

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAHHA

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

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

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

REDACÇÃO — Conde Barão, 91 — LISBOA

## 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.

Tarfas 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.

Situação 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 hespanhoes.

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 Muagüia. — 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 approvedo pela camara dos dignos pares do reino o projecto de iniciativa do governo, auctorisando-o a permittir 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 accordo feito pela companhia com os seus obrigacionistas e demais crédores, 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 divida 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 difficuldades 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 crédores.

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 permittiu fazer face aos seus compromissos e a obrigou a suspender pagamentos. Resultaram d'isso reclamações dos crédores 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 differentes interessados na mesma companhia; dando a esta tempo para regularisar a sua situação e hibilitar-se a satisfazer os seus compromissos.

Dependendo a regularisação dos negocios da companhia de concessões dos crédores da divida fluctuante que facilitem o pagamento dos respectivos credits em harmonia com os recursos de que a mesma póde 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 auctorisações para fazer uma combinação n'esse sentido com todos os crédores. O conselho de administração abriu negociações com os diversos interessados e é licito 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 crédores da companhia, já porque póde 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 acceitação por parte da minoria dos crédores, dos accordos feitos com a maioria, á participação dos portadores de obrigações na administração da companhia e a algum outro ponto, entende o governo necessario achar-se auctorisado a decretar as providencias adequadas para tornar effectiva a combinação que se fizer entre a companhia e os seus crédores, quando o governo a julgue acceitavel.

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 quaesquer 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 auctorisado :

1.º A tomar as providencias necessarias para assegurar o reembolso das quantias de que o estado é crédor á companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, bem como para se regularisar 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 acceite pela maioria dos obrigacionistas, pela forma que fór determinada;

b) Permittir a criação de novas obrigações privilegiadas ou não privilegiadas, sendo n'este caso substituidas por ellas 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 thesouro nem prejuizo para os direitos garantidos ao estado nos actuaes contractos;

—que os estatutos da companhia serão reformados de maneira a garantirem uma efficaz acção e fiscalisação do governo na administração da companhia, podendo o governo suspender e annullar as deliberações da mesma companhia, sobre emissão de títulos, aquisição ou arrendamento de linhas, contractos de empreitadas geraes ou quaesquer outros actos de administração contrarios 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., emquanto 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 órgãos, occupando-se especialmente do estudo das questões economicas, annunciaram 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 affirmar que, apesar da opposição 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: annunciando a certas companhias de navegação que lhe teem feito propostas, que se acha disposto a combinar com ellas 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 pratica 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 mezes de 1893 entraram no porto de Gand, 365 navios representando em total 129.673 toneladas; differença com o anno anterior no mesmo periodo 27 navios e 13.921 toneladas.

Movimento dos portos belgas em maio de 1893 e 1892:

	Numero 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 finda 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 mez correspondente dos tres ultimos annos. Eis a comparação de maio para os cinco primeiros mezes:

	1893	1892	1891	1890
Maio . . .	2.852:369	2.617:739	2.391:374	2.533:317
5 mezes.	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 títulos 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 official

### 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 portuguezes 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, systema americano, entre o Arcão e Lagôa, feitas pelas camaras municipaes dos concelhos de Mira e Cantanhede, allegando o disposto no artigo 34.º do contracto de 14 de setembro de 1859;

Considerando que a linha alludida e o prolongamento mencionado não constituem uma linha parallela 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 portuguezes se refere expressamente ás concessões do governo, não estando n'esse caso as que, segundo as leis, podem 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 portuguezes que o seu protesto é improcedente, não podendo, portanto, ser attendido.

O que se communica 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 Guimarães.

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, conformando-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 communica ao director dos caminhos de ferro do Minho e Douro, para os effectos devidos.

Paço, em 13 de julho de 1893. — *Bernardino Luiz 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 poz 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 encomenda 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 pratica em Lisboa onde, pela extensão da area e orographia da cidade, é muito mais difficil 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 agradável passeio.** — Para os habitantes das povoações servidas pelas estações da Figueira á Pampilhosa, offerece a companhia da Beira Alta uma agradável digressão nos dias 24 e 25 do corrente, em que se realisa em Montemor uma romaria e a visita á apreciavel matta da Foja, realisando um serviço de bilhetes de ida e volta por preços reduzidos, annuciado hoje na nossa secção *Avisos de serviço*, 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 propoz ás camaras um pedido de auctorisação 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 ellas sido dirigida pelo pessoal tecnico do ministerio das obras publicas.

