle rio e do Aragon.

As curvas não excedem 300 metros de raio e a maxima rampa é de 0,016.

Os tunneis são 8 em total e as pontes 4. A construcção é sólida e bem acabada.

Todos os edificios são vastos e bem construidos.

A linha não tem continuado além de Jaca, porque, apesar de que o ponto em que deve abrir o tunnel internacional, do lado de Hespanha, já está perfeitamente fixado, o governo entendeu não dever accetar o projecto dos engenheiros sem contar com a approvação do governo francez.

Salamanca a Avila.—Lê-se na *Voç de Peñaranda*:

Já se estão effectuando os preparativos para a inauguração de esta linha, que será em breve, visto que já estão quasi acabadas as platafórmãs e estações da via, tendo-se já collocado a nova linha triangular, para a mudança da locomotiva e tender. Continua a receber-se material para a exploração.

Linhas estrangeiras

FRANÇA

A companhia do caminho de ferro do Norte poz successivamente em movimento locomotivas que podessem desenvolver uma força de 5:420, 6:714 e 7:841 kilog. sendo esta ultima adoptada em 1890, mas desgraçadamente estas locomotivas cançavam rapidamente, vendo-se a companhia por isso obrigada a construir novas locomotivas que dão resultados muito mais satisfactorios debaixo de todos os pontos. As novas locomotivas podem percorrer 60:000 kilometros, conservando-se em bom estado depois de tão prolongado serviço.

Mesmo que soffram quaesquer avarias n'um cylindro estas locomotivas funcionam sem interrupção. D'esta maneira os atroz dos comboios tornar-se-hão menos frequentes. Nas rampas a velocidade é de 100 a 120 kilometros por hora.

Obteve-se estes resultados, collocando o ultimo eixo por detraz da caldeira, conjugando os dois eixos motores, e adoptando o typo Compound de quatro cylindros, collocados de maneira que o vapor é transmittido directamente aos grandes cylindros quando se torna preciso.

A administração dos caminhos do Estado vae em breve experimentar um novo systema, inventado por um engenheiro algeriano, que consiste em ligar telegraphicamente dois comboios em marcha, entre si ou com a estação mais proxima.

O fio collocar-se-ha ao longo da via, alguns centimetros distante das calhas, correndo sobre elle um pequeno carroto ligado ao comboio e correspondendo a um apparelho telegraphico especial.

As experiencias feitas em algumas linhas da Algeria parece que deram bom resultado.

O engenheiro chefe da inspecção, sr. Worms Romilly, fez uma inspecção ao material da companhia do Meio Dia, reconhecendo que as machinas empregadas estão muito estragadas e são em numero insufficiente para a regularisação do serviço. A companhia vae pois ser obrigada a fazer encomenda das machinas que lhe são necessarias para a exploração e para satisfazer as prescrições ministeriaes.

Trata-se d'uma despesa de 3 a 400:000 fr., á qual a companhia não poderá fazer face na situação financeira em que se encontra.

Segundo diz o *Paris-Bourse*, o conselho d'administração do caminho de ferro do Norte acaba de resolver fazer a construcção de dois ramaes subterraneos que liguem a *gare* do Norte, d'um lado, com as Halles, d'outro, com a praça da Ópera, terminando no boulevard, no rez-do-chão do Grand-Hotel.

Esta linha não tem nenhuma garantia, nem encargo para o Estado.

RUSSIA

Diz o *Grajdanine* que as companhias dos caminhos de ferro russas foram avisadas pelo ministerio das vias de communicacão para reservar, em todos os comboios de passageiros, compartimentos especiaes para as senhoras que fumam.

PALESTINA

N'uma carta dirigida á camara de commercio franceza de Constantinopla e publicada no seu boletim, fazem-se notaveis queixas sobre a exploração do caminho de ferro de Jaffa a Jerusalem

que deixa muito a desejar, já pela irregularidade da marcha dos comboios, quer de passageiros quer de mercadorias, já pelo insufficiente pessoal que a empresa tem.

Os comboios levam ordinariamente 5 h. e 45 minutos para percorrerem 87 kilometros que separam Jaffa de Jerusalem, mas 4 vezes por 10 atizam-se uma, duas, tres e até quatro horas, sendo isto devido á má construcção das locomotivas compradas na America. A differença de nivel que existe entre Jaffa e Jerusalem é pouco mais ou menos de 800 metros. Metade do caminho é em planicies e por consequencia sobe muito pouco; enquanto que nas montanhas os caminhos são muito ingremes, e ainda que o comboio só se componha de 3 carruagens, acontece muitas vezes as locomstivas não terem força e o comboio ficar parado até que chegue uma locomotiva de soccorro.

REPUBLICA ARGENTINA

Fazem-se grandes trabalhos para que n'uma das sessões do Congresso se vote uma certa quantia para o acabamento da linha de Chilecito a Rioja de perto de 14 léguas de comprimento, que é de grande vantagem para os viajantes obrigados hoje a fazer aquelle caminho em diligencia ou em mulas.

A rede em exploração dos caminhos de ferro da Republica Argentina é actualmente de 12:920 kilometros. As receitas elevam-se a 57 milhões de pesos, as despesas a 33 milhões. A nação pagou como garantia em piastras d'ouro: 6.518:000 pesos. As empresas devem ao Estado 17.598:000 piastras. O corpo d'inspectores será em breve augmentado, por causa do mau estado da administração das linhas.

