

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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

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

REDACÇÃO — Conde Barão, 91 — LISBOA

## Annexos d'este numero

Tarifa de reexpedição n.º 2 para serviço a domicilio em Estoril, Cascaes e Caldas da Rainha.  
3.º Brinde-horario para carteira.

## SUMMARIO

Os negocios da Companhia Real.  
A nossa carta da Belgica, por A. Urban.  
Parte Official.—portarias de 11 e 13 de julho.  
Tarifas de transporte.  
O porto de Lisboa.  
Notas de viagem.—V—Cadiz.  
Carta da Suissa.  
Direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro. — Nota do estado dos trabalhos em 31 de março.  
Commercio portuguez.  
A nossa independencia e o iberismo.  
O canal de Suez.  
Companhia portugueza Hygiene.  
Madrid-Caceres-Portugal.  
Boletim financeiro — de Lisboa, por J. F.  
Situacao dos fundos portuguezes nas bolsas de Lisboa, Londres e Paris.  
Cotações dos titulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro.  
Receita dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhóes.  
Linhas portuguezas. — Urbana do Porto. — Quelimane-Chire. — Pungue. — Cintura de Lisboa. — Lourenço Marques-Torres Novas-Alcanena.  
Linhas hespanholas. — Vellena a Alcoy. — Caminho de ferro do Meridiano. — Calatayud-Teruel-Sagunto. — Madrid a Zaragoza e a Alicante. — Caminho de ferro aereo. — Zaragoza ao Mediterraneo. — Luchana a Muagua. — Avila a Salamanca. — Valladolid a Ariza.  
Linhas estrangeiras.—França.—Italia.—Russia.—Suissa.—Turquia.—Brazil.—Guatemala.  
Mercado de metaes.  
Avisos de serviço.  
Arrematações.  
Agenda do viajante.  
Annuncios.

## Os negocios da Companhia Real

N a sessão de 14 d'este mez foi aprovado pela camara dos dignos pares do reino o projecto de iniciativa do governo, auctorizando-o a permitir a reorganisação da companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, projecto que já tinha obtido igual approvação da camara dos deputados.

Nas bases em que foi dada aquella auctorisação encontram-se as disposições legislativas de que carecia o acordo feito pela companhia com os seus obrigacionistas e demais credores, para ser valido para todos os interessados, uma vez que a maioria o sancione.

Alem d'isto permite-se a criação de 560:000 obrigações privilegiadas com que a companhia pagará a dívida fluctuante e liquidará as contas com as companhias hespanholas, recebendo as restantes os actuaes obrigacionistas em troca das antigas obrigações que serão em parte convertidas nas privilegiadas.

Estão portanto sanadas as dificuldades legaes que obstavam á regularisação da companhia, em conformidade dos accordos realisados, sendo por isso de esperar que brevemente se reconstitua legalmente a companhia

e de modo a que a exploração das suas linhas venha a compensar os sacrificios que ora fazem os obrigacionistas e demais credores.

Damos em seguida a parte do relatorio do sr. ministro das obras publicas, e a da proposta, referentes a este assumpto, separando a parte de um e outra que se refere ás obras do porto de Lisboa para outro artigo que adiante publicamos.

Senhores. — Para duas questões importantes tem o governo de chamar a vossa attenção; uma refere-se á companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, outra ao porto de Lisboa.

A companhia real dos caminhos de ferro portuguezes achou-se em 1891 n'uma situação embaraçosa, que não lhe permitiu fazer face aos seus compromissos e a obrigou a suspender pagamentos. Resultaram d'isso reclamações dos credores e varios pleitos, que collocaram a companhia em grandes apuros, tornando necessaria a intervenção do governo, o qual por decreto de 21 de abril de 1892 providenciou por modo a garantir a effectividade da intervenção simultanea dos diferentes interessados na mesma companhia; dando a esta tempo para regularizar a sua situação e hibilitar-se a satisfazer os seus compromissos.

Dependendo a regularização dos negocios da companhia de concessões dos credores da dívida fluctuante que facilitem o pagamento dos respectivos creditos em harmonia com os recursos de que a mesma pôde dispor, e de accordos com os portadores de obrigações tendentes a reduzir os encargos dos titulos actualmente em circulação, a assembléa geral da companhia real dos caminhos de ferro portuguezes deu ao conselho de administração auctorizações para fazer uma combinação n'esse sentido com todos os credores. O conselho de administração abriu negociações com os diversos interessados e é lícito esperar que essa combinação chegará a bom termo.

Como, porém, semelhante combinação não poderá tornar-se definitiva sem intervenção do estado, já por ser este um dos maiores credores da companhia, já porque pôde dar-se o caso de ser indispensavel adoptar algumas providencias especiaes, que não se ajustem perfeitamente ás disposições da legislação vigente, com respeito á criação de obrigações, á acceptação por parte da minoria dos credores, dos accordos feitos com a maioria, á participação dos portadores de obrigações na administração da companhia e a algum outro ponto, entende o governo necessário achar-se auctorizado a decretar as providencias adequadas para tornar effectiva a combinação que se fizer entre a companhia e os seus credores, quando o governo a julgue acceptável.

E para defesa dos direitos do estado com respeito ás linhas ferreas de que a companhia é concessionaria, vista mesmo a intima ligação dos interesses do estado e da companhia, torna-se sem duvida conveniente que o governo tenha o direito de se oppôr a quaisquer resoluções da assembléa geral ou dos corpos gerentes que prejudiquem aquelles interesses do estado ou offendam as leis e os estatutos em vigor.

Artigo 1.º E' o governo auctorizado :

1.º A tomar as providencias necessarias para assegurar o reembolso das quantias de que o estado é credor á companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, bem como para se regularizar a situação financeira e administrativa da mesma companhia, podendo n'esta conformidade :

a) Permittir e tornar exequivel a conversão de todas as obrigações da companhia em circulação, quando essa conversão se mostre accepte pela maioria dos obrigacionistas, pela fórmula que fôr determinada;

b) Permittir a criação de novas obrigações privilegiadas ou não privilegiadas, sendo n'este caso substituidas por elles todas as actualmente existentes;

c) Conceder representação na administração da companhia aos portadores das obrigações.

§ unico. Esta auctorisação é sujeita ás seguintes condições :

—que nenhum novo encargo advirá para o tesouro nem prejuizo para os direitos garantidos ao estado nos actuais contratos;

—que os estatutos da companhia serão reformados de maneira a garantirem uma efficaz accão e fiscalisação do governo na administração da companhia, podendo o governo suspender e anular as deliberações da mesma companhia, sobre emissão de titulos, aquisição ou arrendamento de linhas, contractos de empreitadas geraes ou quaisquer outros actos de administração contrários ás leis e aos estatutos.

### A nossa carta da Belgica

Bruxellas, 4 de julho de 1893.

Consta-me que um importante productor da bacia carbonifera do Liège acaba de concluir um grande contracto para o fornecimento de carvão de coke, por mais 50 centimos da ultima cotação, ou seja 8,50 fr., enquanto que para os cokes os principaes contractos do trimestre de julho a outubro quasi todos se teem renovado em boas condições.

Escrevem de Antuerpia a um dos nossos collegas:

«Certos orgãos, ocupando-se especialmente do estudo das questões economicas, anunciaram que o ministro dos caminhos de ferro está estudando o meio de crear tarifas directas para transporte de mercadorias das estações belgas para os paizes do ultramar».

Julgamos poder afirmar que, apesar da oposição feita a esta nova medida por certas associações commerciaes, principalmente pela camara de commercio de Antuerpia, o sr. Vandenpeereboom acaba de tomar uma decisão sobre este assumpto: anunciando a certas companhias de navegação que lhe teem feito propostas, que se acha disposto a combinar com elles as tarifas directas que farão o objecto das convenções actualmente em elaboração.

Será curioso seguir o desenvolvimento das nossas relações commerciaes com os paizes longiquos, graças á fixação de preços firmes de transporte, tanto na parte maritima como na terrestre. Esta idéa nova na Belgica, já ha tres annos que foi posta em practica na Allemanha.

Conforme diz *L'Etoile* a ultima adjudicação de travessas para as vias do estado belga accusa uma diminuição de 25 % sobre os preços dos fornecimentos anteriores.

Durante os primeiros cinco meses de 1893 entraram no porto de Gand, 365 navios representando em total 129.673 toneladas; diferença com o anno anterior no mesmo periodo 27 navios e 13.921 toneladas.

Movimento dos portos belgas em maio de 1893 e 1892:

|                | Número de navios |      | Tonelagem |         |
|----------------|------------------|------|-----------|---------|
|                | 1893             | 1892 | 1893      | 1892    |
| Entrados em    |                  |      |           |         |
| Antuerpia .... | 407              | 384  | 434:544   | 403:758 |
| Gand ....      | 90               | 70   | 41:543    | 37:260  |
| Ostende....    | 127              | 127  | 64:508    | 65:796  |
| Bruxellas .... | 15               | 12   | 2:333     | 2:016   |
| Outros portos. | 24               | 15   | 5:040     | 3:677   |
|                | 663              | 608  | 547:968   | 512:507 |
| Sahidos de     |                  |      |           |         |
| Antuerpia .... | 388              | 382  | 405:847   | 390:316 |
| Gand ....      | 85               | 66   | 38:558    | 32:912  |
| Ostende....    | 125              | 123  | 62:662    | 64:896  |
| Bruxellas .... | 15               | 11   | 2:384     | 1:914   |
| Outros portos. | 21               | 19   | 4:729     | 4:728   |
|                | 634              | 608  | 515:179   | 494:756 |

As exportações de mercadorias de New-York para Antuerpia elevaram-se durante a semana fina em 12 de junho a um valor total de 207:516 dollars.

Na segunda camara dos Estados Geraes dos Paizes-Baixos, o ministro dos negocios estrangeiros declarou, em 23 de junho, que as negociações com a Belgica relativas ás facilidades a combinar com os habitantes das fronteiras para a importação de gado ainda não se acham concluidas.

Entabolar-se-ha mais tarde negociações com a Belgica e a Allemanha para a conclusão d'uma convenção internacional relativa ás medidas a tomar contra as doenças do gado.

As receitas aduaneiras em maio d'este anno ultrapassam consideravelmente as do mes correspondente dos tres ultimos annos. Eis a comparação de maio para os cinco primeiros meses:

|          | 1893       | 1892       | 1891       | 1890       |
|----------|------------|------------|------------|------------|
| Maio...  | 2.852:369  | 2.617:739  | 2.391:374  | 2.533:317  |
| 5 meses. | 13.712:269 | 13.516:611 | 13.123:992 | 13.162:649 |

Pensa-se em crear, em Bruxellas, sob o titulo de Banque d'Epargne Populaire, uma instituição, cujo fim seria offerecer ás classes trabalhadoras o meio de adquirir titulos do estado e das cidades, por pagamentos successivos, e em condições honestas e rasoaveis, e que nada terão de commum com as offerecidas por certas agencias muito conhecidas dos tribunaes.

Muitos industriaes e capitalistas honrosamente conhecidos farão parte da administração d'este estabelecimento financeiro.

A. Urban.

### Parte oficial

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção dos serviços de obras publicas

Repartição de caminhos de ferro

Tendo sido presente a Sua Magestade El-Rei um protesto apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portugueses em 16 de março de 1892, e renovado em 22 de dezembro do mesmo anno, contra as concessões do prolongamento até Cantanhede do caminho de ferro de via reduzida, sistema americano, entre o Arcão e Lagôa, feitas pelas camaras municipaes dos concelhos de Mira e Cantanhede, allegando o disposto no artigo 34º do contracto de 14 de setembro de 1859;

Considerando que a linha alludida e o prolongamento mencionado não constituem uma linha paralela á do norte, não estando, portanto, comprehendida nas disposições do artigo citado;

Considerando, além d'isto, que as concessões impugnadas foram feitas pelas camaras municipaes dos concelhos de Mira e Cantanhede no uso de attribuições proprias, e que o privilegio da companhia real dos caminhos de ferro portugueses se refere expressamente ás concessões do governo, não estando n'esse caso as que, segundo as leis, pôdem ser feitas pelas corporações locaes administrativas, e que, portanto, mesmo que o protesto da companhia tivesse fundamento, não era perante o governo, mas sim perante as instancias competentes que a companhia deveria recorrer das concessões alludidas:

Ha por bem o mesmo augusto senhor, conformando-se com o parecer dos fiscaes superiores da corôa e fazenda, mandar declarar á companhia real dos caminhos de ferro portugueses que o seu protesto é improcedente, não podendo, portanto, ser attendido.

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

Paço, em 11 de julho de 1893.— Bernardino Luiz Machado Guimaraes.

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

Sua Magestade El-Rei, a que foram presentes uma representação da camara municipal do conselho de S. João da Pesqueira e outra de varios habitantes do mesmo concelho, pedindo que o apeadeiro de Ferradosa, no caminho de ferro do Douro, seja elevado á categoria de estação de 4.<sup>a</sup> classe: ha por bem, conformato-se com informação do director dos caminhos de ferro do Minho e Douro, ordenar que o referido apeadeiro passe a ser considerado estação de 4.<sup>a</sup> classe.

O que se comunica ao director dos caminhos de ferro do Minho e Douro, para os efeitos devidos.

Paço, em 13 de julho de 1893.— *Bernardino Luiç Machado Guimarães.*

Para o director dos caminhos de ferro do Minho e Douro.

## Tarifas de transporte

**Transportes a domicilio em Estoril, Cascaes e Caldas da Rainha.**— A companhia real poe em vigor, desde hontem, uma nova tarifa, que vae annexa ao nosso numero de hoje, e que é incontestavel utilidade para os banhistas de Estoril, Cascaes e Caldas da Rainha.

O serviço a domicilio que por essa tarifa se estabelece faculta ao publico, por uma pequena quantia, receber em sua casa, com rapidez e regularidade, qualquer encommenda até 50 kilogrammas, o que se torna de grande vantagem para quem, como em geral os veraneadores, está frequentemente recebendo pequenos volumes, da capital e de outros pontos do paiz, e corta abusos que em geral são praticados pelos moços avulsos de que ha que servir-se quem está em terra estranha.