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

Reduzem-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. Valorizam-se desde logo as obras já feitas e as que se forem executando, apropriando-as aos usos commerciaes, de modo que d'ellas beneficiem immediatamente 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 taxaço das tarifas dependerá da approvaço 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 auctorisado:

2.º 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 realisados, 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-se em attenção na sua escolha que não seja prejudicado o proseguimento 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 approvaço do respectivo contracto.

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

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

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

c) Nos ultimos cinco annos de exploração commercial do porto, o rendimento liquido será dividido entre o estado e a empresa, 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 aggravarmos esta verba com as differenças 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 incommoda, como não deixaria alterar-se o plano dos trabalhos, o que obrigaria a uma enorme despesa que não podemos fazer.

Assim, dos 7:000 contos ou mais a dispendir, fixa-se a despesa, nos cinco annos, em 2:800 contos, addiando a importante verba restante por meio da redução dos trabalhos, aproveitando quanto possivel 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 appparelhos, e, o que tambem não é pouco, com o serviço completamente organizado de fôrma a render o mais possivel, 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 indispensavel fazer-se, e não se poudo fazer melhor.

## Notas de Viagem

### V Cadiz

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 sentinella avançada do Atlantico, depois de ter deixado Sevilha em plena festa.

Porque é tambem a este facto que se deve, quero crê-lo, a prodigiosa differença que nota quem vem da capital andaluza, e entra os muros de Cadiz; quem deixa uma cidade toda animação e bulicio, 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 desmaiadas côres 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 fallam 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 descripção—não ha cafés em Cadiz! 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 fôrma 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 bebida.

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

N'este ponto d'accordo, porque ninguem dirá que não se toma em Cadiz 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 reúne 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 construida.

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 sentinella vexe-se de ouvir tal resposta, emquanto 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.

Indispensavel 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 emquadrado, 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 maritimo, com o seu mastro de signaes que se alcança ver desde o meio do oceano.

D'ali se gosa o mais surprehendente espectaculo de toda a costa maritima, desde a ponta de Rota até o cabo Trafalgar, da bahia e cidade de Cadiz, 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 viémos, 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 Constitución*, arborizada e rodeada de bons edificios. 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 effeito 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 indigena e a estrangeira fluctuante—se encontrariam reunidas.

Aquelles teem, pois, os seus casinos particulares onde se reúnem; estes vão para as tabernas que se espalham pelas immediações 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 exaggerados 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 marselhez com a sua *Cannebière* fica a perder de vista.

De Cadiz póde-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 Utrera 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 espectaculo 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 collinas 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 estandar-tes 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, limpido e azul, o lago mais bello do mundo com um delicioso emmolduramento, ao fundo do qual se avistam os pinaros 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'além 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.

Allemaes.....	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 Dinamarquezes.....	170
Portuguezes e Hespanhoes.....	49

As excursões ás regiões altas teem sido este anno numerosas; graças á immobildade do barometro os *touristes* partem d'aqui em grandes caravanas, pau ferrado na mão, pequena malla a tiracolo, caminho do Tiliis, do Urirothstock, do Piz Rotondo e de todos esses innumeraveis pontos que os nossos Alpes offerecem e sobretudo o grande massico 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, comprehendido  
entre a estação do Pinheiro e a estação central em S. Bento*

**Empreitadas A, B, C, D.**—Acham-se concluídas 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 comissão 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, comprehendida 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>2,215 de cantaria em muros de suporte; passagem inferior, denominada das «Memorias»; passagem ao k. 1:639,51; dois aqueductos: um de 0<sup>m</sup>,60  $\times$  0<sup>m</sup>,8 e entre os perfis 81 e 82 e outro de 0<sup>m</sup>,8  $\times$  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 incluída 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 exaggeradamente elevado, foi esta construcção posta em praça, constituindo uma empreitada com a designação de «D. bis», annunciando-se o respectivo concurso para o dia 27 de fevereiro de 1892, sendo a base de licitação 7:270:470 réis, importancia de orçamento aprovado.

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 realisação d'esta obra, poderia, sem prejuizo da esthetica, modificar o projecto de fôrma a realisar avultada economia, submetti, em 7 de junho do anno passado, á apreciação dos poderes superiores, dois projectos para substituirem o taboleiro metallico acima referido.

Um dos projectos consiste no prolongamento da testa do tunnel, em fôrma 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 230:531 réis.