Companhia dos caminhos de ferro portuguezes da Beira Alta

RELATORIO APRESENTADO PELO CONSELHO D'ADMINISTRAÇÃO NA ASSEMBLÉA GERAL ORDINARIA

Reunida no dia 27 d'abril de 1893

Relatorio do Conselho Fiscal

O Conselho Fiscal nomeado pela ultima assembléa geral procedeu á verificacão do Balanço e das contas do anno de 1892.

| | |
|--|-------------|
| A receita total da exploração, deducção feita dos reembolsos e do imposto sobre os transportes, eleva-se a | 284:881.746 |
| As despesas, comprehendida a renovação da linha por 19.419.7348 elevam-se a..... | 160:814.741 |

| | |
|--|-------------|
| O excesso das receitas é de..... | 124:066.721 |
| Em diminuição sobre o exercicio de 1891..... | 16:996.7224 |

Devemos aqui renovar uma observação que já fizemos no anno anterior; é que as receitas simples d'exploração, que acabamos de ver, se convertem em francos ao cambio de 180

Ora as condições do cambio durante o exercicio foram muito desfavoraveis, porque a transferencia para Paris dos productos d'exploração, tanto para fazer face ás despesas pagaveis no estrangeiro como para o pagamento das prestações distribuidas, produziu uma perda de

A modicidade das prestações pagas em 1892 é pois imputavel, não sómente á diminuição das receitas, mas ainda ao curso desfavoravel do cambio, porque se este tivesse sido, como ha alguns annos, ao par aproximadamente, a prestação talvez fosse de 5 francos em lugar de 3,70.

A situação em 31 de dezembro estabeleceu-se como segue:

| | |
|--------------------------------|--------------|
| Resto do anno de 1891 | 61:151.7126 |
| Producto do anno de 1892 | 124:066.720 |
| Somma | 185:217.7846 |

Passivo

| | |
|-------------------------------|----------------|
| Capital | 1.800:000.7000 |
| Obrigações..... | 5.450:265.7000 |
| Subsidio do Estado | 4.650:764.7220 |
| Impostos sobre o trafico..... | 3:142.7848 |

Só a ultima d'estas contas variou. Apresenta, acima do anno de 1891, um augmento de 826.7914 réis.

Contas correntes e contas de ordem crédoras: 231.151.7957 rs. Em diminuição de 5.597.7699 réis.

As contas correntes representam quasi pela totalidade o adeantamento feito pela Sociedade Financeira de Paris para o pagamen-

to dos coupons vencidos em 30 de junho de 1893. Offerecem este anno uma diminuição de 1.655\$129 réis, provenientes quasi na totalidade do regulamento que se fez, no curso do anno, na conta do serviço combinado com a companhia de Salamanca á fronteira de Portugal.

Sobre as contas d'ordem crédoras, houve uma diminuição de 3.032\$569 réis, resultado do pagamento e do imposto sobre coupons pagos em Portugal e do facto que a somma dos coupons não apresentado é sensivelmente inferior á que figurava no ultimo balanço.

Fundos de seguro: 2.148\$095 réis. O augmento sobre 1891 é de 317\$700 réis. Esta conta não supportou nenhuma imputação e augmentou a importancia do premio annual.

Coupons d'obrigações: 1.888:138\$018 réis. Augmentámos 238:476\$524 réis, representando a differença entre os coupons d'obrigações n.º 27 e 28 vencidos em 1892 e a importancia dos pagamentos effectuados sobre os coupons n.º 16 e 17.

Senhores: O Conselho Fiscal não tem nenhuma observação a fazer sobre o Balanço e as Contas apresentados pelo Conselho de Administração. Propõe-vos por consequência que os approveis.

O CONSELHO FISCAL.

Resoluções

Primeira resolução.—A assembléa geral, depois de ter ouvido o parecer do Conselho Fiscal, approva o Relatorio, o Balanço e as Contas do anno de 1892 (14.º exercicio) taes como foram apresentados pelo Conselho d'Administração.

Segunda resolução.—A assembléa geral confirma a nomeação como administradores, os srs. Fernando Eduardo de Serpa Pimentel e Jules Boittelle.

Terceira resolução.—A assembléa geral reelege administradores: os srs. Lejeune, S. Boittelle, Barão Edmond de Bussierre, Caillat.

Quarta resolução.—A assembléa geral, conforme o artigo 38.º dos Estatutos, nomeia membros titulares para 1893, os srs.: Gustave Fourchault, Pierre de Zerbi e Marcel François.

E membros supplentes, os srs.: Paul Guillemant e Edouard Delange.

Avisos de serviço

Paragem de comboios em S. João do Estoril

Desde 18 de Junho de 1893 terão paragem de um minuto, junto á passagem de nivel que serve a povoação de S. João do Estoril, todos os comboios da linha de Cascaes, recebendo e deixando allí passageiros sem bagagem, os quaes pagarão á ida os preços da estação mais além, no sentido da marcha do comboio, e á volta os preços da anterior.

Lisboa, 15 de Junho de 1893.

Banhos d'Amieira, linha de Oeste

Desde 18 de Junho de 1893 e até novo aviso, os comboios n.º 71 e 72, correios entre Lisboa-Rocio e Figueira da Foz, terão uma paragem de um minuto no apeadeiro de banhos d'Amieira, entre as estações de Telhada e Amieira, para deixar e receber passageiros sem bagagem.

Lisboa, 15 de Junho de 1893.

Supressão de todo o serviço combinado com a linha de Torres Novas-Alcanena

Desde 30 de junho de 1893 fica suprimido todo o serviço combinado tanto de passageiros como de grande e pequena velocidade para a linha de Torres Novas Leste a Torres Novas Villa e Alcanena.

Lisboa, 28 de junho de 1893.

Caminhos de ferro do Minho e Douro

Serviço combinado com a Companhia de Caminho de Ferro do Porto á Póvoa e a Famalicão

Temporada de banhos mar na Póvoa de Varzim. Desde 1 de julho até 31 de outubro do corrente anno, vender-se-hão nas estações de Braga (principal) e Braga (central) para a da Póvoa de Varzim, bilhetes de ida e volta, validos por 60 dias, pelos seguintes preços: 1.ª classe, 1\$469, 2.ª, 1\$330, 3.ª 870.