Serviço identico sabemos que se está estudando para ser posto em prática em Lisboa onde, pela extensão da area e orographia da cidade, é muito mais difícil implantar um serviço n'este genero.

**Bilhetes de banhos.**— A administração das linhas do Sul e Sueste publicou um novo serviço de bilhetes de ida e volta, tanto individuaes como collectivos, para Lisboa, Barreiro, Setubal, Messines, Albufeira e Faro, validos por dois mezes e com redução de preços sobre a tarifa ordinaria.

No proximo numero publicaremos este serviço.

**Um agradavel passeio.**— Para os habitantes das povoações servidas pelas estações da Figueira à Pampilhosa, oferece a companhia da Beira Alta uma agradavel digressão nos dias 24 e 25 do corrente, em que se realiza em Montemór uma romaria e a visita á apreciavel matta da Foja, realisando um serviço de bilhetes de ida e volta por preços reduzidos, anunciado hoje na nossa secção *Arisos de serrico*, e para o qual chamamos a attenção dos nossos leitores d'aquellas localidades.

## O porto de Lisboa

Como em artigo principal dizemos, o sr. ministro das obras publicas propôz ás camaras um pedido de auctorização para modificar o contracto de 20 de abril de 1887 com o empreiteiro d'estas obras, contracto cuja suspensão se dera em junho do anno passado, sendo continuados os trabalhos por administração do estado, por conta do empreiteiro.

O relatorio do sr. Bernardino Machado e respectivo artigo da proposta agora apresentada, dizem assim:

Tendo o empreiteiro das obras do porto de Lisboa, em seguida a contestações com o governo, suspendido a execução dos trabalhos, foi determinado pela portaria de 26 de julho de 1892 que o estado assumisse a administração das obras por conta da em-

presa; e desde então teem elas sido dirigida pelo pessoal technico do ministerio das obras publicas.

Sem embargo da capacidade de que o mesmo pessoal tem dado provas na execução das obras, semelhante situação, alias prevista na legislação applicavel, não pode deixar de considerar-se anormal; e para do melhor modo restabelecer as condições normaes, diminuindo ao mesmo tempo, quanto possível, os encargos do thesouro, se sollicita a auctorização constante do n.<sup>o</sup> 2.<sup>a</sup> da proposta de lei.

Reducem-se os encargos resultantes da empreitada das obras do porto de Lisboa, limitando os trabalhos aos que sejam indispensaveis para as necessidades actuaes da capital, sem prejuizo do plano geral, cuja execução completa ficará adiada para quando as circumstancias a permittam. Valorisam-se desde logo as obras já feitas e as que se forem executando, apropriando-as aos usos commerciaes, de modo que d'ellas beneficiem imediatamente o thesouro, e o commercio e a navegação.

O rendimento liquido da exploração do porto é compartilhado entre o estado e o empreiteiro, que assim terá todo o empenho em augmental-o, ficando convenientemente salvaguardados os interesses publicos, pois que a taxação das tarifas dependerá da approvação do governo.

Ao cabo de dez annos, quando é de presumir que tenham cessado todas as incertezas e embaraços iniciaes, passará a exploração para as mãos do estado, ao qual deverá ser entregue o porto completamente apercebido e em perfeito estado de conservação; podendo talvez mesmo destinar-se desde então uma parte da totalidade do producto da exploração para occorrer ás despesas com as restantes obras necessarias á execução completa do plano geral dos melhoramentos do porto de Lisboa.

Em presença do que fica exposto tenho a honra de submeter á vossa apreciação a seguinte proposta de lei.

E' o governo auctorizado:

2.<sup>a</sup> A modificar com o empreiteiro das obras do porto de Lisboa o contracto de 20 de abril de 1887 nos termos seguintes:

a) Para pagamento das obras a executar, além dos trabalhos já realizados, os futuros desembolsos do estado não excederão a quantia de 2.800:000\$000 réis;

b) As obras a executar serão as indicadas pelo governo, tendo em attenção na sua escolha que não seja prejudicado o prosseguimento futuro do plano geral adoptado, comprehendendo-se nas mesmas obras a construcção de um dique de reparação;

c) Na nova empreitada serão adoptados os preços unitarios da empreitada geral sem qualquer clausula relativa ao agio do ouro;

d) Todas as obras comprehendidas na nova empreitada estarão concluidas dentro do prazo de cinco annos a contar da data da approvação do respectivo contracto.

§ unico. Ao empreiteiro será concedida, nos termos da legislação aduaneira, a exploração commercial da 1.<sup>a</sup> secção do porto, por um período de tempo que não excederá cinco annos além do destinado á construcção nos termos da alínea d) do n.<sup>o</sup> 2.<sup>a</sup>

a) O governo continuará a cobrar integralmente, como receita do estado, o *imposto de carga*, ou qualquer outro que venha a substituir-o;

b) As tarifas da exploração commercial do porto serão propostas pelo empreiteiro e aprovadas pelo governo, ouvida a associação commercial de Lisboa;

c) Nos ultimos cinco annos de exploração commercial do porto, o rendimento liquido será compartido entre o estado e a empreiteira, pertecendo ao estado 30 por cento no primeiro anno, 35 por cento no segundo, 40 por cento no terceiro, 45 por cento no quarto e 50 por cento no quinto;

d) O empreiteiro manterá o porto, seus accessorios e dependencias em perfeito estado de conservação, e assim o entregará ao governo, findo o prazo da concessão da exploração.

Dos argumentos em que o digno ministro fundamenta esta parte da sua proposta transparece bem a utilidade e oportunidade d'ella.

O contracto de 20 d'abril de 1887 fixou o preço total da obra da primeira secção em 10:700 contos; d'estes faltavam ainda proximamente dois terços (7:000 contos) a gastar, para a conclusão dos trabalhos, e se agravarmos esta verba com as diferenças de cambio que o empreiteiro exigia, acharemos que o thesouro teria que despender cerca de 7.200 contos, em quatro annos, ou 1:800 contos por anno.

Na actual situação do nosso thesouro era isso impossivel, e a continuarem os trabalhos como estavam sendo feitos, não só se manteria a questão irritante com o empreiteiro, questão que, por qualquer circumstancia,

poderia tornar-se incomoda, como não deixaria alterar-se o plano dos trabalhos, o que obrigaría a uma enorme despesa que não podemos fazer.

Assim, dos 7:000 contos ou mais a dispendar, fixa-se a despesa, nos cinco annos, em 2:800 contos, addiando a importante verba restante por meio da reducção dos trabalhos, aproveitando quanto possível o que existe e completando-o na sua parte mais urgente, até que o thesouro se ache mais abastado ou que as proprias obras vão dando rendimento que se empregue no seu complemento.

A concessão ao empreiteiro do producto da exploração dos primeiros cinco annos, em absoluto, e dos cinco seguintes, partilhada com o estado, é uma compensação que o governo dá com o fim de, passado esse periodo, receber as obras completas, com todos os seus apparelhos, e, o que tambem não é pouco, com o serviço completamente organizado de forma a render o mais possível, isto é, bem mais do que o porto renderá nos primeiros annos e muito mais do que renderia, em tal periodo inicial, em poder do estado.

Não nos parece, pois, na generalidade, que fosse má a negociação para a conclusão d'esta pendencia, e se absolutamente boa não foi, o governo tem desculpa n'esta theoria que ninguem contestará:—era indispensável fazer-se, e não se poude fazer melhor.

## Notas de Viagem

### V Cádiz

A diversidade de costumes, entre as diferentes cidades hespanholas, já muitas vezes me tem preparado grandes surpresas.

Nenhuma, porém, confesso, foi para mim mais extraordinaria do que a visita á sentinelha avançada do Atlântico, depois de ter deixado Sevilha em plena festa.

Porque é tambem a este facto que se deve, quero crê-lo, a prodigiosa diferença que nota quem vem da capital andaluza, e entra os muros de Cádiz; quem deixa uma cidade toda animação e bulício, e se encontra n'umas ruas desertas, ladeadas por uns estabelecimentos sem importancia, onde os caixeiros teem bocejos contemplativos para as fazendas e bijoutarias que se expõe nas vidraças com as desmaijadas cōres demonstrativas de que já ha muito que ali... bocejam tambem á espera de freguez.

Onde está a animação d'esta cidade? onde os homens, alegres, falladores, parados nas praças, circulando nas ruas; onde os vehiculos, regorgitando de passageiros como nas outras cidades; onde as lindas gaditanas de olhar fascinador; onde, finalmente, os cafés que, em toda a Hespanha, centralisam o movimento, onde palpita a vida das cidades?

Nada!

Ruas estreitas onde a custo cruzam dois trens; carros de carreira, nenhum; homens, alguns, raros, que falam baixo e pouco, circumspectos, como se os preoccupassem altos assumptos, vão caminho de casa ou do escriptorio; senhoras,—vi tres em toda a tarde;—jardins, se é bem bonito o passeio de *las Delicias!*—completamente deserto—cafés... isso é que é o *clou* da minha descrição—não ha cafés em Cádiz! oh! surpresa!

Os estabelecimentos d'este genero teem entre quatro e umas dez mesas, o maximo, e em redor d'ellas... bancos e raros frequentadores.

Ali toma-se café, toma-se, mas por uma forma ori-

ginalissima em toda a Hespanha, em toda a Europa, creio.

O café é feito especialmente para cada freguez, em uma cafeteira russa, na qual é servido com a pachorra de quem está pouco habituado a que os freguezes tenham a phantasia de pedir tal bebeda.

Em menos de vinte minutos ninguem consegue ter na chaveta uma agua escura, que o freguez tem que vasar da cafeteira. Justificam este costume porque assim a bebeda é mais aromatico, e o publico melhor servido.

N'este ponto d'accordo, porque ninguem dirá que não se toma em Cádiz o verdadeiro café, visto que se toma o liquido... e o pó.

A rua principal é a *Calle Ancha*, tão larga como a nossa rua da Palma, na sua parte mais estreita. E' ahi que pela noite (pela noite só) se reune algum povo, senhoras, homens, que fallam com certa animação e se dirigem ao theatro ou a compras nos estabelecimentos proximos.

Os edificios são, em geral, de construcção elegante, encimados todos por um terraço, do qual se destaca uma torre mais alta, a um canto; prejudica-os, porém, no seu aspecto, a estreiteza das ruas.

A cidade é rodeada de uma larga muralha de fortificação prodigiosamente bem construída.

A oeste destaca-se uma estreita lingua de terra, de cerca de 2 kilometros, entrando pelo oceano, onde é o forte de S. Sebastião. Seria interessante vel-o; quando mais não fosse, assomar ao seu parapeito mais avançado seria curioso, porque nos daria a ideia da amurada de um navio balançando-se no alto mar; mas o capitão da guarnição com uma desamabilidade que não é vulgar em Hespanha, manda o seu recruta devolver o nosso bilhete e responder que só com licença do governador militar se pôde entrar a porta! A propria sentinelha vexa-se de ouvir tal resposta, enquanto o pobre galucho nos compensa em respeitosas continencias a aspereza do seu commandante.

Quem andar regularmente não precisa de trem para ver toda a cidade, que tem apenas 1:500 metros em quadrado.

Indispensável ver a cathedral nova, imponente edificio de tres naves, separadas por enormes pilares corinthios de cerca de 50 metros de altura. O carneiro, inferior a toda a capella mór e capellas lateraes, é uma obra notabilissima de architectura.

Divide-se em treze salas de 15 metros emquadradado, de abobada abatida, tendo apenas uma flecha de 80 a 95 centimetros.

Sahindo da cathedral, toma-se, á esquerda, a *calle de Prim*, e chegando á praça de *los Descalzos* teremos á esquerda o velho mercado, onde não entraremos porque nada vale, e continuando pela rua do Hospital de Mulheres achamo-nos no cruzamento d'essa com a rua de S. José.

Ahi, entremos na porta do angulo, e subamos á torre de Tavira, uma torre de 31 metros, onde se acha installado o observatorio marítimo, com o seu mastro de signaes que se alcança ver desde o meio do oceano.

D'ali se gosa o mais suprehendente espectaculo de toda a costa marítima, desde a ponta de Rota até o cabo Trafalgar, da bahia e cidade de Cádiz, cuja extensão a vista abraça como se ante nós tivessemos um mappa, e do immenso oceano que se desenrola na nossa frente. Com uma boa lente alcança-se ver Huelva e a nossa costa do Algarve.

A *calle del Hospital*, por onde viemos, conduz directamente á ponta do passeio das Delicias, que merece ver-se; seguindo por este até o fim do jardim, entrare-

mos de novo na cidade pela praça de *la Verdad*, direitos á praça de *la Constitucion*, arborizada e rodeada de bons edifícios. Tomaremos o angulo da nossa frente á esquerda, e a poucos passos achamo-nos na praça de Mina, um bonito jardim, e atravessando esta temos logo em frente a alameda de *la Apodaca* e os banhos *del Carmen*, vasto estabelecimento que se debruça fóra das fortificações.

D'ahi, volvendo pela mesma praça e rua do Rosario, o viajante vae ao hotel para descansar ou para jantar, porque é tempo já e a cidade está vista.

A noite, não perder o theatro, podendo tomar logar por preço baratissimo—meia peseta—para cada acto de per si.

E' vasta a sala de espectaculo, produzindo melhor efeito pelos formosos rostos das senhoras que adornam os camarotes.

Se fôr aos primeiros actos só, terá tempo ainda de ver, na *calle Ancha*, no seu passeio favorito, uma boa parte da população gaditana, mas não espere o *brou-haha* das ruas de Sevilha, da *puerta del Sol* de Madrid, de todos os principaes centros das cidades hespanholas.

Bastante gente anda n'essa rua, mas nem por isso se ouve muito o encantador *cantabile* do idioma peninsular.