O outro projecto, porém, além de realisar uma economia de 4:405:413 réis, é muito mais elegante e de muito mais rapida execução, 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 estudado 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 realisado no governo civil d'esta cidade, em 9 de fevereiro do anno anterior, para a arrematação 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 approved; 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 capitales empregados. Este requerimento foi indeferido, por se terem reconhecido muitos inconvenientes em concluir as obras pela fôrma requerida, sendo um dos mais importantes a exploração, por entidade extranha, de um ramal que é a testa das linhas do Minho e Douro, exploradas por conta do Estado.

(Continúa).

## Commercio Portuguez

**Resumo comparativo do movimento de mercadorias, incluindo o do ouro  
e prata em barra e em moeda, nos mezes 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	8.100:677
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras..	4.175:778	2.206:537
Substancias alimenticias .....	9.744:586	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	45:601
Somma .....	28.850:672	15.461:784
Ouro e prata em barra e em moeda .....	5.719:530	1.647:123
Total .....	34.570:202	22.640:450

### Exportação nacional e nacionalisada

	1891	1892
Animaes vivos .....	216:604	497:503
Materias primas para as artes e industrias	3.186:297	3.199:981
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 .....	826:253	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...	5.041:454	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 affirmações, felizmente destituídas de auctoridade e bem características das ambições insoffridas que as dictaram, feitas ha pouco n'um jantar politico em Badajoz, affirmações 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 extranha, 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 liquida 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. liquidas
Inglez .....	2.851	5.826:861
Allemao .....	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 francezes, 5:296 russos, 3:778 italianos, 3:125 holandezes, 1:594 hespanhoes, 1:195 allemães, 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 francezes (7:000 a menos), os italianos (2:000 a menos), so allemães (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 capitães 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, amortisações 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 communicação 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 approvado por unanimidade as condições do accordo a propôr aos crédores da sociedade, a proposta do convenio foi submettida, nas fórmulas legaes, ao tribunal o qual deu já o seu despacho, marcando o prazo de tres mezes 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 titulos Madrid-Caceres e Oeste de Hespanha 50:000 obrigações de 500 fr. 3 % 1.ª hypotheca sobre as suas proprias linhas, de maneira a facultar á sociedade de Madrid-Caceres, quer pela cobrança dos coupons, quer, se fôr necessario, 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 % de Madrid-Caceres que estão quasi todas nas mãos dos portadores francezes.

2.º Contracto com o Banco Internacional de Paris em nome de uma sociedade d'exploração dos caminhos de ferro hespanhoes 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 liquidados senão depois do pagamento annual do reembolso do adiantamento em cincoenta annos, e da reserva annual de 750:000 pesetas destinada ás obrigações Madrid-Caceres.

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

4.º Os portadores d'obrigações Madrid-Caceres de juro variavel, poderão constituir-se em associação regular ou syndicato para o exercicio 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 fiscalisar 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 successos incidindo no mundo financeiro. Primeiro tivemos a inesperada medida tomada pelo governo das Indias, suspendendo a livre cunhagem da prata e annunciando o estabelecimento do padrão do ouro, quando iam em viagem valiosos carregamentos de prata destinada a amoedação. Isto causou um profundo abalo em todos os paizes 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 Britannica envolve interesses portuguezes, porque na India Portuguesa ha também 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 noticias gravissimas, 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 successo inevitavel, tendendo a generalisar-se. A resistencia, que parece ter-se iniciado no Rio de Janeiro, é de maus augurios, porque trará apoz 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 opposição, mas que perdeu a oportunidade desde que se reconheceu que pela rectificação das matrizes se conseguia elevar consideravelmente o rendimento collectavel e consequentemente o imposto predial. Entre os projectos supplementares approvados temos os seguintes:— auctorisando o governo a regular a situação da Companhia Real dos Caminhos de Ferro (accordo com os crédores, nova emissão de obrigações e reforma d'estatutos) e a resolver a questão das obras do porto de Lisboa—prorogando até 1900 os privilegios do Banco Nacional Ultramarino—regulando a forma de novo concurso para o serviço de navegação para a Madeira e Açores.

O nosso mercado financeiro continuou bastante animado, pela concorrência dos capitales postos em circulação pelo pagamento dos dividendos e juros relativos ao primeiro semestre d'este anno, estando por isso facil o desconto extra-bancario, 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 também muito regular, não só por causa dos pagamentos a fazer á conta da compra dos trigos, mas também porque se tem ido normalizando a situação do pequeno commercio, que desenvolve novamente as suas operações. Nesta semana, porém, começou a notar-se uma certa tendencia 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 titulos 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 semestraes, mantiveram-se firmes. As obrigações prediaes (6 %) flexionaram um pouco (de 91 para 89,000) Nenhuma alteração nas cotações dos outros titulos do mercado.