Condições.—Os passageiros com bilhetes de 1.ª e 2.ª classe teem logar de 1.ª classe na linha da Póvoa, e os passageiros com bilhetes de 3.ª classe teem logar de 2.ª na mesma linha. Não se vendem meios bilhetes de ida e volta. E' concedido a cada passageiro o transporte gratuito de 30 kilogrammas de bagagem: os

excedentes d'este peso são taxados em conformidade com as tarifas geraes de cada uma das linhas combinadas.

Porto, 20 de junho de 1893.

Mercado de metaes

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

Cotações semanaes em 26 de junho

Cobre lingotes—Lb. 43 ¹⁷/₆ a Lb. — 44 ⁵/₆—tres mezes Lb. 44 ³/₉ Lb. 44 ¹¹/₃. Tongh Lb. 47 ¹⁵/₆—a Lb. 48 ⁵/₆—Best Lb. 49 a Lb. 49 ¹⁰/₆—Chapas Lb. 55 a Lb. 56.

Metal amarello—4 ³/₄ d.

Estanho—Barrinhas Lb. 87 a Lb. 87 ¹⁰/₆—Australiano Lb. 88 a Lb. 88 ¹⁰/₆—tres mezes nominal. Inglez Lb. 89 ¹⁰/₆—a Lb. 90 ¹⁰/₆—

Chumbo—Inglez Lb. 9 ¹⁰/₆—a Lb. 9 ¹²/₆—Hespanhol Lb. 9 ⁸/₉ a Lb. 9 ¹⁰/₆—

Zinco—Lb. 17 ¹⁷/₆.

Prata—Perdeu ¹/₂ d. no sabbado e 1 ¹/₂ d. hoje, fechando a 36 d.

Azougue—Lb. 6 ¹⁷/₆ em primeira mão, Lb. 6 ¹⁶/₆ a Lb. 6 ¹⁷/₆—em segunda mão.

Antimonio—Lb. 41.

Ferro—Escossez em bruto ⁴¹/₆ a dinheiro, ⁴¹/₁₁ um mez. Middlebro ³⁵/₆ a dinheiro, ³⁵/₈ um mez. Hematite ⁴⁵/₆—a dinheiro, ⁴⁵/₂ ¹/₂ um mez.

Arrematações

Caminhos de ferro do Minho e Douro

Fornecimento de 4 placas giratorias, 15 croximas e 15 pares de lanças para agulhas, ne dia 10 de julho.

Vidé o nosso numero anterior.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Leilão de remessas retardadas no dia 3 de julho

Fornecimento de 100:000 travessas de pinho, no dia 6 de julho.

Idem de 2:000 postes telegraphicos, no dia 6 de julho.

Idem de 150 aros d'aço para rodas de locomotivas, no dia 12 de julho.

Concurso para a construcção da estação de Valle de Santarem, no dia 12 de julho.

Fornecimento de 100:000 kilos de oleos mineraes, no dia 14 de julho.

Vidé o nosso numero anterior.

AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMMISSÕES RECOMMENDADAS

MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS

RECOMMANDÉES

Lisboa.— Amancio José Alves — Rua dos Bacalhoeiros.

Lisboa.— Edwards Brothers — Rua dos Fanqueiros, 30.

Lisboa.— Rodolfo Reck — Rua dos Douradores, 21.

Lisboa.— Carlos C. Dias — (vinhos, fructas e outras commissões) — Rua do Jardim do Regedor, 35.

Lisboa.— C. Mahony & Amaral. — Rua Augusta, 100, 2.º

Leiria.— Antonio G. d'Azevedo Batalha.

Santarem.— José F. Canha.

Porto.— Augusto Laverré — Rua de S. Francisco.

Covilhã.— José do Nascimento Arraiano — Casa de commissões.

Londres.— Fernando Demolder — 21, Gt. St. Helens.

Liverpool.— Edwards Brothers — Alexandra Buildings.

Manchester.— Edwards Brothers — Jackson Row, 14.

Hamburgo.— Augusto Blumenthal.