E' que a população de Cadiz é, em extremo, ciosa da sua distincção, e sem ser orgulhosa, mantem-se n'uma certa reserva, que adoptou para não se mesclar com a classe baixa de marinheiros e outra gente do mar que frequenta a cidade, vinda de todos os portos do mundo.

Eis porque não ha cafés em que as duas populações—a aristocratica indígena e a estrangeira fluctuante—se encontrariam reunidas.

Aquelles teem, pois, os seus casinos particulares onde se reunem; estes vão para as tabernas que se espalham pelas imediações do porto.

Aquelle modo de proceder não impede, de resto, que o povo gaditano seja affavel, cortez com os visitantes da cidade, nem tambem que—como bons andaluzes—sejam exagerados na sua linguagem, especialmente quando se trata da sua cidade, que amam extraordinariamente.

Um empregado da capitania do porto disse-me na torre que «para ver Cadiz bem, nem em quinze dias». O marelhez com a sua *Cannebière* fica a perder de vista.

De Cadiz pôde-se tomar o vapor que parte ás segundas, quartas e sextas feiras para Tanger, regressando d'alli ás terças, quintas e sabbados.

Custa a viagem de ida ou volta 35 pesetas.

Era meu intuito emprehender esta excursão que sei é curiosissima, tinha mesmo, ao terminar a minha anterior serie d'estes artigos, promettido aos leitores descrever-lhes a especialissima cidade norte africana, mas... os elementos conspiraram-se contra os meus desejos; na madrugada em que devia embarcar desencadeiou-se a mais tremenda tempestade, os trovões rebombavam com tal estrondo que nem dormir me deixavam, o fuzilar das faiscas electricas sobre a bahia era um espectaculo imponente; os barcos moviam-se sobre as ondas como que a despedaçar-se; o vento era tão violento que algumas janellas voavam em estilhaços.

Em tal conjunctura, e lembrando-me da travessia do estreito de Calais, em que os meus antigos leitores sabem as más horas que passei, resolvi não ir.

Dias depois soube por alguns nossos compatriotas que se arriscaram á viagem, que esta foi trabalhosissima, chegando a suppor-se a perda do vapor.

Agua entrando por todos os lados, passageiras pe-

dindo misericordia em altos gritos, todo o cortejo de horrores em taes casos.

Tenho por isso muito sentimento de não ter visto Tanger, mas muito mais prazer em não ter arriscado os meus leitores a perderem o seu chronista de viagens. Mesmo porque, pensando bem, eu acho muito mais interessante uma viagem em caminho de ferro do que uma outra, caminho do fundo do mar.

Eis porque, á hora em que os meus companheiros soffriam os horrores da tempestade, seguia eu, muito pesaroso, mas muito enxuto, para Útrera de que lhes fallarei no proximo artigo.

## Carta da Suissa

*Lucerna, 1 de julho de 1893.*

Entrámos em plena estação de viagens e Lucerna offerece-nos um spectaculo dos mais encantadores, pela sua posição que nos apresenta lindissimos panoramas, com os seus apraziveis caes, cheios de esplendidos hoteis, as suas torres que se levantam como que pretendendo perfurar a abobada celeste, as suas colinas cheias de frescura, convidando aos mais deliciosos passeios.

As curiosidades não são muitas: a velha ponte sobre o Reuss ornamentada de pinturas antigas, as egrejas de St. Leger, dos Jesuitas, dos Franciscanos, de Christo, com os seus ricos altares, o museu da camara com interessantes collecções de vidros e estandartes manchados de sangue das guerras da Borgonha, o famoso leão de Thorwaldsen, o jardim das geleiras e mais nada.

Mas o grande caes de Lucerna é adoravel, e vale as praias de Dièppe e de Trouville. Na nossa frente destaca-se, limpidos e azuis, o lago mais bello do mundo com um delicioso emolduramento, ao fundo do qual se avistam os pincaros nevosos do Uri, á esquerda o Rigi, á direita o triste Pilatus com e sua original cinta de nuvens.

N'esta esplendida avenida do caes circula uma sociedade elegante e alegre, vinda das grandes cidades da Europa e dos paizes quentes d'álém mar, gosando as bellezas da natureza e o ar delicioso das montanhas.

Damos o boletim do movimento de estrangeiros em Lucerna no mez de Junho ultimo:

Chegados de 1 a 30 de Junho.

|                               |       |
|-------------------------------|-------|
| Allemães.....                 | 3.298 |
| Inglezes.....                 | 2.204 |
| Francezes.....                | 705   |
| Americanos.....               | 541   |
| Austriacos e Hungaros.....    | 509   |
| Belgas e Hollandezes.....     | 474   |
| Italianos.....                | 463   |
| Outros paizes d'alem mar..... | 340   |
| Russos e Orientaes.....       | 304   |
| Suecos e Dinamarqueses.....   | 170   |
| Portuguezes e Hespanhoes..... | 49    |

As excursões ás regiões altas teem sido este anno numerosas; graças á immobilidade do barometro os *touristes* partem d'aqui em grandes caravanias, pau ferrado na mão, pequena malla a tiracolo, caminho do Titlis, do Uriothstock, do Piz Rotondo e de todos esses inumeraveis pontos que os nossos Alpes offerecem e sobretudo o grande massiço do S. Gothardo. Felizmente até o presente ainda não tivemos que mencionar nenhum desastre.

B. O.

## Direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro

Nota referida a 31 de março de 1893, sobre o estado dos trabalhos e serviços a cargo d'esta direcção

Lanço dos caminhos de ferro do Minho e Douro, compreendido entre a estação do Pinheiro e a estação central em S. Bento

Empreitadas A, B, C, D.—Acham-se concluidas estas quatro empreitadas em que foram divididos os trabalhos d'este lanço, entre o perfil 22 e 17<sup>m</sup>,0, além do perfil 86 - h.

Como disse na minha nota, referida a 31 de março do anno passado, as empreitadas A e B achavam-se n'essa epocha já recebidas definitivamente, sendo igualmente recebida a empreitada C, em 16 de agosto d'esse anno, por uma commissão nomeada por s. ex.<sup>a</sup> o ministro, e composta do inspector geral, João Joaquim de Mattos e dos engenheiros de 2.<sup>a</sup> classe, Antonio Ferreira de Araujo e Silva e Francisco Perfeito de Magalhães, a qual, n'esse mesmo dia, procedeu á recepção provisoria dos trabalhos da empreitada D.

Esta empreitada, compreendida entre o perfil 73 e um ponto situado 17<sup>m</sup>,0 além do perfil 86 - h, era constituída pelas seguintes obras: 16:181<sup>m</sup>3,182 de terraplenagens; 4:790<sup>m</sup>3,130 de alvenaria e 86<sup>m</sup>,215 de cantaria em muros de supporte; passagem inferior, denominada das «Memorias»; passagem ao k. 1:639,51; dois aqueductos: um de 0<sup>m</sup>,60 × 0<sup>m</sup>,8 e entre os perfis 81 e 82 e outro de 0<sup>m</sup>,8 × 1<sup>m</sup>,0, ao perfil 86 + 769, e, finalmente, o tunnel da Ave Maria, na extensão total de 600<sup>m</sup>,16.

Sobre a bocca de entrada do tunnel d'esta empreitada foi projectado um taboleiro metallico, afim de conservar o alinhamento do passeio das Fontainhas, em toda a sua extensão, o qual foi cortado pela trincheira, aberta n'aquelle ponto da linha.

Apesar de não ter sido incluida na empreitada D a parte metallica d'esta obra, foi convidado o empreiteiro a apresentar projecto para a sua execução; mas, sendo esta de um preço exageradamente elevado, foi esta construcção posta em praça, constituindo uma empreitada com a designação de «D. bis», anunciando-se o respectivo concurso para o dia 27 de fevereiro de 1892, sendo a base de licitação 7:270<sup>m</sup>470 réis, importancia de orçamento approvado.

Tendo sido suspenso, até nova ordem, o concurso d'esta empreitada, por despacho ministerial de 11 de fevereiro do mesmo anno, e considerando que, na realisaçao d'esta obra, poderia, sem prejuizo da esthetica, modificar o projecto de forma a realizar avultada economia, submetti, em 7 de junho do anno passado, á apreciacão dos poderes superiores, dois projectos para substituarem o taboleiro metallico acima referido.

Um dos projectos consiste no prolongamento da testa do tunnel, em forma de viaducto e na extensão de 30<sup>m</sup>,60, tendo especialmente por fim prescindir do emprego do ferro; mas, em virtude das obras já executadas, no intuito de lhes ser adaptado o taboleiro metallico, resulta que a economia é apenas de 230<sup>m</sup>531 réis.

O outro projecto, porém, além de realizar uma economia de 4:405<sup>m</sup>413 réis, é muito mais elegante e de muito mais rapida execucão, consistindo na substituição da viga principal do taboleiro metallico por um arco de pedra de 35<sup>m</sup>,0 de vão, de 1<sup>m</sup>,08 de largura e 3<sup>m</sup>,75 de flexa, que, embora bastante arrojada, tem a sua estabilidade garantida pelos calculos justificativos, e estudo pelos novos processos de Estatica Graphica, e,

por isso, informei no sentido de ser este o projecto que deve ser preferido.

Sobre este assumpto não ha ainda resolução superior.

*Estação central.*—Já na minha nota do anno transacto disse que, pela terceira vez, foi annullado, em virtude da portaria de 15 de fevereiro d'esse anno, o concurso realizado no governo civil d'esta cidade, em 9 de fevereiro do anno anterior, para a arremataçao da empreitada E, que comprehendia os grandes tunneis e trincheiras de bocca de sahida, não havendo, n'essa epocha, ordem superior para abrir novo concurso d'estas obras.

Em 24 de março do anno passado, tive que prestar a minha informação, por ordem de s. ex.<sup>a</sup> o ministro, ácerca de um requerimento de Hippolyte de Baère, adjudicatario da empreitada D, no qual pedia ao governo a concessão da construcção e exploração, por 66 annos, do ramal entre a estação do Pinheiro e a estação central em S. Bento, cedendo-lhe o Estado os terrenos já expropriados, e os que fossem necessarios expropriar, para a conclusão da linha e da estação, e, bem assim, os materiaes provenientes da demolição dos muros e edificios existentes no local em que se projecta a estação, pedindo ainda a isenção de direitos da alfandega, para o material fixo e circulante, e mais material de construcção; obrigando-se: 1.<sup>o</sup>, a reembolsar o governo da maneira que fosse posteriormente combinado, de todos os gastos e despesas feitas, até aquella epocha, com as obras propriamente ditas; 2.<sup>o</sup>, continuar e concluir á sua custa todas as obras do projecto approvado; 3.<sup>o</sup>, a fazer a exploração do dito ramal á sua custa e por conta propria, ou cedel-a por contracto especial á direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, mediante pagamento do preço médio kilometrico do custo da exploração d'estas linhas, ficando o excedente das receitas pertencendo ao proponente para pagamento dos juros e amortisação dos capitaes empregados. Este requerimento foi indeferido, por se terem reconhecido muitos inconvenientes em concluir as obras pela forma requerida, sendo um dos mais importantes a exploração, por entidade estranha, de um ramal que é a testa das linhas do Minho e Douro, exploradas por conta do Estado.

(Continua).

## Commercio Portuguez

Resumo comparativo do movimento de mercadorias, incluindo o do ouro e prata em barra e em moeda, nos meses de janeiro a agosto de 1892

VALORES EM MIL. RÉIS

### Importação para consumo

|  | 1891       | 1892       |
|--|------------|------------|
| Animaes vivos .....                              | 804:104    | 295:044    |
| Materias primas para as artes e industrias ..... | 8.787:958  | 8.400:677  |
| Fios, tecidos, feltros e respectivas obras ..... | 4.175:778  | 2.206:537  |
| Substancias alimenticias .....                   | 9.744:386  | 7.469:807  |
| Instrumentos, machinas e utensilios, etc. ....   | 2.626:717  | 1.313:035  |
| Manufacturas diversas .....                      | 2.634:259  | 1.562:626  |
| Taras .....                                      | 77:270     | 45:604     |
| Somma .....                                      | 28.830:672 | 15.461:784 |
| Ouro e prata em barra e em moeda .....           | 5.719:330  | 1.647:123  |
| Total .....                                      | 34.570:202 | 22.640:450 |

### Exportação nacional e nacionalizada

|  | 1891       | 1892       |
|--|------------|------------|
| Animaes vivos .....                              | 216:604    | 497:503    |
| Materias primas para as artes e industrias ..... | 3.186:297  | 3.499:981  |
| Fios, tecidos, feltros e respectivas obras ..... | 139:917    | 202:461    |
| Substancias alimenticias .....                   | 9.035:448  | 11.715:914 |
| Instrumentos, machinas e utensilios, etc. ....   | 77:134     | 91:642     |
| Manufacturas diversas .....                      | 826:233    | 919:499    |
| Somma .....                                      | 13.481:653 | 16.627:000 |
| Ouro e prata em barra e em moeda .....           | 19.948:252 | 7.637:317  |
| Total .....                                      | 33.429:905 | 24.264:317 |

**Exportação estrangeira e ultramarina**

|  |                 |           |           |
|--|-----------------|-----------|-----------|
| Diversas mercadorias.                  | Reexportação... | 5.044:154 | 4.062:084 |
|  | Transito .....  | 1.960:085 | 2.192:332 |
|  | Somma .....     | 7.001:239 | 7.475:089 |
| Ouro e prata em barra e em moeda ..... | Reexportação... | 93:691    | —         |
|  | Transito .....  | 756:000   | 1.260:083 |
|  | Somma .....     | 849:691   | 1.260:083 |
|  | Total .....     | 7.850:930 | 8.735:127 |

**A nossa independencia e o iberismo**

Com o titulo acima, recebemos do sr. Accacio Rosa um pequeno volume, estreia litteraria do seu auctor, precedido de um prefacio e varias cartas de homens notaveis de Portugal e Hespanha.