Encerraram-se as camaras, sem que o governo se tivesse habilitado a resolver a chamada questão dos bancos do Porto, que recrudescceu 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 males que poderia produzir e cujas consequencias pertencem já á ordem dos factos consummados.

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	-	29,15	29,15	29,15	29,15	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 %:</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 %:</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 bolsas de Lisboa e estrangeiro

BOLSAS	TITULOS	1893 - JULHO - DIAS													
		1	3	4	5	6	7	8	10	11	12	13	14	15	—
Lisboa . . .	ACCÕES Comp. Real Portugueza .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Ascensores mechanicos..	—	—	—	—	—	—	—	9.000	—	—	—	—	—	—
	OBRIG. Comp. <sup>a</sup> Real Portugueza	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Nacional. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Atravez d'Africa . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris. . . . .	ACCÕES Comp. Real Portugueza .	73	—	—	—	—	—	—	—	—	73	—	—	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal.	48	48	—	—	45	—	48	48	48	—	48	—	—	—
	» Norte de Hespanha . . .	144	146	145	144	144	143	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Madrid-Zaragoza-Alicante	183	183	179	183	185	180	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Andaluzes. . . . .	332,50	325	320	318	310	311	—	—	—	—	—	—	—	—
	OBRIG. Comp. Real Portugueza .	110	112	—	111	112	111	112	112	111,25	111,75	111,25	—	—	—
	» C. <sup>a</sup> da Beira Alta. . . .	83	77,50	77,50	82	85	83	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal.	—	—	—	138	138	—	138	139	140	140	140	—	—	—
	» Norte Hespanha 1. <sup>a</sup> hypot.	331	330	328,50	330	331	330	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Atravez d'Africa . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Londres..	» Atravez d'Africa . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Amsterd..	» Atravez d'Africa . . . . .	39	38,50	38,50	38,25	38,25	38,25	38,75	38,37	38,25	38,50	—	—	—	—
Bruxellas.	» Atravez d'Africa . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

## Receita dos Caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

Linhas	Periodo de exploração	RECEITAS NO PERIODO						DESDE 1 DE JANEIRO			
		1893			1892			Totaes		Diferença a favor de	
		Kil.	Totaes	Kilome-tricas	Kil.	Totaes	Kilome-tricas	1893	1892	1893	1892
COMPANHIA REAL	Antiga rede	18 24 Junho	690	61.784:000	89:542	690	51.783:382	75:048	1.281.021:000	1.190.637:123	90.383:877
	enova não garantida.	25 1 Julho	-	54.547:000	79:053	-	52.933.923	76:715	1.335.568:000	1.243.571:046	91.996:954
	Nova rede	18 24 Junho	380	8.103:000	21:323	334	5.491:374	16:444	122.196:000	113.839:203	8.356:797
	garantida.	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	-	4.166:411	16:468	121.907:875	113.310:343	8.597:532
		11 17 "	-	4.038:469	15:962	-	4.019:010	15:905	125.946:344	117.329:353	8.616:991
Nacional (Mi-randella e Vi-zen).....		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
		4 10 "	-	1.183:541	11:271	-	1.223:061	11:648	29.601:461	26.668:691	2.932:770
Norte de Hesp-anha.....		10 16 Junho	3393 Ps.	1.582:804	466	3393 Ps.	1.605:027	473	35.514:428	35.923:102	Ps. 408:674
		11 23 "	-	1.608:456	474	-	1.639:942	483	37.122:885	37.563:044	440:159
Madrid — Zara-goza—Alican-te.....		18 24 Junho	2672	1.034:701	386	2672	1.057:947	395	24.389:043	24.781:650	392:607
		25 1 Julho	-	957:464	358	-	998:895	373	25.346:507	25.780:545	434:038
Andaluzes.....		11 17 Junho	894	249:238	278	894	264:328	295	6.515:554	6.423:254	92:300
		18 24 "	-	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	48:193	267	1.094:993	1.248:239	153:246
		25 1 Julho	-	39:824	221	-	47:625	264	1.134:817	1.295:864	161:047