Typographia do Commercio de Portugal

35 — Rua Ivens — 41

Papel feito especialmente pela Companhia do PAPEL DO PRADO

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR

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

- LISBOA Grande Hotel International.**—Rua do Principe, junto á Estação Central.—Etablissement de premier ordre—tout le luxe et confort—200 chambres et salons.
- LISBOA Braganza Hotel** — Salons, vue splendide sur la mer, service de 1.^{er} ordre.—Prop. 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—apostos 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 a 2\$500 par jour.
- LISBOA Hotel Avenida**—Maison de 1.^{er} ordre—vue splendide—salons pour familles—voitures.—Avenida, 55—Prop. João da Matta, 1.^{er} cuisinier du Portugal.
- LISBOA London Hotel**—Caes do Sodré, rua e travessa do Corpo Santo, entrada em n.^o 19—Perto do Tejo, ministerios, theatros, etc.—Preços 1\$000 réis em diante.
- LISBOA Hotel Borges**—Chiado, 108—Tres frentes, proximo dos theatros e centro da cidade—ascensor—telephone—banhos, etc.
- LISBOA Grand Hotel de l'Europe.**—Maison française de 1.^{er} 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.
- CASCAES Hotel Central.**—De 1.^{er} 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, cozinha esmerada, jantares para casamentos, etc.—Proprietaria Anna Vieira.
- CINTRA Lawrence's Hotel**—Frequentado pela primeira sociedade portugueza e estrangeira. Bons quartos e salas por preços modicos.
- CINTRA Hotel Nunes.**—Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria: 1\$600 a 2\$000.—Prop. João Nunes.
- CALDELLAS Grande Hotel da Bella Vista.**—De 1.^a ordem. Serviço esmeradissimo, bellos horisontes; a 15 kilometros de Braga. Aguas hyposalinas.
- CALDAS DA AMIEIRA** Hotel e estabelecimento de banhos e aguas chloretadas, bilhar, gymnasio, jardins—a 20 minutos da Figueira da Foz.
- CALDAS DA RAINHA Hotel Central.** Largo das Galhas, 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.
- TORRES VEDRAS Grande estabelecimento balnear dos Cucos.**—Nova instalação de 1.^a ordem com todos os melhoramentos modernos.
- 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.^{er} ordre. Seul établissement situé au centre de la matta. Prop. Paul Bergamin.
- PRAIA DA NAZARETH Grand hotel Club.**—Magnificas accomodações, asseio inexcédível, bom serviço, preços modicos, trens d'aluguer e carreira, para as estações de Cella e Vallado. Prop. A. de S. Romão.
- PORTO Hotel de Francfort**—O melhor e mais central da cidade—Salões, banhos, correio e telephone—Serviço de 1.^a ordem.—Prop. Adriano & François.
- PORTO GRANDE HOTEL DE PARIS.**—Maison de premier ordre, tenue à la française, située au centre de la ville Bains, salons de lecture et de réception. Boite aux lettres. Splendide jardin et hotel éclairé à la lumière électrique. On parle toutes les langues.—Rua da Fabrica.—Aufrère, propriétaire.
- PORTO Hotel Bragança.**—Aceio, mesa abundante e variada, vinho á discrição. Diaria, 1\$200 a 1\$000 réis.—Table d'hôte bien servie, vin à discrétion.
- PORTO Grande hotel do Porto.**—Le meilleur de la ville. Lits à ressorts. Omnibus. Téléphone. Boite aux lettres. Salles de lecture et de reception. Bains. Journaux.
- PORTO 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 Hotel Continental.**—R. Entreparedes (Frente á Batalha). Serviço de 1.^a ordem, preços moderados Frente do correio, theatros, muito central. Prop. Lopez Munhós
- PORTO Grande Hotel America Central.**—Um dos melhores da cidade, magnificas salas e quartos, banhos, caixa do correio etc. Aceio e bom serviço. Preços de 1\$000 a 1\$400 réis diarios.
- COVILHÃ Hotel Central do Castella**—Largo do Pelourinho.—Bom serviço de mesa—quartos confortaveis desde 1\$000 réis por dia.
- VIGO Hotel Continental**—Magnifica situação em face da ria, proximo de theatros, casinos, passeios, banhos etc. Preços 1\$200 a 1\$600 por dia. Prop. João José de Souza.
- GOUVEIA Hotel Hortas.**—Paragem indispensavel todos que se dirigirem á Serra da Estrella. Bom serviço. Trens e cavallos para a Serra e caminho de ferro. Preços modicos.
- SEVILHA Hotel d'Europe**—Fonda de Europa—prop. Bernardino Ricca. Salão de leitura. Omnibus na estação. Calle Gallegos 19, Sierpes 95. Meza redonda ás 6 horas. Fala se italiano, inglez, francez e portuguez.
- MALAGA Nuevo Hotel Victoria**—Prop. Cristóbal Gambero—Calle del Marqués de Larios, 9—Bellos aposentos, excellente serviço de 5 a 7,50 pesetas por dia.
- GRANADA Hotel Victoria**—prop. Federico Iniesta. Sitio o mais central proximo do commercio e dos theatros. Preços moderados. Central do caminho de ferro na porta do Hotel.

SOCIÉTÉ ANONYME FRANCO-BELGE
POUR LA FABRICATION DE
L'ACCUMULATEUR TUDOR
A PLAQUES INUSABLES
COMPANHIA DE ELECTRICIDADE

Accumuladores para estações centraes e installações particulares; mais de 1:400 baterias installadas no continente; acumuladores transportaveis para tracção, illuminação de comboios, etc.

TYPOS ESPECIAES DE GRANDE CAPACIDADE PARA ESTAÇÕES CENTRAES

Garantia:—A Sociedade encarrega-se da conservação e garantia das suas baterias de acumuladores durante um periodo variavel até 10 annos, mediante uma retribuição annual de 4 a 10 % do seu valor de venda, e segundo a importancia e as condições de funcionamento d'essas baterias. No final d'esse praso far-se-hão experiencias que demonstrem que as baterias estão ainda em estado de fornecer o trabalho total que a Sociedade garantiu.

Escriptorio tecnico e de administração em Paris, 19, rue de Rocroy

Administração central em Bruxellas, 26, Montagne aux Herbes Potagères

A Sociedade é a unica proprietaria em Portugal e Hespanha das patentes **TUDOR**; os falsificadores serão perseguidos rigorosamente. Todas as placas levam gravada uma marca da fabrica depositada com o nome **TUDOR**

MADRID

Ventura de la Vega, 1

HERRMANN SCHILLING

BARCELONA

Ronda de S. Pedro, 8

Representantes geral da casas

SIEMENS & HALSKE Berlim, Vienna, Londres, S. Petersburgo, Chicago

Installações completas de luz electrica, transporte de força, tramways electricos de conducção subterranea, aerea e por acumuladores, galvanoplastia e electro-metallurgia, machinas e aparelhos electricos de todas as classes.

Saechsische Maschinenfabrik zu Chemnitz antiga fabrica Rich. Hartmann—Material para caminhos de ferro de via larga e estreita, machinas de vapor, caldeiras, turbinas, machinas-ferramentas, machinas e teares para tecidos de todas as classes.