Não podia o sr. Rosa ter publicado um livro de mais actualidade do que este, e nunca o joven auctor imaginou, ao escrevel-o que veria a luz publica em epocha que tanto se fallasse do nobre sentimento que dictou aquelle trabalho.

E' este uma revelação muito notavel, das aptidões e do estudo do seu auctor, que por vezes tira as mais judiciosas conclusões historicas das premissas que o problema, que se propoz discutir e desenvolver com rara competencia, lhe apresenta.

Tem, por isso, um grande merito o livro do sr. Rosa ao qual desejamos que não deixe de estudar — porque se vê que aproveita — e de escrever — porque se conhece que tem sobejas aptidões para se tornar um bom elemento da nossa litteratura.

Faz bem em começar a sua carreira por um livro que, no momento actual, é um protesto contra umas certas afirmações, felizmente destituidas de auctoridade e bem caracteristicas das ambições insoffridas que as dictaram, feitas ha pouco n'um jantar politico em Badajoz, afirmações que tanto feriram o coração de todos os portuguezes, que de toda a parte irrompem os protestos contra ellas.

Não deixaremos de juntar aqui o nosso.

Se para lá da fronteira ha uma nação nobre, digna e forte; se os portuguezes são tratados como irmãos n'aquelle bello paiz onde ao affecto se chama carinho e como tal se reparte por todos nós, isto não implica que possamos siquer pensar em abstrahir da nossa independencia, porque, sob qualquer aspecto que se encare a união dos dois povos, a perda da nossa nacionalidade seria infallivel.

E dado este principio que as lições da historia, nossa e estranha, nos confirmam em todos os seus pontos, todos que pretenderem o contrario são indignos do nome de portuguezes.

As palavras do sr. conde de Casal Ribeiro, no seu ultimo discurso na camara dos pares, são o nosso lema: «Nem Iberia unitaria, nem Iberia federal, nem Iberia monarchica, nem Iberia republicana.

**O canal de Suez**

O movimento de navegação no canal de Suez em 1892, accusa 3:559 navios, com a tonelagem líquida de 7.712:028 toneladas, contra 4:207 navios e 8.698:777 toneladas em 1891 e 3:389 navios e 6.890:094 toneladas em 1890. Eis a decomposição, por nações, do transito de 1892:

| Pavilhão     | Navios | Ton. líquidas |
|--------------|--------|---------------|
| Inglez.....  | 2.851  | 5.826:861     |
| Allemão..... | 292    | 553:915       |
| Francez..... | 174    | 415:973       |

|                     |     |         |
|---------------------|-----|---------|
| Hollandez .....     | 177 | 319:563 |
| Italiano.....       | 74  | 127:998 |
| Austro-Hungaro..... | 61  | 124:625 |
| Norueguez.....      | 66  | 108:349 |
| Hespanhol .....     | 26  | 65:580  |
| Portuguez.....      | 23  | 50:952  |
| Turco.....          | 43  | 46:703  |
| Russo.....          | 22  | 43:750  |
| Grego.....          | 6   | 10:074  |
| Belga .....         | 4   | 5:121   |
| Japonez .....       | 3   | 3:726   |
| Chinez.....         | 2   | 2:388   |
| Egypcio.....        | 2   | 1:569   |
| Siamez.....         | 1   | 1:279   |
| Americano.....      | 2   | 564     |

Classificando os navios por categoria — acha-se 2:708 de commercio, 708 de correio, 79 de transportes militares, 51 de guerra (dos quaes 3 couraçados), 6 yachts de recreio.

Os passageiros em numero de 189:809 dividem-se em 70:239 civis, 21:930 especiaes (peregrinos e emigrantes) 91:743 militares, dos quaes 36:077 inglezes, 25:996 turcos, 13:872 franceses, 5:296 russos, 3:778 italianos, 3:125 hollandezes, 1:594 hespanhóes, 1:195 allemaes, 620 portuguezes e 188 japonezes.

Se se compara com 1891, vê-se que o numero de passageiros em pouco variou (4:500 a menos em 1892).

O dos militares é quasi igual (37 a mais), mas varia sensivelmente para os turcos (6:500 a mais), os franceses (7:000 a menos), os italianos (2:000 a menos), os allemaes (900 a mais em 1892).

**Companhia Portugueza Hygiene**

Recebemos o relatorio da gerencia do anno findo d'esta companhia, apresentado á assembléa geral de 30 do mez passado.

E' um documento muito honroso para os dignos gerentes da companhia e muito animador para os captaes que n'ella se acham empregados.

Os lucros no anno findo foram 15:085:717 réis, isto é, mais de 10 % do capital, sendo dado o dividendo de 6 % e distribuido o remanescente em diversas verbas destinadas a augmentar a conta do fundo de reserva, que assim ficou elevada a réis 2:321:796, amortiscações de varias contas e 1:000:000 réis para uma nova conta de reserva para perdas eventuaes.

Isto é que 6 contos em total ficam augmentando os valores da companhia, a mais dos 3 contos já applicado para este fim no anno passado.

O relatorio consigna o facto dos productos da fabrica da companhia, no Campo Pequeno, serem preferidos pelo publico aos de origem estrangeira, o que é altamente lisongeiro para a industria nacional.

Um dos productos de maior extracção foi o enxofre para o tratamento das vinhas, cujos resultados teem sido os mais satisfactorios por todo o paiz.

Uma companhia que, contando apenas dois annos de existencia, se acha em tão elevado grau de verdadeira prosperidade, é evidentemente um testemunho brilhante da actividade e competencia da sua gerencia.

**A questão monetaria na Belgica**

Nos circulos financeiros de Londres considera-se que será inutil reunir ainda a conferencia monetaria de Bruxellas. No decorrer da sessão de 29 de junho na camara, o sr. Anspach-Puissant mostrou a sua inten-

ção d'interpellar o governo sobre a situação feita á união latina pelo novo regimen monetario Anglo-Indio. O sr. Beernaert, ministro das finanças, convidou o deputado de Thuin a addiar a sua interpellação que lhe parecia inopportuna, tanto mais que *a conferencia monetaria deve reunir-se em breve, segundo se deduz de uma comunicação do governo dos Estados Unidos para o governo belga*. Em face d'esta declaração formal, o sr. Anspach-Puissant renunciou provisoriamente a dar seguimento á sua interpellação.

## Madrid-Caceres-Portugal

Tendo a assembléa geral aprovado por unanimidade as condições do acordo a propôr aos crédores da sociedade, a proposta do convenio foi submetida, nas fórmas legaes, ao tribunal o qual deu já o seu despacho, marcando o prazo de tres meses a partir de 19 de junho para os crédores adherirem. As disposições principaes d'este convenio são as seguintes :

1.º Contracto com a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes que applica á garantia collectiva dos juros dos diversos títulos Madrid-Caceres e Oeste de Hespanha 50:000 obrigações de 500 fr. 3 1/2%. 1.ª hypotheca sobre as suas proprias linhas, de maneira a facultar á sociedade de Madrid-Caceres, quer pela cobrança dos coupons, quer, se for necessário, pela venda das ditas obrigações, os recursos necessarios para assegurar o pagamento d'um juro annual de 10 pesetas ou francos a cada uma das 139:202 obrigações 500 fr. 3 1/2% de Madrid-Caceres que estão quasi todas nas mãos dos portadores franceses.

2.º Contracto com o Banco Internacional de Paris em nome de uma sociedade d'exploração dos caminhos de ferro hespanhóes que se ha de constituir.

Esta sociedade d'exploração, creada por 50 annos, fará adeantamentos a Madrid-Caceres até á somma de 1.500:000 pesetas e não terá participação nos productos líquidos senão depois do pagamento annual do reembolso do adiantamento em cincuenta annos, e da reserva annual de 750:000 pesetas destinada ás obrigações Madrid-Caceres.

3.º As 139:202 obrigações de 500 fr. 3 1/2% Madrid-Caceres conservam a sua garantia hypothecaria mas ficarão sendo de juro variável com um minimum de 10 pesetas ou francos.

4.º Os portadores d'obrigações Madrid-Caceres de juro variável, poderão constituir-se em associação regular ou syndicato para o exercício dos seus direitos, assistindo dois delegados ás reuniões do conselho d'administração da sociedade, os quaes terão todo o poder para examinar as contas, vigiar e fiscalizar a execução dos contractos.

Para este convenio os juros garantidos pela companhia real começarão em 1 de janeiro de 1893 e as obrigações M. C. P. terão um primeiro coupon vencido no 1.º de abril de 1893 que poderá ser pago logo que as disposições do convenio tenham começado a entrar em execução.

## Boletim financeiro

Lisboa, 15 de julho de 1893.

A quinzena foi excepcionalmente importante em sucessos incidindo no mundo financeiro. Primeiro tivemos a inesperada medida tomada pelo governo das Indias, suspendendo a livre cunhagem da prata e anunciando o estabelecimento do padrão do ouro, quando iam em viagem valiosos carregamentos de prata destinada á amoedação. Isto causou um profundo abalo em todos os países sujeitos ao regimen da prata, obrigando a suspensão dos trabalhos das minas dos Estados Unidos, baixando consideravel-

mente o preço da prata, originando difficuldades de tal ordem que casas houve que tiveram que suspender as suas operações.

O congresso norte-americano foi convocado extraordinariamente, afim de suspender a execução da lei Sherman (1890) pela qual o governo se obrigava a comprar todos os mezes *quatro milhões e meio* de onças de prata. Como a questão da prata na India Britânnica envolve interesses portuguezes, porque na India Portugueza ha tambem o regimen da prata e a unidade monetaria é a *rupia*, com o valor legal de 400 réis (pela ultima resolução ingleza ficou valendo 320 réis), o governo acaba de nomear uma commissão, presidida pelo sr. conselheiro Augusto José da Cunha, para tratar d'este assumpto na parte referente ás nossas possessões.

Para fechar a quinzena temos a assustadora baixa do cambio do Brazil e as notícias gravíssimas, que nos chegam do Rio de Janeiro, onde as garantias se acham suspensas, receiando-se de um momento para outro uma revolução tendente a depôr o vice-presidente Floriano, a destituir a preponderancia militar e ao proclamar um regimen civil, mais conforme com os sentimentos e com as aspirações dos brazileiros. A revolução do Rio Grande do Sul renovou-se em condições de sucesso inevitável, tendendo a generalisar-se. A resistencia, que parece ter-se iniciado no Rio de Janeiro, é de meus augúrios, porque trará apóz si angustiosa e sangrenta guerra civil. A situação do Brazil afigura-se-nos, a muitos respeitos, cheia de perigos para tudo e para todos.

Encerraram-se hoje os trabalhos parlamentares. Foram votados todos os projectos financeiros do governo, mais ou menos modificados, sendo apenas addiado, se não retirado, o referente á contribuição predial, que levantou alguma oposição, mas que perdeu a oportunidade desde que se reconheceu que pela rectificação das matrizes se conseguia elevar consideravelmente o rendimento collectável e consequentemente o imposto predial. Entre os projectos supplementares aprovados temos os seguintes :— auctorizando o governo a regular a situação da Companhia Real dos Caminhos de Ferro (acordo com os crédores, nova emissão de obrigações e reforma d'estatutos) e a resolver a questão das obras do porto de Lisboa—prorrogando até 1900 os privilegios do Banco Nacional Ultramarino—regulando a fórmula de novo concurso para o serviço de navegação para a Madeira e Açores.

O nosso mercado financeiro continuou bastante animado, pela concorrência dos capitais postos em circulação pelo pagamento dos dividendos e juros relativos ao primeiro semestre d'este anno, estando por isso facil o desconto extra-bancário, que regulou entre 5 1/2 e 5 3/4 p. c., segundo o valor das firmas. A procura do papel sobre o estrangeiro foi tambem muito regular, não só por causa dos pagamentos a fazer á conta da compra dos trigos, mas tambem porque se tem ido normalizando a situação do pequeno commercio, que desenvolve novamente as suas operações. N'esta semana, porém, começou a notar-se uma certa tendência para a alta nos cambios sobre Londres e sobre Paris, regulando os primeiros de 43 1/2 a 43 9/16 e os segundos de 654 a 658.

Do movimento dos títulos portuguezes, tanto na Bolsa de Lisboa, como nas de Londres e Paris, damos abaixo nota circunstanciada, cumprindo assim a promessa que fizemos no nosso anterior *Boletim*. As acções de bancos e companhias, passado o influxo dos dividendos semestrais, mantiveram-se firmes. As obrigações prediaes (6 1/2%) flexionaram um pouco (de 91 para 89 1/2). Nenhuma alteração nas cotações dos outros títulos do mercado.

Encerraram-se as camaras, sem que o governo se tivesse habilitado a resolver a chamada questão dos bancos do Porto, que re-crudescerá novamente, abrindo o *Commercio do Porto* declarada campanha a favor de uma solução immediata e prompta. Ha quem supponha que o governo deixará ao tempo e aos factos a liquidação d'este negocio, que já produziu os maus que poderia produzir e cujas consequencias pertencem já á ordem dos factos consumados.