## HORARIO OFFICIALMENTE 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 Casco.	Casco a Lisb. R.	Lisb. T. P. a Set.	Set. a Lisb. T. P.	Porto a Valença	Valença a Porto
Part. 8-45 t.	Cheg. 7-20 m.	Part. 7-0 m.	Cheg. 3-15 t.	Part. 6-30 m.	Cheg. 7-56 m.	Part. 8-0 m.	Cheg. 10-10 m.	Part. 8-20 m.	Cheg. 1-26 t.
10-0 t.	10-30 m.	7-0 t.	6-30 m.	11-30 m.	12-52 t.	4-30 t.	6-25 t.	11-0 m.	3-15 t.
Lisb. C. S. a Porto	Port. a Lisb. C. S.	Lisb. R. a Leiria	Leiria a Lisb. R.	Lisb. R. a Casco.	Casco a Lisb. R.	Dom.ª e Sant.ª	4-50 t.	5-40 t.	11-45 t.
7-30 m.	9-0 t.	6-0 t.	1-15 m.	5-15 t.	6-37 t.	6-50 m.	8-23 m.	5-40 t.	12-30 t.
7-30 m.	8-45 m.	6-0 t.	1-30 m.	9-15 t.	10-37 t.	6-50 m.	8-23 m.	5-40 t.	12-30 t.
Aveiro a Porto	Porto a Aveiro	Cald. a Figueira	Figueira a Cald.	Alcant. a Casco.	Casco a Alcant.	Beja a C. Branca	C. Branca a Beja	Vian. a Valença	Valença a Vian.
4-0 m.	6-25 m.	2-45 t.	7-55 t.	2-0 t.	2-56 t.	4-15 t.	7-6 t.	7-0 m.	9-15 m.
11-20 m.	3-35 t.	Figueira a Alf.ª	Alf.ª a Figueira	Aos domingos e dias sant.	7-30 t.	P. Novo a Set.	Set. a P. Novo	Porto a Braga	Braga a Porto
8-15 m.	9-3 m.	2-0 t.	3-0 t.	2-0 t.	2-56 t.	5-40 m.	6-7 m.	5-0 m.	8-10 m.
Espinho a Porto	Porto a Espinho	7-0 t.	7-59 t.	7-0 t.	7-59 t.	3-15 t.	3-42 t.	8-20 m.	10-45 m.
8-15 m.	9-3 m.	F. a B. Amieira	B. Amieira a F.	Abran. a Guard.	Guarda a Abran.	Beja a Faro	Faro a Beja	11-0 m.	1-20 t.
Lisb. R. a V. Alc.	V. Alc. a Lisb. R.	8-0 m.	8-20 m.	1-15 m.	9-25 m.	11-10 m.	7-40 t.	5-40 t.	8-25 t.
7-30 t.	5-10 m.	Lisb. R. a Cintra	Cintra a Lisb. R.	1-45 t.	11-30 t.	Fig.ª a V. Form.	V. Form. a Fig.ª	7-10 m.	8-57 m.
2.ª 4.ª e sab.	2.ª 4.ª e sab.	7-0 m.	8-11 m.	4-30 t.	5-0 m.	5-25 m.	3-30 t.	7-10 m.	8-57 m.
7-15 t.	1-50 m.	8-45 m.	9-51 m.	4-30 t.	5-0 m.	Fig.ª a V. Form.	V. Form. a Fig.ª	7-10 m.	8-57 m.
Lisb. R. a Badaj.	Badaj. a Lisb. R.	11-0 m.	12-3 t.	Lisb. T. P. a Faro	Faro a Lisb. T. P.	3-10 t.	4-48 t.	Nine a Braga	Braga a Nine
7-30 t.	6-35 m.	3-30 t.	4-33 t.	8-0 m.	4-55 t.	Figueir. a Pamp.	Pamp. a Figueir.	4-25 t.	5-0 t.
Lisb. C. S. a Bad.	Bad a Lisb. C. S.	6-0 t.	7-16 t.	Lisb. T. P. a Pias	Pias a Lisb. T. P.	3-10 t.	4-48 t.	Port. a B. d'Alva	B. d'Alva a Port.
7-30 m.	9-15 t.	9-45 t.	10-50 t.	4-30 t.	2-45 m.	Pamp. a Mang.	Mang. a Pamp.	7-40 m.	3-15 t.
Lisb. C. S. a Sant.	Sant. a Lisb. C. S.	Aos domingos e dias sant.	1-30 t.	Faro a Pias	Pias a Faro	6-35 t.	9-47 t.	Porto a Tua	Tua a Porto
11-0 m.	1-40 t.	1-30 t.	2-33 t.	6-30 t.	2-45 m.	Mang. a Guarda	Guarda a Mang.	1-25 t.	9-20 t.
4-30 t.	7-10 t.	Bemfio. a Casco.	Casco a Bemfio.	Lisb. T. P. a Ext.	Ext. a Lisb. T. P.	Só 4.ª e sab.	Só 5.ª e dom.	Porto a Regoa	Regoa a Porto
Lisb. R. a Cald.	Cald. a Lisb. R.	8-30 m.	9-52 m.	8-0 m.	3-45 t.	10-0 t.	12-50 m.	6-0 t.	11-30 t.
4-30 t.	7-30 t.	5-40 m.	7-5 m.	24-30 t.	11-10 t.	Porto a Vianna	Vianna a Porto	5-0 m.	10-10 m.
8-0 m.	10-55 m.	5-40 m.	7-5 m.	9-10 m.	4-40 t.	5-0 m.	10-23 m.	5-0 m.	10-10 m.