Deutsch-Oesterreichische Mannesmannröhren-Werke Officinas em Komotan (Bohemia) Remscheid Bon S/Gaar Landore (Gales)—Tubos d'aço laminado para conducções d'agua em baixa e alta pressão, conducções de vapor, gaz, ar e petroleo. Tubos para ferramentas, columnas, postes telegraphicos, pontes, eixos, etc.

Gasmotoren-Fabrik Deutz, Colonia-Deutz Novo motor **Otto** de 1 a 200 cavallos para gaz, benzina ou petroleo. Motores horisontaes e verticaes de 1 ou 2 cylindros.

Geradores de gaz Douzbn.

Fornece orçamentos e projectos a quem os pedir

DEPOSITO DE PRODUCTOS CERAMICOS

— DE —

João Carlos da Fonseca

66 — Rua de Vasco da Gama — 66

LISBOA

Tubos de grés para canalisações. — Ladrihos para parquet. — Cimentos. — Tijolo e barro refractario. — Balaustres para platibandas. — Estatuas e vasos para ornamentos.

Preços limitadissimos

J. B. FERNANDET & C.^a

Successores de José Gregorio Fernandes

Escriptorio:—LARGO DE S. JULIÃO, 19—LISBOA

Armazens de ferro e aço de todas as qualidades

Carvão de pedra para forja

Zinco, chumbo, cobre, folles para ferreiro, safras, bigornas, tornos, garrafas, garrafões, linho para cordoaria e para fiapão, flor de enxofre, enxofre em pedra e moído

37 A, Beco do Carvalho, a S. Paulo, 37 A

268 a 272, Rua Vinte e Quatro de Julho, 268 a 272

Armazem de ferragens, folha de Flandres, estanho, zinco, cobre, latão, chumbo em barra, laminado e de munição, louça de ferro estanhada e esmaltada, garrafas, garrafas, tinta para escrever e muitos outros artigos

15 a 17 — Largo de S. Julião — 15 a 17

La Métallurgique

Sociedade Anonyma de Construcção

SÉDE SOCIAL: 1, PLACE DE LOUVAIN

BRUXELLAS

Officinas de Construcção

TUBIZE. Nivelles et La Sambre

Material fixo e movel para Caminhos de ferro

linhas americanas e obras publicas

LOCOMOTIVAS — TENDERS — CARRUAGENS

WAGONS E WAGONETES

Gruas hydraulicas—Signaes—Mudanças e cruzamentos de via

PLACAS E PONTES ROTATORIAS

TRANSBORDADORES — RESERVATORIOS

Peças de forja diversas, molas e laminas—Rodas

Especialidade de rodas em ferro forjado

FUNDIÇÃO DE PEÇAS MECHANICAS E OUTRAS. PARAFUSOS, ESCAPULAS E PREGOS. CONSTRUCÇÕES METALLICAS DE PONTES E TELHADOS

Medalha de Progresso Vienna 1873—Medalha de Prata Paris 1878—Medalha d'ouro e Diplomas de honra Anvers 1885—Certificado de 1.^a classe, Nova Orleans 1885—Diplomas de honra, Bruxellas 1888—Fóra de Concurso. Paris 1889

Adresse telegraphico—*Métal, Bruxellas*

VALLS HERMANOS

ENGENHEIROS CONSTRUCTORES

Officinas de fundição e construção

FUNDADA EM 1854

19, CALLE DEL CAMPO SAGRADO, 19

(Ensanche, Ronda de San Paulo)

BARCELONA

(HESPAÑA)

Premiados com 23 medalhas de ouro e prata, 3 grandes diplomas de honra e 2 de progresso, pelas suas especialidades

Machinas e installações completas dos mais modernos systemas, para:

Fabricas de moagem de oleos, em pequena ou grande escala (prensas hydraulicas, de engrenagem, de volante ou alavanca etc.)

Fabricas de massas alimenticias, movidas a vapor ou por cavallos.

Fabricas de chocolate em pequena ou grande escala, movidas a braço, por cavallo ou por motor.

Fabricas de farinhas e seus annexos de machinaria etc.

Prensas para vinhos, bombas para trasfegar.

Machinas de vapor, motores a gaz, turbinas, bombas, noras, transmissões, guilhotinas, etc.

Especialidade em prensas hydraulicas e de todas as classes, para todas as applicações, segundo modelos dos seus systemas privilegiados.

Esta casa tem montado, e continúa montando, installações em toda a Hespanha, America e estrangeiro.—Numerosas referencias.

Telegr:—VALLS—CAMPO SAGRADO—BARCELONA

Telephone 595

CONSTRUCÇÕES EM TODO O GENERO

Escritorio: Rua dos Capellistas n.º 90, 2.º

LISBOA

Encarrega-se de todo o genero de construcções por empreitada ou administração.

Estudos e projectos

PREÇOS RASOAVEIS

Rua dos Capellistas, 90, 2.º



SOCIEDADE ANONYMA DAS OFFICINAS DE CONSTRUCCÃO

DE

MALINES

DIRIGIR-SE AOS SRS. ADMINISTRADORES DA SOCIEDADE

Material para caminhos de ferro, linhas americanas, rodas para locomotivas, tenders, wagons e tramways

FUNDICÇÃO E CALDEIRARIA

MALINES—Belgica

Cooperativa INDUSTRIA SOCIAL

RESPONSABILIDADE LIMITADA

FUNDADA EM 1872

Lisboa — RUA 24 DE JULHO — A' rampa de Santos

FUNDIÇÃO DE FERRO E BRONZE

Machinas a vapor, transmissões, rodas hydraulicas, turbinas, guindastes, bombas, prensas, material para caminhos de ferro, vigamentos, columnas, coberturas metallicas, e em geral, todos os productos da industria metallurgica.