J. F.

### Situação dos fundos portuguezes nas bolsas de Lisboa, Londres e Paris

|                                 | JULHO  |   |        |       |       |       |       |       |   |       |        |        |        |       |       |
|---------------------------------|--------|---|--------|-------|-------|-------|-------|-------|---|-------|--------|--------|--------|-------|-------|
|                                 | 1      | 2 | 3      | 4     | 5     | 6     | 7     | 8     | 9 | 10    | 11     | 12     | 13     | 14    | 15    |
| <b>Bolsa de Lisboa :</b>        |        |   |        |       |       |       |       |       |   |       |        |        |        |       |       |
| Inscrições assent.....          | 28,40  | - | 29,45  | 29,45 | 29,45 | 29,45 | 29,40 | 29    | - | 28,90 | 28,80  | 28,90  | 28,85  | 28,80 | 28,50 |
| " coupon.....                   | 28,40  | - | 28,80  | 28,80 | 28    | 29    | 28,85 | 29    | - | 28,90 | 28,90  | 28,90  | 28,80  | 28,80 | 28,50 |
| Divida externa.....             | 28,00  | - | 28,00  | 27,70 | 27,70 | 27,70 | -     | 27,75 | - | 27,70 | 27,70  | 27,75  | 27,80  | 27,75 | 27,50 |
| <b>Bolsa de Londres 3 1/2%:</b> | 22 1/4 | - | 22 1/4 | 22    | 22    | -     | 22    | 22,37 | - | 22,12 | 22 1/8 | 21 7/8 | 21 7/8 | 22    | 21,75 |
| <b>Bolsa de Paris 3 1/2%:</b>   | 22     | - | 22,56  | 22,56 | 22,56 | 22,18 | 22,18 | 22,18 | - | 22,12 | 22,00  | 21,81  | 21,81  | 21,75 | 21,68 |

## Cotações dos títulos de Caminhos de ferro nas qolsas de Lisboa e estrangeiro

| BOLSAS     | TÍTULOS                      | 1893 - JULHO - DIAS |       |        |       |       |       |       |       |        |        |        |    |    |   |   |
|------------|------------------------------|---------------------|-------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|--------|--------|----|----|---|---|
|            |                              | 1                   | 3     | 4      | 5     | 6     | 7     | 8     | 10    | 11     | 12     | 13     | 14 | 15 | — |   |
| Lisboa...  | ACCÕES Comp. Real Portugueza | —                   | —     | —      | —     | —     | —     | —     | —     | —      | —      | —      | —  | —  | — | — |
|            | » Ascensores mechanicos      | —                   | —     | —      | —     | —     | —     | —     | —     | —      | —      | —      | —  | —  | — | — |
|            | OBRIG. Comp. Real Portugueza | —                   | —     | —      | —     | —     | —     | —     | —     | —      | —      | —      | —  | —  | — | — |
|            | » Nacional                   | —                   | —     | —      | —     | —     | —     | —     | —     | —      | —      | —      | —  | —  | — | — |
| Paris....  | ACCÕES Comp. Real Portugueza | 73                  | —     | —      | —     | —     | —     | —     | —     | —      | —      | 73     | —  | —  | — | — |
|            | » Madrid-Caceres-Portugal    | 48                  | 48    | —      | —     | 45    | —     | 48    | 48    | 48     | —      | 48     | —  | —  | — | — |
|            | » Norte de Espanha           | 144                 | 146   | 145    | 144   | 144   | 143   | —     | —     | —      | —      | —      | —  | —  | — | — |
|            | » Madrid-Zaragoza-Alicante   | 183                 | 183   | 179    | 183   | 185   | 180   | —     | —     | —      | —      | —      | —  | —  | — | — |
| Londres... | ACCÕES Comp. Real Portugueza | 140                 | 142   | —      | 111   | 112   | 111   | 112   | 112   | 111,25 | 111,75 | 111,25 | —  | —  | — | — |
|            | » C. da Beira Alta           | 83                  | 77,50 | 77,50  | 82    | 85    | 83    | —     | —     | —      | —      | —      | —  | —  | — | — |
|            | » Madrid-Caceres-Portugal    | —                   | —     | —      | 138   | 138   | —     | 138   | 139   | 140    | 140    | 140    | —  | —  | — | — |
|            | » Norte Espanha 1.º hypot.   | 331                 | 330   | 328,50 | 330   | 331   | 330   | —     | —     | —      | —      | —      | —  | —  | — | — |
| Amsterd... | ACCÕES Comp. Real Portugueza | —                   | —     | —      | —     | —     | —     | —     | —     | —      | —      | —      | —  | —  | — | — |
|            | » Atravez d'Africa           | 39                  | 38,50 | 38,50  | 38,25 | 38,25 | 38,25 | 38,75 | 38,37 | 38,25  | 38,50  | —      | —  | —  | — | — |
| Bruxellas. | ACCÕES Comp. Real Portugueza | —                   | —     | —      | —     | —     | —     | —     | —     | —      | —      | —      | —  | —  | — | — |

## Receita dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

| Linhos                                      | Periodo de exploração              | RECEITAS NO PERÍODO |        |               |               |         |               | DESDE 1 DE JANEIRO |         |                |                |             |         |   |
|---|------------------------------------|---------------------|--------|---------------|---------------|---------|---------------|--------------------|---------|----------------|----------------|-------------|---------|---|
|   |                                    | 1893                |        |               | 1892          |         |               | Totaes             |         |                | 1893           |             |         |   |
|   |                                    | Kil.                | Totaes | Kilometr.icas | Kil.          | Totaes  | Kilometr.icas | 1893               | 1892    | 1893           | 1892           | 1893        | 1892    |   |
| COMPANHIA REAL                              | Antiga rede de nova não garantida. | 18 24               | Junho  | 690           | 61.784:000    | 89:542  | 690           | 51.783:382         | 75:048  | 1.281.021:000  | 1.190.637:423  | 90.383:877  | —       |   |
|   | —                                  | 25 1                | Julho  | —             | 54.547:000    | 79:053  | —             | 52.933:923         | 76:715  | 1.335.568:000  | 1.243.574:046  | 91.996:954  | —       |   |
|   | Nova rede garantida.               | 18 24               | Junho  | 380           | 8.103:000     | 21:323  | 334           | 5.491:374          | 16:444  | 122.196:000    | 113.839:203    | 8.356:797   | —       |   |
|   | —                                  | 25 1                | Julho  | —             | 7.024:000     | 18:484  | —             | 5.623:765          | 16:837  | 129.220:000    | 119.462:968    | 9.757:032   | —       |   |
| Sul e Sueste...                             | —                                  | —                   | —      | —             | —             | —       | —             | —                  | —       | —              | —              | —           | —       | — |
|   | —                                  | 4 10                | Junho  | 475           | 14.413:620    | 30:344  | 475           | 12.471:880         | 26:256  | 309.804:365    | 290.927:440    | 18.876:925  | —       |   |
|   | —                                  | —                   | —      | —             | —             | —       | —             | —                  | —       | —              | —              | —           | —       | — |
| Minho e Douro.                              | —                                  | 30 6                | Maio   | 353           | 16.947:517    | 48:009  | 353           | 16.541:768         | 46:860  | 299.544:944    | 281.206:127    | 18.338:817  | —       |   |
|   | —                                  | 7 13                | —      | —             | 16.804:614    | 47:603  | —             | 18.053:202         | 51:142  | 316.349:558    | 299.259:329    | 17.090:229  | —       |   |
|   | —                                  | 14 20               | —      | —             | 17.427:329    | 49:369  | —             | 15.577:529         | 44:128  | 333.776:887    | 314.836:858    | 18.940:029  | —       |   |
| Beira Alta....                              | —                                  | 28 3                | Junho  | 253           | 4.265:140     | 16:858  | 253           | 4.302:012          | 17:004  | 117.233:401    | 109.143:932    | 8.089:469   | —       |   |
|   | —                                  | 4 10                | —      | —             | 4.674:474     | 18:476  | —             | 4.466:411          | 16:468  | 121.907:875    | 113.310:343    | 8.597:532   | —       |   |
| Nacional (Mi-<br>randella e Vi-<br>zeu).... | —                                  | 4 17                | —      | —             | 4.038:469     | 15:962  | —             | 4.019:040          | 15:905  | 125.946:344    | 117.329:353    | 8.616:991   | —       |   |
|   | —                                  | 21 27               | Maio   | 105           | 1.069:659     | 10:187  | 105           | 1.566:715          | 14:921  | 27.163:960     | 24.267:229     | 2.896:731   | —       |   |
|   | —                                  | 28 3                | Junho  | —             | 1.253:960     | 11:942  | —             | 1.178:401          | 11:222  | 28.417:920     | 25.445:630     | 2.972:290   | —       |   |
| Norte de Hespa-<br>nhha....                 | —                                  | 4 10                | —      | —             | 1.483:541     | 11:271  | —             | 1.223:061          | 11:648  | 29.601:461     | 26.668:691     | 2.932:770   | —       |   |
|   | —                                  | 10 16               | Junho  | 3393          | Ps. 1.582:804 | Ps. 466 | 3393          | Ps. 1.605:027      | Ps. 473 | Ps. 35.514:428 | Ps. 35.923:102 | Ps. 408:674 | —       |   |
| Andaluzes ....                              | —                                  | 11 23               | —      | —             | 1.608:456     | 474     | —             | 1.639:942          | 483     | 37.122:885     | 37.563:044     | 440:159     | —       |   |
|   | —                                  | 18 24               | —      | —             | —             | —       | —             | —                  | —       | —              | —              | —           | —       | — |
| Zafra a Huelva.                             | —                                  | 18 24               | Junho  | 894           | 249:238       | 278     | 894           | 264:328            | 295     | 6.545:554      | 6.423:254      | 92:300      | —       |   |
|   | —                                  | 25 1                | Julho  | —             | 250:655       | 280     | —             | 260:769            | 291     | 6.776:209      | 6.684:025      | 92:184      | —       |   |
| Zafra a Huelva.                             | —                                  | 18 24               | Junho  | 180           | 44:005        | 244     | 180           | 48:493             | 267     | 1.094:993      | 1.248:239      | —           | 453:246 |   |
|   | —                                  | 25 1                | Julho  | —             | 39:824        | 221     | —             | 47:625             | 264     | 1.434:817      | 1.295:864      | —           | 461:047 |   |

## HORARIO OFICIALMENTE CONFERIDO da partida e chegada de todos os comboios, em 15 de julho

|                   |                   |                    |                     |                  |                  |                    |                    |                 |                 |
|-------------------|-------------------|--------------------|---------------------|------------------|------------------|--------------------|--------------------|-----------------|-----------------|
| Lisb. R. a Porto  | Porto a Lisb. R.  | Lisboa R. a Fig. a | Fig. a a Lisboa R.  | Lisb. R. a Caso. | Caso. a Lisb. R. | Lisb. T. P. a Set. | Set. a Lisb. T. P. | Porto a Valença | Valença a Porto |
| Part. Cheg.       | Part. Cheg.       | Part. Cheg.        | Part. Cheg.         | Part. Cheg.      | Part. Cheg.      | Part. Cheg.        | Part. Cheg.        | Part. Cheg.     | Part. Cheg.     |
| 8-45 t.   7-20 m. | 2-45 t.   4-30 m. | 7-0 m.   3-0 t.    | 3-15 t.   11-0 t.</ |                  |                  |                    |                    |                 |                 |

## PATENTES DE INVENÇÃO

### Patentes de invenção concedidas no mez de maio de 1893

**Alfred Dréze** — Aperfeiçoamentos nos apparelhos para tingir e lavar productos diversos, brutos ou fabricados — 3 de maio — 3 annos.

**John Eisenhardt Howard** — Melhoramentos em máquinas para a fabricação de rolhas, por meio de burnimentos, moedura ou polimento — 12 de maio — 15 annos.

**Joaquim Jeronymo Raposo** — Fabrico da bebida alcoólica, creme de leite, para uso commum e medicinal — 13 de maio — 5 annos.

**F. L. Smith & C.º** — Cimento denoma do *Cimento Areieto* — 17 de maio — 10 annos.

**Edouard Cannevel** — Lampada electrica de arco voltaico, sistema Edouard Cannevel, denominada *Maravilhosa* — 17 de maio — 1 anno.

**S. Paulo & Carvalho** — Aperfeiçoamentos nos relogios de sistema americano ou alemão, com adaptação de serra em vez de roda contadeira — 18 de maio — 6 annos.

**Alphonse Becht** — Sistema de fechaduras que não podem ser abertas com gazua ou chave falsa — 31 de maio — 14 annos.

### Patentes de invenção, cujos prazos de concessão terminaram no mez de maio de 1893

**João Hollway** — Melhoramentos na produção de enxofre de pyrites e a separação da mesma e pela mesma de substancias metalliferas e nos meios empregados para isso — 8 de maio.

**Ernest Boursier** — Processo de tintura a frio por meio de hydrocarburetos — 3 de maio.

**Isaac Schone** — Novo sistema completo e apparelho de esgoto — 8 de maio.

## Linhos portuguezas

**Urbana do Porto.** — O sr. Hippolyto de Baère conferenciou ha dias com o sr. ministro das obras publicas, sobre a sua proposta, a que já ha pouco nos referimos, para o acabamento da linha urbana e estação central do Porto.

Como dissémos, o sr. Baère propõe ao governo fazer este trabalho mediante a concessão do producto liquido da exploração da linha durante 40 annos, garantindo o governo que esse producto não será inferior a 50 contos annuaes.

O governo ouviu, sobre esta proposta, o auctorizado parecer do sr. Justino Teixeira, engenheiro director dos caminhos de ferro do Minho e Douro, o qual informou que, não sendo possivel ao Estado concluir esta obra, e não convindo deixal-a em meio, o que seria a perda de grande parte dos trabalhos feitos, a proposta do sr. de Baère é aceitável em principio, devendo, porém, ser reduzido, ou o prazo da concessão, a 30 annos, ou a garantia annual, a 45 contos, o que dá o juro bastante remunerador de 8 por cento.

Como se vê, a diferença não é tão consideravel que se receie que esta proposta não seja aceite, e quasi se pôde assegurar que é negocio concluido a realização da estação da feira de S. Bento e sua linha urbana.

**Quilimane Chire.** — Em resposta a uma interpellação do sr. deputado José d'Alpoim, feita na sessão da camara do dia 6, o sr. presidente do conselho declarou que a concessão acabou por completo, visto os concessionarios terem desistido d'ella, e não estar na intenção do governo renoval-a.

**Linha do Pungue.** — Segundo diz o *Times* por uma communicacão recebida da cidade do Cabo, serão abertas á circulação no fim d'este mez ou principios de agosto, 75 milhas do caminho de ferro da Beira.

**Cintura de Lisboa.** — Os engenheiros srs. Tavares Trigueiros, Folque, Almeida Eça e Silveira foram no dia 11 inspecionar a segunda via da linha de Cintura e a ponte de Chellas.

**Lourenço Marques.** — Foi nomeado sub-director desta linha o sr. engenheiro Raul Machado de Faria e Maia.

**Torres Novas Alcanena.** — Suspendeu todo o serviço esta linha, e, por execução promovida pelo principal accionista da companhia e director gerente, o sr. barão de Mathosinhos, vae ser posta em praça no proximo mez.

Lamentamos profundamente ver assim, morta á nascença, uma companhia que deveria ser prospéra, e suspensa a exploração de uma linha cujos resultados seriam lisonjeiros se circumstancias muito especiaes não tivessem impedido que ella prestasse os serviços que devia prestar.

## Linhos hespanholas

**Villena a Alcoy.** — A companhia de Madrid-Zaragoza-Alicante quebrou as suas relações, ao que parece, com a de Villena a Alcoy, Yecla e Alcudia, suspendendo todo o serviço directo para aquella linha ou d'ella procedente que se achava estabelecido desde dezembro de 1886.

**Caminho de ferro do Meridiano.** — O congresso tomou em consideração uma proposta de lei reproduzindo o projecto do caminho de ferro, directo de Santander a Madrid.

**Calatayud-Teruel-Sagunto.** — Os srs. Cánovas e Sagasta foram procurados pelos representantes da província de Teruel que lhes pediram para apoiarem a pretensão de que seja annullada, por falta de cumprimento, a concessão d'este caminho de ferro e aumentado em cinco milhões de pesetas o subsidio na nova arrematação.

Tanto o presidente do conselho como o sr. Cánovas del Castillo prometteram aos visitantes empregarem todos os seus esforços em seu favor.

**Madrid a Zaragoza e a Alicante.** — Esta companhia emittiu 100:000 obrigações ao portador, de 500 pesetas, com juro de 5% ao anno, pago por semestres vencidos nos dias 1 de abril e outubro, em Madrid, Barcelona e Bilbau, podendo também realizar-se o pagamento no estrangeiro, sujeito aos cambios que com antecedencia aos vencimentos o conselho d'administração fixar e publicar. Estas obrigações são amortisaveis ao par no prazo maximo de sessenta annos com a primeira hypotheca na linha ferrea de Valladolid a Ariza, e com hypothecas nas outras linhas de que é concessionaria a companhia.

**Caminho de ferro aereo.** — A companhia Franco-Hespanhola apresentou á deputação de Navarra e aos engenheiros srs. Gulberto e Homs os planos e projectos para um caminho de ferro aereo de Irún a Lesaca que poderá transportar diariamente 3:000 tone-ladas de mercadorias. Também se está estudando o modo de poder applicar esta linha para transporte de viajantes, e se der bom resultado, construir-se-ha outras semelhantes em Guipúzcoa e Navarra. Parece que as obras começarão no corrente mez com auctorização da deputação provincial de Navarra.

**Zaragoza ao Mediterraneo.** — Escrevem de Sampier ao *Boletin de Obras Públicas*, dizendo que as obras já vão muito adeantadas, achando-se a ponte chamada San Carlos já concluida, e ao tunnel de Montecico só faltam 28 metros para ficar completamente revestido, podendo já a companhia utiliasl-o para o transporte de materiaes até o rio de Martin. A ponte que atravessa este rio está quasi concluida, faltando sómente os parapeitos.

**Luchana a Muaguia.** — O engenheiro chefe da divisão dos caminhos de ferro do Norte examinou minuciosamente os tunneis, pontes, estações, depositos de machinas etc. d'este caminho de ferro que é provavel que em breve abra ao publico até Islabe.

**Avila a Salamanca.** — Assegura-se que na inspecção, feita pelos engenheiros do Governo ás obras d'esta companhia, estes não ficaram completamente satisfeitos com a construcção; tanto que, numa conferencia que tiveram com o engenheiro chefe, surgiram certas dificuldades, sendo provavel que muitas obras de fabrica não se recebam quando se effectue a inspecção definitiva.

**Valladolid a Ariza.** — Já começaram e estão muito adeantadas certas obras d'esta linha, taes como: uma ponte sobre o Douro, no campo de Fuentes, perto de Tudela; outra sobre o Duranton, em Peñafiel; duas sobre o Douro, em Bocos; uma sobre Riaza em Roa; uma sobre o Douro, em Vadacondes; outra sobre o Ucero, em Burgo de Osma; outra sobre o Douro em Ortezuela, que se edificará em fundações d'ar comprimido, notando-se que todas são de ferro, e que as duas primeiras hão de estar acabadas em outubro.

Já começaram as obras dos dois tunneis da linha, sendo um em San Esteban de Gormaz, de 240 metros, e outro na divisão do Douro e do Ebro, de 200.

## Linhos estrangeiros

### FRANÇA

A questão do tramway tubular de tracção eléctrica que ligava o bosque de Bolonha ao bosque de Vincennes está ainda muito atrasada, posto que já se tenha apresentado há tempos no conselho municipal. O seu projecto foi apresentado no dia 1 de setembro de 1887 pelo sr. Berlier.

Em 25 de junho seguinte o sr. Sauton, em nome da 3.ª comissão, propôz a aceitação do projecto, mas, não se achando o conselho suficientemente esclarecido, pediu um complemento de estudos;

Só em 25 de julho de 1891, o prefeito apresentou os resultados do inquérito que são favoráveis à construção da nova linha.

Emfim, em 27 de junho de 1892, foi o projecto discutido em presença de um novo relatório do sr. Thuillier e o conselho deu a concessão com as seguintes condições:

O tubo terá 5,80 de diâmetro; empregar-se-há unicamente a electricidade para a tracção; a ventilação será feita por numerosas correntes d'ar; os trabalhos serão todos em subterrâneo excepto as estações.

Devem-se empregar todas as precauções para não damnificar o encanamento das águas e esgoto.

A concessão durará 70 anos.

Os preços dos lugares serão fixados sómente em 0,20 centimos.

Emfim, fizeram-se diversas clausulas em favor dos trabalhadores e empregados da companhia.

Depois d'um estudo tão longo e fatigante esperava-se que o restante fosse promptamente realizado; não sucedeu assim; para se obter a declaração d'utilidade pública teve o projecto de ser submetido ao conselho geral das pontes e calçadas, e este depois de ter levantado algumas objecções d'ordem técnica, contesta actualmente à cidade de Paris o direito da concessão, e reivindica esse direito para o Estado.

A questão está actualmente pendente do ministro das obras públicas.

A administração dos caminhos de ferro do Estado acaba de submeter à aprovação do ministerio das obras públicas o projecto d'uma nova linha entre Chartres e Paris-Montparnasse, passando por Limours, Saint-Arnoult, Ablis e Coltainville, tendo uma extensão de 85 quilómetros.

A construção é avaliada em 22.700.000 francos.

O ministro das obras públicas auctorizou a companhia P. L. M. a abrir ao serviço público a linha de Cosne a Clamecy, que tem 62 quilómetros e 530 metros.

Além das estações extremas já existentes de Cosne a Clamecy, já se acham abertas, para passageiros e mercadorias, sete estações intermédias, a saber: Saint-Martin, Saint-Laurent, Suilly-la-Tour, Donzy, Ciez-Couloutre, Entrains, Etais e Bilby-sur-Oisy; e além d'estas uma paragem em Moulot.

### ITALIA

O sr. Arena, engenheiro italiano, propôz estabelecer um caminho de ferro eléctrico aéreo em Nápoles.

Um jornal dá as seguintes informações:

A parte mais frequentada da cidade de Nápoles, a que rodeia a via Roma, liga-se ao corso Vittorio-Emmanuele por umas ruas tão estreitas que nem os carros podem transitar.

Para a nova via far-se-iam dois viadutos de ferro, em que se reservaria uma parte para os peões.

Na via Roma construir-se-há um muro de pedra de 100 metros d'altura começando aí o viaduto que medirá 360 metros, finalizando no corso Vittorio-Emmanuele numa torre de ferro de 150 metros. O segundo viaduto de 290 metros parte d'esta torre, passa pelo Monte San-Michele e termina na altura do Rione dei Vilmores.

As referidas torres terão ascensores destinados para o serviço dos passageiros.

### RUSSIA

A assembléa geral ordinária do caminho de ferro de Varsóvia a Viena teve lugar no dia 12.

Eis as principais verbas da exploração, comparadas.

|                                  | 1892          | 1891        |
|----------------------------------|---------------|-------------|
| Receitas brutas.....             | R 11:242\$202 | 11:321\$875 |
| Receita mediana por verste ..... | " 24\$386     | 24\$559     |
| Despesas d'exploração.....       | " 7:420\$340  | 6:632\$499  |
| Despesa por verste.....          | " 16\$091     | 14\$387     |
| Coeficiente d'exploração %.....  | " 66,04       | 58,57       |
| Excesso das receitas.....        | " 3:821\$862  | 4:689\$376  |

### SUISSA

O Conselho federal acaba de dirigir à Assembléa federal uma mensagem respeitante à concessão dos caminhos de ferro de via estreita:

1.º, De Langenthal a Balsthal; 2.º, De Balsthal a Mümliswyl; 3.º, De Balsthal a Langenbruck e Waldenburg; 4.º, De Balsthal a Hammer; 5.º, De Hammer a Saint-Joseph; 6.º, Condicionalmente de Saint-Joseph a Moutiers.

Estas linhas facilitarão a circulação dos *touristes*, podendo dar lugar a um certo tráfego local, unindo as comunas da região do norte com as diversas linhas da via férrea da confederação.

### TURQUIA

Vão começar breve os trabalhos para a construção do caminho de ferro de Salonica a Dedeagatch. A linha terá de extensão 500 quilómetros, pouco mais ou menos, tendo sido a abertura das propostas para a construção dos primeiros 100 quilómetros no 1.º de julho, sendo os restantes 400 quilómetros postos em adjudicação entre agosto e outubro próximos.

### BRAZIL

As receitas do «Brazilian Imperial Central Bahia Railway» diminuíram, de 76:532 libras em 1891, a 57:686 libras em 1892, devido à grande seca que houve em 1891, prejudicando assim a colheita de 1892.

Não teria sido tão sensível a diminuição da receita se em 1892 não tivesse havido a greve dos empregados, fazendo com que se suspendesse todo o tráfego durante 8 dias.

Creemos que a colheita d'este ano será uma das mais ferteis que se tenha visto no Estado da Bahia, devido às grandes chuvas que houve em 1892.

As despesas, em consequência do mau estado do cambio, subiram a 6:351 libras sobre as de 1891, elevando-se a 69:234 libras. Os salários aumentaram de 20 a 30 p. c., os materiais e o carvão importado de Inglaterra custaram mais do dobro do que anteriormente custavam.

Para fazer face a este aumento de despesas, a companhia pediu auctorização ao governo para elevar o preço dos transportes, mas até agora ainda não recebeu nenhuma resposta.

Depois do pagamento das annuidades das obrigações e previsão de reserva, fica comprehendido no relatório do anno anterior um saldo de 31:507 libras, que permite distribuir para o semestre um dividendo de 3 p. c. que junto a 1 1/2 p. c. pago em outubro de 1892, como prestação, forma um dividendo total de 4 1/2 p. c., e levar 11.873 libras a conta nova.

O estado actual dos negócios no Brazil dificulta a construção dos prolongamentos e ramaes concedidos à companhia; contudo esta pediu e obteve uma nova concessão de 24 quilómetros até Maragogipe, com auctorização de estabelecer um serviço de navegação até à Bahia, empresa que, parece, dará uma pequena remuneração ao capital, e aumentará consideravelmente o tráfego da linha principal, dando mais actividade às regiões que atravessa. O conselho d'administração pediu auctorização para emitir os capitais necessários logo que as condições do mercado lh'o permitta.

### GUATEMALA

A república de Guatemala não possui senão duas linhas de caminho de ferro em exploração terminando ambas no Pacífico, sendo uma de 40 quilómetros de extensão que liga a província e cidade de Retalhuleu com o porto de Champerico; a outra de 120 quilómetros que parte do porto de S. José, atravessa a província de Escuintla, tocando na sua capital e termina em Guatemala, capital da república.

Já ha alguns annos, e principalmente desde a elevação do general Reina Barrios à presidencia da república, que se tem empregado esforços para desenvolver a primeira rede de caminhos de ferro e principalmente com o fim de prolongar a linha de S. José a Guatemala até o porto Barrios do Atlântico, linha que formará uma importante via inter-oceanica de 400 quilómetros, e promoverá o desenvolvimento do commercio de Guatemala com a Europa e os Estados Unidos.

A assembléa legislativa, no interesse da prompta execução d'esta linha, resolveu adoptar medidas energicas destinadas a fornecer ao governo os recursos financeiros que esta importante linha requer. Pela lei decreto n.º 207 de 24 de Abril ultimo constituir-se-há em cinco annos a maior parte do capital da construção, avaliado em 7 milhões de piastras, por meio de uma subscrição nacional obrigatória de *bonds* ao portador, garantidos pelo estado, com juro de 6 p. c. ao anno, e reembolsaveis com 25 p. c. de premio, por sorteio mensal.

A lei começou vigorando no dia 1 de julho p. p.

As disposições d'esta lei, em principio muito original, mostram uma grande vontade para a realização do referido caminho de ferro, e merecem a atenção dos financeiros e dos industriais.

## Mercado de metaes

### Preços correntes da casa Morrison, Kekewich & C.<sup>a</sup> de Londres

Em 11 de julho

**Cobre**—Estacionario; fechou firme a Lb. 42  $\frac{15}{16}$ —e Lb. 43  $\frac{2}{6}$ —tres meses Lb. 43  $\frac{2}{6}$  a Lb. 43  $\frac{10}{16}$ —Tongh. Lb. 47  $\frac{10}{16}$ —a Lb. 48—Best Lb. 48  $\frac{10}{16}$ —a 49; chapas Lb. 54 a Lb. 55.