PREÇOS MINIMOS

Rua Vinte e Quatro de Julho — LISBOA

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

M. Gonçalves

Cirurgião-dentista

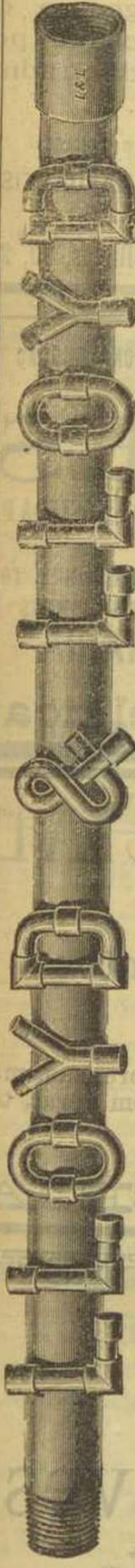
RESIDENCIA

L. do Calvario, 22, 2.º


CONSULTÓRIO

R. N. do Almada, 69, Lisboa.


MARCA registrada L & L Em Portugal




MARCA registrada L & L Em Portugal




EXPOSITION UNIVERSELLE 1889 PARIS



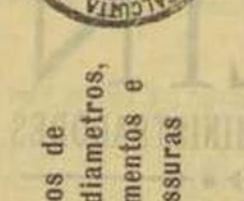
EXPOSITION UNIVERSELLE 1889 PARIS



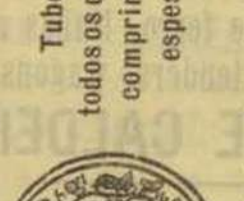
EXPOSITION UNIVERSELLE 1889 PARIS




EXPOSITION UNIVERSELLE 1889 PARIS




EXPOSITION UNIVERSELLE 1889 PARIS



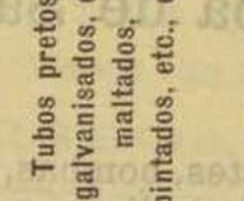
EXPOSITION UNIVERSELLE 1889 PARIS




EXPOSITION UNIVERSELLE 1889 PARIS




EXPOSITION UNIVERSELLE 1889 PARIS




EXPOSITION UNIVERSELLE 1889 PARIS




EXPOSITION UNIVERSELLE 1889 PARIS




EXPOSITION UNIVERSELLE 1889 PARIS



EXPOSITION UNIVERSELLE 1889 PARIS



EXPOSITION UNIVERSELLE 1889 PARIS



EXPOSITION UNIVERSELLE 1889 PARIS

BIRMINGHAM, Londres, Liverpool e Manchester. FABRICAS: Albion Tube Works, Birmingham e Coombs-Wood Tube Works, Haleowen
Fabricantes de todas as classes de tubos de ferro forjado e aço e accessorios para os mesmos
Tubos para caldeiras fixas, locomotivas e maritimas, para sondas, postes, etc., para pressão hydraulica e atmospherica, cylindros de vacuo, etc., etc.
Todos os tubos d'estas fabricas são submettidos a repetidas provas hydraulicas, a fim de garantir as resistencias
Empregam 1:000 operarios e machinas a vapor representando um aggregado na força de 500 cavallos indicados
Para especificações, etc., etc.

HERBERT CASSELS, 191, Mousinho da Silveira, PORTO, ou Lloyd & Lloyd, Birmingham

D. M. DA COSTA RIBEIRO & C.

Effectuam transacções em todos os ramos bancarios e commerciaes

Tomam e saccam letras sobre todo o reino.
 Compram e vendem papeis de credito.
 Taxam sobre todas as praças de Hespanha, mesmo sobre as menos importantes.

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

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

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

Royal Mail Steam Packet Company

(MALA REAL INGLEZA)



A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Em 3 de julho o paquete THAMES para:
 Pernambuco, Maceió, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos-Ayres

Para Southampton

O paquete TAMAR esperado em 16 do corrente.

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

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

AGENTES

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

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

Importante

A Gazeta dos Caminhos de Ferro é o UNICO jornal que põe os seus leitores ao facto de todas as questões de tráfego das linhas ferreas portuguezas, distribuindo-lhes AS TARIFAS ESPECIAES, e dando todas as informações sobre quaesquer preços de transporte. Indispensavel ao commercio, industria e agricultura.

Assignatura (Anno . . . 2:500 réis
(Semestre 1:200 »)

REDACÇÃO: Conde Barão, 91

LISBOA

Sempre que ha importante alteração na marcha dos comboios, a Gazeta dos Caminhos de Ferro offerece um novo horario d'estes.

TYPOGRAPHIA

DO

Commercio de Portugal

Obras de luxo.
Impressões a ouro e cores
sobre velludo, seda,
setim, etc.

Jornaes diarios ou
semanaes, estatutos, acções,
relatorios, facturas, letras,
recibos, memoranda,
avisos.

35, RUA IVENS

LISBOA

GAZETA
DOS
CAMINHOS DE FERRO

Brinde aos Leitores
HORARIO

OFFICIALMENTE CONFERIDO
DA

PARTIDA E CHEGADA
DE

TODOS OS COMBOIOS
EM 16 DE JULHO DE 1893

REDACÇÃO: — Conde Barão, 91

LISBOA

| | |
|-------------------------|-------------------------|
| Lisb. R. a Porto | Porto a Lisb. R. |
| <i>Part. Cheg.</i> | <i>Part. Cheg.</i> |
| 8-45 t. 7-20 m. | 2-45 t. 4-30 m. |
| 10-0 t. 10-30 m. | 7-0 t. 5-30 m. |

| | |
|---------------------------|---------------------------|
| Lisb. C.S. a Port. | Port. a Lisb. C.S. |
| 7-30 m. 9-0 t. | 8-45 m. 10-30 t. |

| | |
|-----------------------|-----------------------|
| Aveiro a Porto | Porto a Aveiro |
| 4-0 m. 6-25 m. | 4-15 t. 6-37 t. |