**Metal amarelo**—4  $\frac{3}{4}$  d.

**Estanho**—Straits Lb. 82  $\frac{10}{16}$ —a Lb. 83 Australiano Lb. 84  $\frac{10}{16}$ —a Lb. 85 tres meses Lb. 81  $\frac{10}{16}$ —a Lb. 82 Inglez Lb. 86  $\frac{10}{16}$ —a Lb. 87.

**Folha de Flandres**—I. C. coke  $\frac{11}{16}$  a  $\frac{12}{16}$ .

**Chumbo**—Inglez Lb. 10  $\frac{7}{16}$  a Lb. 10  $\frac{12}{16}$ . Hespanhol Lb. 10  $\frac{3}{16}$  a Lb. 10  $\frac{6}{16}$ .

**Chumbo chapas**—Lb. 11  $\frac{5}{16}$ —

**Zinco**—Lb. 17  $\frac{12}{16}$ .

**Zinco chapas**—Lb. 21 a Lb. 21  $\frac{10}{16}$ —

**Prata**— $\frac{1}{8}$  de melhoria; fechou a 33  $\frac{1}{8}$  d.

**Azougue**—Lb. 6  $\frac{17}{16}$  em primeira mão, Lb. 6  $\frac{16}{16}$ —em segunda mão.

**Antimonio**—Lb. 40.

**Ferro**—Escossez barras  $\frac{41}{16}$ ,  $\frac{1}{2}$  a dinheiro,  $\frac{41}{16}$  um mez. Middlebro  $\frac{35}{16}$  a dinheiro,  $\frac{35}{16}$  um mez. Hematite  $\frac{41}{16}$  a dinheiro,  $\frac{41}{16}$  um mez.

## Avisos de serviço

### Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta

Festas de S. Thomé, na Ferreira, em 25 do corrente (estação de Montemór)

Passeio á bonita Matta de Foja

Nos dias 24 e 25 do corrente haverá um comboio especial com bilhetes de ida e volta a preços reduzidos.

Partida da Figueira á 1 hora da tarde; chegada a Montemór á 1 hora e 32 minutos. Partida de Montemór ás 6 horas e 20 minutos da tarde; chegada á Figueira ás 6 horas e 55 minutos.

Os preços dos bilhetes de ida e volta são os seguintes:

Figueira: 1.<sup>a</sup> classe, 400 réis; 2.<sup>a</sup>, 200 réis; e 3.<sup>a</sup>, 150 réis.—Maiorca: 1.<sup>a</sup> classe, 220 réis; 2.<sup>a</sup>, 150 réis; e 3.<sup>a</sup>, 80 réis.—Alhadas: 1.<sup>a</sup> classe, 150 réis; 2.<sup>a</sup>, 100 réis; e 3.<sup>a</sup>, 60 réis.—Arazede: 1.<sup>a</sup> classe, 350 réis; 2.<sup>a</sup>, 150 réis; e 3.<sup>a</sup>, 80 réis.—Limede: 1.<sup>a</sup> classe, 450 réis; 2.<sup>a</sup>, 350 réis; e 3.<sup>a</sup>, 200 réis.—Cantanhede: 1.<sup>a</sup> classe, 550 réis; 2.<sup>a</sup>, 400 réis; e 3.<sup>a</sup>, 250 réis.—Murtede: 1.<sup>a</sup> classe, 700 réis; 2.<sup>a</sup>, 550 réis; e 3.<sup>a</sup>, 350 réis.—Pampilhosa: 1.<sup>a</sup> classe, 900 réis; 2.<sup>a</sup>, 700 réis; e 3.<sup>a</sup>, 400 réis.

Lisboa, 12 de julho de 1893.

## Arrematações

### Caminhos de ferro do Minho e Douro

#### Fornecimento de 3:500 kilogrammas de massaroquinha para limpeza de metaes

No dia 20 do corrente, á 1 hora da tarde, na secretaria dos armazens geraes d'estes caminhos de ferro, em Campanhã, e em presença do respectivo chefe, serão recebidas propostas em carta fechada para o fornecimento de 3:500 kilogrammas de massaroquinha para limpeza de metaes.

O fornecimento será feito segundo as condições para elle estabelecidas e que se acham patentes na mesma secretaria, onde podem ser examinadas nos dias não feriados, desde as 11 horas da manhã até ás 3 da tarde.

Os licitantes são obrigados a apresentar uma amostra da massaroquinha a fornecer.

Os concorrentes são obrigados a fazer o deposito provisorio de 12 $\frac{7}{16}$  réis no cofre d'estes caminhos de ferro, e a apresentar no acto do concurso o respectivo documento, para poderem ser admittidos á licitação.

As propostas serão redigidas da seguinte fórmula: «O abaixo assignado (nome, profissão e morada do proponente) obriga-se a fornecer á direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, e sob as condições a que se refere o annuncio de 6 do corrente mez, 3:500 kilogrammas de massaroquinha, igual á amostra apresentada antes do concurso, pelo preço de...».

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

Porto, 6 de julho de 1893.

#### Fornecimento de 1:000 kilogrammas de cobre em barra

No dia 21 do corrente, á 1 hora da tarde, na secretaria dos armazens geraes d'estes caminhos de ferro, em Campanhã e em presença do respectivo chefe, serão recebidas propostas em carta fechada para o fornecimento de 1:000 kilogr. de cobre em barra.

O fornecimento será feito segundo as condições para elle estabelecidas e que se acham patentes na mesma secretaria, onde podem ser examinadas nos dias não feriados, desde as 11 horas da manhã até ás 3 hora da tarde.

Os concorrentes deverão apresentar uma amostra do cobre a fornecer.

Os concorrentes são obrigados a fazer o deposito provisorio de 8 $\frac{7}{16}$  réis no cofre d'estes caminhos de ferro, e a apresentar no acto do concurso o respectivo documento, para poderem ser admittidos á licitação.

As propostas serão redigidas da seguinte fórmula: «O abaixo assignado (nome, profissão e morada do proponente) obriga-se a fornecer á direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, e sob as condições a que se refere o annuncio de 6 do corrente mez 1:000 kilogrammas de cobre novo, igual á amostra apresentada antes do concurso, pelo preço de...».

Data e assignatura do proponente. Toda a proposta que não estiver conforme com o presente annuncio, será nulla e de nenhum effeito.—Porto, 6 de julho de 1893.

## Caminhos de ferro do Sul e Sueste

#### Fornecimento de peças de ferro fundido

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 2 de agosto proximo, perante o administrador do 2.<sup>o</sup> bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para o fornecimento de peças de ferro fundido.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de réis 47 $\frac{7}{16}$  500, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5% da importancia total da arrematação por aquelle dos licitantes a quem o fornecimento fôr adjudicado, depositos que terão lugar, o primeiro na thesouraria d'estes caminhos de ferro, e o segundo na caixa geral de depositos á ordem d'esta direcção.

As condições do concurso estão patentes na secretaria da direcção, largo de S. Roque n.<sup>o</sup> 22, onde pôdem ser examinadas todos os dias uteis, desde as 10 horas da manhã até ás 4 horas da tarde.—Lisboa, 12 de julho de 1893.

### Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

#### Serviço de Via e Obras

TAREFA N.<sup>o</sup> 31

Apeadeiro de S. João d'Estoril no kilom. 20,454 da linha de Cascaes

Base de licitação 759 $\frac{7}{16}$  000 réis

No dia 27 do corrente mez pela 1 hora da tarde na estação de Sant'Apollonia em Lisboa, perante o sr. engenheiro chefe de exploração, serão recebidas em carta fechada propostas para arrematação da tarefa n.<sup>o</sup> 31 construcção d'um apeadeiro no kilom. 20,454 da linha de Cascaes, comprehendendo edificio de passageiros, retretes e plataformas, segundo as condições patentes na repartição de Via e Obras e das quaes tomei pleno conhecimento, pela quantia total de... (por extenso) réis—Data e assignatura, este por extenso em letra bem intelligivel.—Para ser admittido a licitar é indispensavel ao concorrente apresentar previamente:

1.<sup>o</sup> Certificado do deposito provisorio feito no cofre da Companhia Real na importancia de 37 $\frac{7}{16}$  950 réis.

2.<sup>o</sup> Attestado que abone a capacidade do concorrente para a execução da obra.—Lisboa 3 de junho de 1893.

#### Fornecimento de materiaes

Esta companhia recebe propostas até ás 12 horas do dia 26 do corrente mez de julho, para o fornecimento dos quatro seguintes lotes:

Lote n.<sup>o</sup> 1, barro e tijolo refractario e tijolo burro.—Lote n.<sup>o</sup> 2, paus de castanho.—Lote n.<sup>o</sup> 3, chapa de zinco.—Lote n.<sup>o</sup> 4 grude.

As condições estão patentes na repartição central dos armazens, edificio da estação do Caes dos Soldados.

Lisboa, 10 de julho de 1893.

Typ. do Commercio de Portugal

## 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 Príncipe, 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.<sup>er</sup> ordre.—Propri. Victor Sasseti.

**LISBOA** Hotel Durand.—Rua das Flores, 71—1.<sup>er</sup> 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—apartamentos para familias.—Diaria 1.200 a 4.500 réis.

**LISBOA** Hotel Atlantico.—Largo do Corpo Santo, 13—Dans le centre de la capitale et près du Tage, tramways pour toute la ville.—1.000 à 2.500 par jour.

**LISBOA** Hotel Avenida.—Maison de 1.<sup>er</sup> ordre—vue splendide—salons pour familles—voitures.—Avenida, 55—Propri. João da Matta, 1.<sup>er</sup> cuisinier du Portugal.

**LISBOA** London Hotel.—Caes do Sodré, rua e travessa do Corpo Santo, entrada em n.º 10.—Perto do Tejo, ministerios, theatros, etc.—Preços 1.000 réis em deante.

**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.<sup>er</sup> 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.<sup>er</sup> 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.<sup>er</sup> ordem. Serviço esmeradissimo, bellos horizontes; a 15 kilometros de Braga. Aguas hyposalinas.

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

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

**CALDAS DA RAINHA** Hotel Aliança.—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.<sup>er</sup> 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.<sup>er</sup> ordre. Seul établissement situé au centre de la matta. Prop. Paul Bergamin.

**PRAIA DA NAZARETH** Grand hotel Club.—Magnificas accomodações, asseio inexcédivel, 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.<sup>er</sup> 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 à discricão. Diaria, 1.200 a 1.500 réis.—Table d'hôte bien servie, vin à discricion.

**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.<sup>er</sup> ordem. Proximo ao correio, theatros etc. Desde 1.200 por dia incluindo vinhos. Prop. Pedro Vasques.

**PORTO** Hotel Continental.—R. Entreparedes (Frente à Batalha). Serviço de 1.<sup>er</sup> ordem, preços moderados Frente do correio, theatros, muito central. Prop. Lopez Munhos

**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 10, Sierpes 95. Meza redonda ás 6 horas. Falha se italiano, inglez, francez e portuguez.

**MALAGA** Nuevo Hotel Victoria.—Prop. Cristóbal Gamero—Calle del Marqués de Larios, 9—Bello aposento, 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.

## SOCIÉDADE ANONYMA

DAS

## Officinas de construcção de La Meuse, em Liège (Belgica)

Material de guerra para engenharia e artilharia

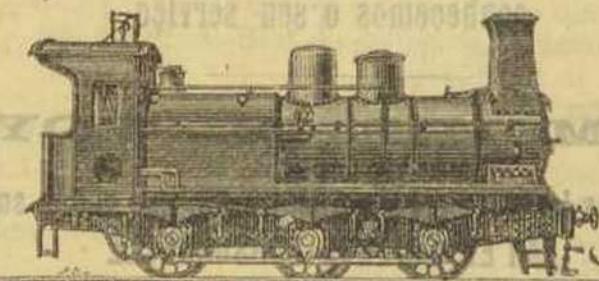
## Locomotivas

de todas as forças, desde 5 até 30 toneladas para vias normaes e reduzidas.

## Machinas de vapor

aperfeiçoadas, para iluminação electrica, moinhos, fabricas de gelo, fiação, etc.

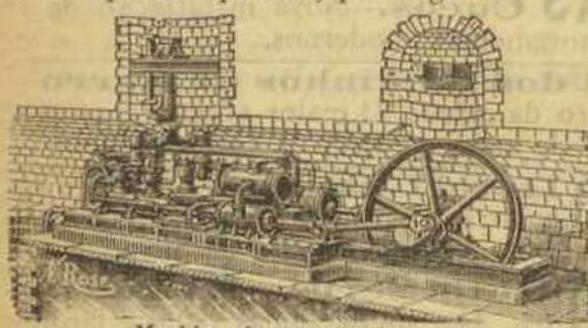
Machinas do sistema Compound, de dupla e triplice expansão, privilegiadas.



Caldeiras de vapor de todos os sistemas  
Instalações hidráulicas para portos de mar  
Distribuição de força por águas com forte pressão. Bombas de pressão. Accumuladores. Gruas. Tubos, etc.

## Especialidade de machinas para minas

Machinas do esgoto subterrâneas, Compound, privilegiadas. Machinas de extração, de valvula. Compressor d'ar. Cabrestantes de ar comprimido. Ventiladores, etc.



Tubos fundidos verticalmente.

## Bombas a vapor para poços

Machinas alimentares.

## ESTALEIRO NAVAL

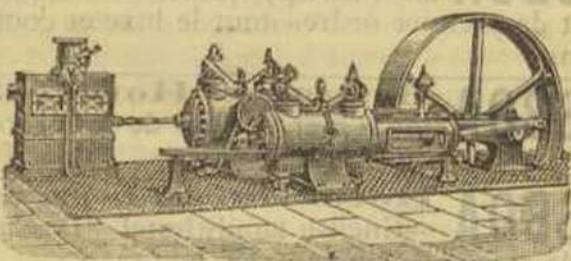
Barcos. Rebocadores. Dragas.

## Turbinas do sistema MAHLER

Peças de fundição de todas as classes

Peças de caldeiraria de todas as qualidades

## PREMIO DE HONRA no Grande Concurso

M. FR. TIMMERMANS  
ENGENHEIRO

## Machinas para a Metallurgia

Machinas sopradoras. Apparelhos para aquecer o ar. Bombas de serviço. Motores e apparelhos para laminadores. Convertidores. Gruas hidráulicas. Bombas de pressão etc.

## MACHINAS ELEVADORAS

para

## AGUAS NAS CIDADES

Internacional das Ciencias e da Industria de Bruxellas, 1888.

## MEDALHA DE OURO na Exposição de Paris de 1889

Dirigir as cartas e telegrammas: CHANTIERSMEUSE, (LIÉGE)—A. B. C. CODE USEDE, 1883

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

## Casa Frederico Daupias

35, 1.º Rua Nova do Carmo, 35, 1.º

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

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

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

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

## SEMENTES DE FLORES

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

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

## Catalogo Geral de Flores

DA

## CASA FREDERICO DAUPIAS

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

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

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

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

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

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

**Grainha de vinha americana.**—As melhores variedades.

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

35, 1.º—Rua Nova do Carmo—LISBOA

# M. Gonçalves

Cirurgião-dentista

RESIDENCIA CONSULTORIO  
L. do Calvario, 22, 2º R. N. do Almada, 69, Lisboa

## J. B. FERNANDES & C.<sup>a</sup>

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 fiação, flor de enxofre, enxofre em pedra e moido

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, garrafões, garrafas, tinta para escravar 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 móvel para Caminhos de ferro  
linhas americanas e obras públicas

LOCOMOTIVAS - TENDERS - CARRUAGENS

WAGONS E WAGONETES

Gruas hidráulicas - Signaes - Mudanças e cruzamentos de via  
PLACAS E PONTES ROTATORIAS

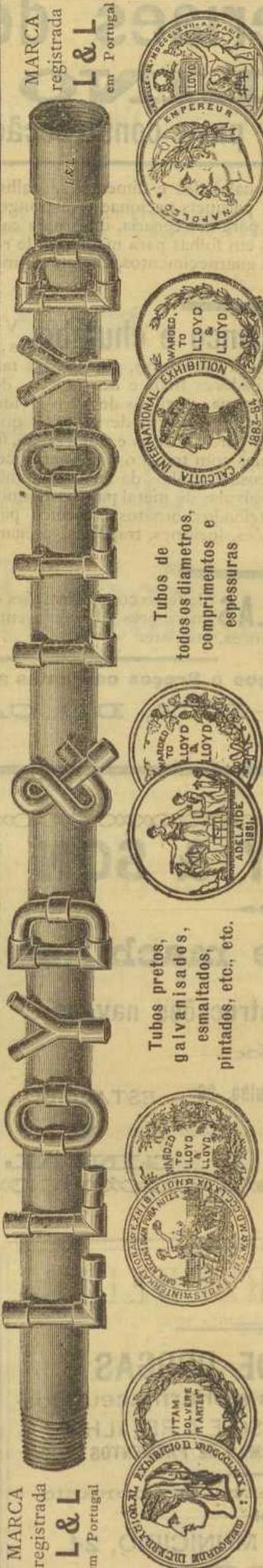
TRANSBORDADORES — RESERVATORIOS

Peças de forja diversas, molas e laminas — Rodas  
Especialidade de rodas em ferro forjado

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

Medalha de Progresso Viena 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*



Birmingham, Londres, Liverpool e Manchester. E.A.B.R.I.C.A.S: Allion Tube Works, Birmingham e Coombs-Wood Tube Works, Haleowen.

Fabricantes de todas as classes de tubos de ferro forjado e aço e acessórios para os mesmos. Tubos para caldeiras fixas, locomotivas e marítimas, para sondas, postes, etc., para pressão hidráulica e atmosférica, cilindros de vacuo, etc., etc.

Todos os tubos d'estas fábricas são submetidos a repetidas provas hidráulicas, a fim de garantir as resistências

Empregam 1:000 operários e máquinas a vapor representando um agregado na força de 500 cavalos indicados.

Para especificações, etc., etc.

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

# Materiaes de construccion

Nos armazens de **J. LINO** se encontra o mais completo sortimento dos artigos necessarios para construccion urbana, a saber:

## Madeiras

de todas as qualidades e dimensões, soalhos apparelhados, parquets nacionaes e estrangeiros, madeiras para marcenaria, ditas para carruagens, ditas em folhas para machinas de recortar, portas feitas, molduras e guarneimentos, chalets de madeira de todos os tamanhos.

## Material de ferro, zinco e chumbo

Vigas de ferro, chapas de ferro ondulado para coberturas, grades para sacadas, peitoris e almofadas, ventiladores fixos e de rotação, depositos de ferro galvanisado para agua, caixilhos de ferro e vidro para dar luz a subterraneos, banheiras de ferro de superior qualidate, placas de ferro esmaltadas para letreiros e numeraçao, fogões de ferro e marmore para salas com todos os seus pertences, lavadouros de ferro e grés para cosinha, tubos de ferro e chumbo para encanamentos, torneiras e valvulas de metal para os mesmos, zinco e chumbo em chapa para telhados, ornatos em zinco para chalets, cataventos, agulhas, florões, lucarnes, trapeiras, pregaria de arame, etc., etc.

## FOGÕES PARA SALAS

de ferro com guarnições de marmores de diferentes cores e com todos os seus pertences, etc., etc.

**Material ceramico** Tubos de grés superior, lavatorios de todos os feitos, bacias, syphões e apparelhos para retretes, telha franceza legitima de Marselha, dita vidrada de côres, ladrilhos mosaicos nacionaes e estrangeiros, tijolos de todas as dimensões e qualidades, ditos refractarios, barro refractario, azulejos de faiança e pó de pedra, ditos estrangeiros, panneaux em azulejos de côres, vasos, estatuas e balaustres para platibambas, telhas de vidro para claraboias, etc., etc.

## MATERIAL PARA ETUQUE,

Cal em pedra, areia do Rio sêco, gesso, e ornatos em carton pierre.

**Materiaes diversos** Cimento de Portland, cal hidraulica de Marselha, pozzolana dos Açores, chapa de magnesio para forrar chalets, barracas, etc., ardósia para telhados, dita para guardas de sumidouros, vidraça para janellas, vidros polidos franceses, vitraux de côres, inducto impermeavel para preservar da humidade paredes, madeiras, etc., tintas preparadas, alvaiades, oleos e vernizes de superior qualidate, feltro asphaltado para coberturas economicas, utensilios para obras, pedra d'afiar ferramentas, etc.

Fornecem-se **Catalogos e Preços correntes** a quem os solicitar nos escriptorios dos armazens

85—RUA DO CAES DO TOJO—85

Telegrammas a **LINO—LISBOA**

## H. PARRY & SON

### Officinas de machinas

#### Caldeiras e construções navaes

34, Rua Vinte e Quatro de Julho, 36 ESTALEIRO

LISBOA NO GINJAL

## VIUVA SERZEDELLO

### DEPOSITO DE DROGAS

Productos chimicos e pharmaceuticos

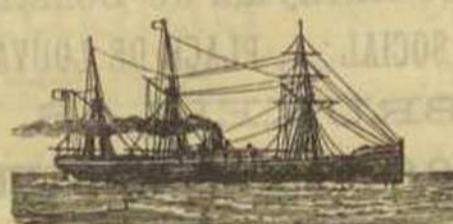
VENDA POR GROSSO E A RETALHO  
SOBRE PREÇOS E FORMAS DE PAGMENTOS

REPONDE NA VOLTA DO CORREIO

23, PRAÇA DO MUNICIPIO, 24  
LISBOA

## Royal Mail Steam Packet Company

(MALA REAL INGLEZA)



### A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Em 17 de julho o paquete TAGUS para:  
Las Palmas, S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro,  
Santos, Montevideo e Buenos-Aires

Para Southampton

O paquete TAMAR esperado em 16 do corrente.

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

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

#### AGENTES

Em Lisboa:—KNOWLEN RAWEN & C.º—R. dos Capelistas, 31, I.º

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



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

## TARIFA DE REEXPEDIÇÃO N.º 2 (GRANDE VELOCIDADE)

## Serviço de FACTAGEM

EM

ESTORIL, CASCAES E CALDAS DA RAINHA

## Transportes a domicílio

DESDE 15 DE JULHO DE 1893

Sobretaxas pelas condução de recovagens, bagagens e valores a domicílio:

| Bagagens e recovagens              |               | Dinheiro e valores  |               |
|------------------------------------|---------------|---|---------------|
| Unidades por volume                | Preços (réis) | Unidades por expedição  | Preços (réis) |
| Até 5 kilogrammas .....            | 20            | Até 50\$000 réis inclusivé .....  | 40            |
| Mais de 5 até 10 kilogrammas ..... | 30            | De mais de 50\$000 a 100\$000 réis .....  | 70            |
| “ “ 10 “ 20 “ .....                | 40            | Mais de 100\$000 réis por fracção indivisível de 100\$000 réis além dos primeiros 100\$000 réis ..... | 20            |
| “ “ 20 “ 30 “ .....                | 60            |   |               |
| “ “ 30 “ 40 “ .....                | 80            |   |               |
| “ “ 40 “ 50 “ .....                | 100           |   |               |

N. B. — Os volumes que pezem mais de 50 kilogrammas, não são transportados a domicílio, nem lhes é applicável esta tarifa. A unidade de cobrança é o peso de cada volume; não o peso englobado de todos os volumes que constituam a remessa.

N. B. — Esta tarifa é só applicável aos transportes procedentes das linhas nacionaes. Não se applica, portanto, a objectos sujeitos a despacho de importação, exportação ou transito.

## Condições

1.º Para que as remessas expedidas nas estações de caminho de ferro possam seguir ao domicílio dos consignatarios terá o remettente que indicar em a nota de expedição, completamente preenchida, em letra bem visivel, os seguintes dizeres: **A domicílio.**

As bagagens só serão aceites, á expedição, para serem transportadas a domicílio, quando o remettente se prestar a fazer, por escripto, no modelo expressamente criado para esse fim e que nas estações se encontra á sua disposição e que lhe será presente para esse efeito pelo empregado do caminho de ferro, as indicações que pela presente se estipulam como devendo ser feitas na nota de expedição tratando-se de outras remessas.

Comtudo se o remettente não souber escrever, poder-se-ha prescindir d'aquella formalidade, quando os volumes estejam devidamente rotulados, por meio de lettreiros, indicando, com toda a clareza, o nome do consignatario e a sua morada.

Faltando qualquer d'estes requisitos não será aceite o transporte de bagagens a domicílio.

§ 1.º Quando o ponto que o expedidor escolha para a entrega da remessa não seja o da morada do consignatario, (que em todo o caso tem que ser mencionada na nota de expedição), terá aquelle que indicar na nota de expedição, o seguinte:

«Para ser entregue na rua de \_\_\_\_\_ n.º \_\_\_\_\_ andar»,  
alias a remessa será entregue na residencia do consignatario.

§ 2.º Por quaesquer consequencias da falta de indicação bem clara e precisa das moradas dos consignatarios

rios ou outros domicílios onde devam ser entregues as remessas, declina a Companhia toda e qualquer responsabilidade.

§ 3.º As remessas consignadas, n'estes termos, a domicilio, serão entregues dentro do prazo maximo de 4 horas, contado da chegada effectiva dos comboios ás estações de Estoril, Cascaes, ou Caldas da Rainha.

2.º As sobretaxas correspondentes á factagem, serão satisfeitas no ponto onde se effectuar o pagamento do transporte pelo caminho de ferro.

3.º As remessas consignadas a domicilio, poderão ser retiradas, pelos seus consignatarios, nas estações destinatarias do caminho de ferro.

As sobretaxas de *factagem* serão, comtudo, cobradas na *integra*, quer a expedição seja feita em porte pago, quer o seja em porte a pagar.

4.º Os volumes de recovagens podem ser entregues sem a apresentação immediata da senha B ou recibo supplementar devidamente legalisado, devendo os consignatarios assignar um recibo provisorio que lhes será apresentado na occasião da entrega dos volumes e no qual se obrigam a entregar a senha logo que a recebam. Exceptua-se, porém, os volumes de bagagem, metallico e valores que só se entregam em troca da senha respectiva ou do recibo supplementar sellado e devidamente assignado pelo consignatario e duas testemunhas, sendo estas tres assigaturas reconhecidas pelo tabellão.

5.º Quaesquer remessas a domicilio, que não sejam recebidas pelos destinatarios logo á chegada dos portadores á morada indicada na escripturação, seja qual for o motivo que a isso dê logar, serão reconduzidas para a estação do caminho de ferro, ficando a sua entrega, n'essa estação, captiva do pagamento de armazenagem, tendo-se em consideração os prazos de entrega pela presente estipulados.

§ unico. Recusando-se o consignatario a satisfazer o debito completo que onere as remessas, serão estas consideradas, para todos os efeitos, como recusadas pelos destinatarios e não entregues em vista d'essa recusa.

6.º Os volumes que por seu peso ou dimensão não poderem ser transportados por um só homem, serão carregados ou descarregados á porta da rua, podendo, comtudo, ser feita a sua condução ou para o interior das habitações, mediante ajuste especial com o chefe da estação.

7.º Quaesquer reclamações sobre o serviço de factagem poderão ser inscriptas no livro especial e a este fim destinado e existente na estação, quando os queixosos não prefiram notifical-as directamente ao Chefe do Serviço do Trafego da Companhia, estação Central do Rocio, Lisboa.

8.º Em tudo que não seja contrario ao que a presente dispõe, ficam em vigor as condições d'aplicação da Tarifa Geral de Leste e Norte, e da Tarifa de despezas accessorias de 1 de dezembro de 1888.

Lisboa, 8 de julho de 1893.

**O Director Geral da Companhia**

*M. Affonso d'Espregueira*