Excepto aos domingos

| | |
|--------------------|-------------------|
| 11-20 m. 3-35 t. | 5-30 m. 9-35 m. |
|--------------------|-------------------|

| | |
|------------------------|------------------------|
| Espinho a Porto | Porto a Espinho |
| 8-15 m. 9-3 m. | 7-0 m. 7-45 m. |

| | |
|---------------------------|---------------------------|
| Lisb. R. a V. Alc. | V. Alc. a Lisb. R. |
| 7-30 t. 5-10 m. | 8-45 t. 6-30 m. |

| | |
|--|--|
| 2. ^{as} 4. ^{as} e sab. | 2. ^{as} 4. ^{as} e 6. ^{as} |
| 7-15 t. 1-50 m. | 9-40 m. 4-8 t. |

| | |
|--------------------------|--------------------------|
| Lisb. R. a Badaj. | Badaj. a Lisb. R. |
| 7-30 t. 6-35 m. | 7-0 t. 6-30 m. |

| | |
|--------------------------|--------------------------|
| Lisb. C.S. a Bad. | Bad. a Lisb. C.S. |
| 7-30 m. 9-15 t. | 8-45 m. 10-30 t. |

| | |
|---------------------------|---------------------------|
| Lisb. C.S. a Sant. | Sant. a Lisb. C.S. |
| 11-0 m. 1-40 t. | 6-45 m. 9-20 m. |

| | |
|-------------------|-------------------|
| 4-30 t. 7-10 t. | 6-15 t. 8-52 t. |
|-------------------|-------------------|

| | |
|------------------------------------|-------------------------|
| Lisb. R. a Cald. | Cald. a Lisb. R. |
| <i>Segundas quintas e sabbados</i> | |
| 4-30 t. 7-30 t. | 8-0 m. 10-55 m. |

| | |
|-------------------------------------|-------------------------------------|
| Lisboa R. a Fig.^a | Fig.^a a Lisboa R. |
| <i>Part. Cheg.</i> | <i>Part. Cheg.</i> |
| 7-0 m. 3-0 t. | 3-15 t. 11-0 t. |

| | |
|--------------------------|--------------------------|
| Lisb. R. a Leiria | Leiria a Lisb. R. |
| 6-0 t. 1-15 m. | 1-30 m. 8-40 m. |

| | |
|-------------------------|-------------------------|
| Cald. a Figueira | Figueira a Cald. |
| 2-45 t. 7-55 t. | 5-45 m. 10-40 m. |

| | |
|--------------------------|--------------------------|
| Figueira a Alfar. | Alfar. a Figueira |
| 4-50 m. 5-32 m. | 5-45 m. 6-45 m. |

| | |
|------------------|-------------------|
| 2-0 t. 3-0 t. | 3-15 t. 4-15 t. |
| 7-0 t. 7-59 t. | 8-5 t. 8-49 t. |

| | |
|------------------------|------------------------|
| F. a B. Amieira | B. Amieira a F. |
| 8-0 m. 8-20 m. | 10-15 m. 10-35 m. |

| | |
|--------------------------|--------------------------|
| Lisb. R. a Cintra | Cintra a Lisb. R. |
| 7-0 m. 8-11 m. | 7-30 m. 8-40 m. |

| | |
|-------------------|-------------------|
| 8-45 m. 9-51 m. | 8-30 m. 9-30 m. |
| 11-0 m. 12-3 t. | 11-0 m. 12-0 t. |

| | |
|-------------------|-------------------|
| 3-30 t. 4-33 t. | 3-30 t. 4-30 t. |
| 5-0 t. 6-3 t. | 6-15 t. 7-15 t. |

| | |
|--------------------|--------------------|
| 6-0 t. 7-16 t. | 9-30 t. 10-32 t. |
| 9-45 t. 10-50 t. | — — |

Aos domingos e dias sant.

| | |
|-------------------|-------------------|
| 1-30 t. 2-33 t. | 8-10 t. 9-10 t. |
|-------------------|-------------------|

| | |
|------------------------|------------------------|
| Bemfic. a Casco | Casco a Bemfic. |
| 8-30 m. 9-52 m. | 5-40 m. 7-5 m. |

| | |
|-------------------------|-------------------------|
| Lisb. R. a Casco | Casco a Lisb. R. |
| <i>Part. Cheg.</i> | <i>Part. Cheg.</i> |
| 6-30 m. 7-56 m. | 8-30 m. 9-49 m. |

| | |
|---------------------|---------------------|
| 11-30 m. 12-52 t. | 10-30 m. 11-49 m. |
| 4-15 t. 5-37 t. | 4-30 t. 5-58 t. |

| | |
|--------------------|-------------------|
| 5-15 t. 6-37 t. | 6-30 t. 7-51 t. |
| 9-15 t. 10-37 t. | 8-30 t. 9-59 t. |

| | |
|---------------------|---------------------|
| 11-30 t. 12-48 m. | 11-30 t. 12-49 m. |
|---------------------|---------------------|

| | |
|----------------------------------|------------------------|
| Alcant. a Casco | Casco a Alcant. |
| <i>Aos domingos e dias sant.</i> | |

| | |
|------------------|-------------------|
| 2-0 t. 2-56 t. | 7-30 t. 8-27 t. |
|------------------|-------------------|

| | |
|------------------------|------------------------|
| Abran. a Guard. | Guarda a Abran. |
| 1-15 m. 9-25 m. | 7-0 m. 4-0 t. |

| | |
|--------------------|-------------------|
| 1-45 t. 11-30 t. | 4-0 t. 12-23 m. |
|--------------------|-------------------|

| | |
|---------------------------|---------------------------|
| Lisb. T. P. a Faro | Faro a Lisb. T. P. |
| 4-30 t. 5-0 m. | 6-30 t. 7-0 m. |

| | |
|---------------------------|---------------------------|
| Lisb. T. P. a Pias | Pias a Lisb. T. P. |
| 8-0 m. 4-55 t. | 8-10 m. 4-40 t. |

| | |
|-------------------|------------------|
| 4-30 t. 2-45 m. | 8-30 t. 7-0 m. |
|-------------------|------------------|

| | |
|--------------------|--------------------|
| Faro a Pias | Pias a Faro |
| 6-30 t. 2-45 m. | 8-30 t. 5-0 m. |

| | |
|---------------------------|---------------------------|
| Lisb. T. P. a Ext. | Ext. a Lisb. T. P. |
| 8-0 m. 3-45 t. | 12-10 m. 7-0 m. |

| | |
|--------------------|-------------------|
| 4-30 t. 11-10 t. | 9-10 m. 4-40 t. |
|--------------------|-------------------|

| | |
|---------------------------|---------------------------|
| Lisb. T. P. a Set. | Set. a Lisb. T. P. |
| <i>Part. Cheg.</i> | <i>Part. Cheg.</i> |
| 8-0 m. 10-10 m. | 8-0 m. 9-50 m. |

| | |
|--|-------------------|
| 4-30 t. 6-25 t. | 2-30 t. 4-40 t. |
| <i>Dom.^o e Sant.^{os}</i> | 4-50 t. 7-0 t. |

| | |
|-------------------|------------------|
| 6-50 m. 8-23 m. | 6-0 t. 7-45 t. |
|-------------------|------------------|

| | |
|-------------------------|-------------------------|
| Beja a C. Branca | C. Branca a Beja |
| 4-15 t. 7-6 t. | 6-10 m. 9-0 m. |

| | |
|-----------------------|-----------------------|
| P. Novo a Set. | Set. a P. Novo |
| 5-40 m. 6-7 m. | 4-45 t. 5-7 m. |

| | |
|-------------------|-------|
| 3-15 t. 3-42 t. | — — |
|-------------------|-------|

| | |
|--------------------|--------------------|
| Beja a Faro | Faro a Beja |
| 11-10 m. 7-40 t. | 6-20 m. 2-30 t. |

| | |
|-----------------------------------|------------------------------------|
| Fig.^a a V. Form | V. Form. a Fig.^a |
| 5-25 m. 3-30 t. | 9-15 m. 8-0 t. |

| | |
|-------------------------|-------------------------|
| Figueir. a Pamp. | Pamp. a Figueir. |
| 3-10 t. 4-48 t. | 7-15 m. 9-10 m. |

| | |
|----------------------|----------------------|
| Pamp. a Mang. | Mang. a Pamp. |
| 6-35 t. 9-47 t. | 9-45 m. 12-54 t. |

| | |
|----------------------------------|-----------------------|
| Mang. a Guarda | Guarda a Mang. |
| <i>Só 4.^{as} e sab.</i> | |

| | |
|--------------------|-------------------|
| 10-0 t. 12-50 m. | 6-40 m. 9-28 m. |
|--------------------|-------------------|

| | |
|-----------------------|-----------------------|
| Porto a Vianna | Vianna a Porto |
| 5-0 m. 10-23 m. | 5-30 t. 10-30 t. |

| | |
|--|--|
| | |
|--|--|

| | |
|------------------------|------------------------|
| Porto a Valença | Valença a Porto |
| <i>Part. Cheg.</i> | <i>Part. Cheg.</i> |
| 8-20 m. 1-26 t. | 2-40 m. 8-19 m. |

| | |
|--------------------|-------------------|
| 11-0 m. 3-15 t. | 9-45 m. 2-15 t. |
| 5-40 t. 11-45 t. | 12-30 t. 6-0 t. |

| | |
|-------|--------------------|
| — — | 3-25 t. 10-30 t. |
|-------|--------------------|

| | |
|------------------------|-----------------------|
| Vian. a Valença | Valença a Vian |
| 7-0 m. 9-15 m. | 3-25 t. 5-20 t. |

| | |
|----------------------|----------------------|
| Porto a Braga | Braga a Porto |
| 5-0 m. 8-10 m. | 5-40 m. 8-19 m. |

| | |
|--------------------|--------------------|
| 8-20 m. 10-45 m. | 11-45 m. 2-15 t. |
| 11-0 m. 1-20 t. | 3-25 t. 6-0 t. |

| | |
|-------------------|--------------------|
| 5-40 t. 8-25 t. | 6-50 t. 10-30 t. |
|-------------------|--------------------|

Domingos e dias sant.

| | |
|-------------------|-------------------|
| 7-10 m. 8-57 m. | 9-20 t. 11-8 t. |
|-------------------|-------------------|

| | |
|---------------------|---------------------|
| Nine a Braga | Braga a Nine |
| 4-25 t. 5-0 t. | 9-19 m. 9-54 m. |

| | |
|-------------------------|-------------------------|
| Port. a B.d'Alva | B.d'Alva a Port. |
| 7-40 m. 3-15 t. | 10-40 m. 6-30 t. |

| | |
|--------------------|--------------------|
| Porto a Tua | Tua a Porto |
| 1-25 t. 9-30 t. | 3-0 t. 10-45 t. |

| | |
|----------------------|----------------------|
| Porto a Regoa | Regoa a Porto |
| 6-0 t. 11-30 t. | 3-28 m. 8-19 m. |

| | |
|-------------------------|-------------------------|
| Regoa a B.d'Atv. | B.d'Alv. a Regoa |
| 5-0 m. 10-10 m. | 5-0 t. 10-10 t. |