## PATENTES DE INVENÇÃO

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

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

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

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

**F. L. Smith & C.<sup>a</sup>** — Cimento denomina do *Cimento Areiento* — 17 de maio — 10 annos.

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

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

**Alphonse Becht** — Systema 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 producção 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 systema completo e apparelho de esgoto — 8 de maio.

## Linha 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 acceitavel em principio, devendo, porém, ser reduzido, ou o praso 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 differença não é tão consideravel que se receie que esta proposta não seja acceite, e quasi se pôde assegurar que é negocio concluido a realisação da estação da feira de S. Bento e sua linha urbana.

**Quilimane Chire.** — Em resposta a uma interpeção 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 renova-la.

**Linha do Pungue.** — Segundo diz o *Times* por uma communicação 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 prospera, e suspenda a exploração de uma linha cujos resultados seriam lisongeiros se circunstancias muito especiaes não tivessem impedido que ella prestasse os serviços que devia prestar.

## Linha hespanholas

**Vellena 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 provincia 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 augmentado 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 Bilbao, podendo tambem 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 praso 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 Irun a Lesaca que poderá transportar diariamente 3:000 toneladas de mercadorias. Tambem 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 auctorisação da deputação provincial de Navarra.

**Zaragoza ao Mediterraneo.** — Escrevem de Sampier ao *Boletin de Obras Publicas*, 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 utilisal-o para o transporte de materiaes até o rio de Martin. A ponte que atravessa este rio está quasi concluida, faltando somente os parapeitos.

**Luchana a Muagui.** — 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, n'uma conferencia que tiveram com o engenheiro chefe, surgiram certas difficuldades, 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 Riazza 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.



## Linhas estrangeiras

## FRANÇA

A questão do tramway tubular de tracção electrica que ligava o bosque de Bolonha ao bosque de Vincennes está ainda muito atrasada, posto que já se tenha apresentado ha 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.<sup>a</sup> comissão, propoz a acceitação do projecto, mas, não se achando o conselho sufficientemente esclarecido, pediu um complemento de estudos;

Só em 25 de julho de 1891, o prefeito apresentou os resultados do inquerito que são favoráveis á construcção da nova linha.

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

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

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

A concessão durará 70 annos.

Os preços dos logares será fixado 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 realisado; não succedeu assim; para se obter a declaração d'utilidade publica teve o projecto de ser submettido ao conselho geral das pontes e calçadas, e este depois de ter levantado algumas objecções d'ordem technica, contesta actualmente á cidade de Paris o direito da concessão, e reivindica esse direito para o Estado.

A questão está actualmente pendente do ministro das obras publicas.

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

A construcção é avaliada em 22.700.000 francos.

O ministro das obras publicas auctorisou a companhia P. L. M. a abrir ao serviço publico a linha de Cosne a Clamecy, que tem 62 kilometros 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, propoz estabelecer um caminho de ferro electrico aereo em Napoles.

Um jornal dá as seguintes informações:

A parte mais frequentada da cidade de Napoles, 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-hiam dois viaductos de ferro, em que se reservaria uma parte para os peões.

Na *via Roma* construir-se-ha um muro de pedra de 100 metros d'altura começando ahi o viaducto que medirá 360 metros, finalizando no corso Vittorio-Emmanuele n'uma torre de ferro de 150 metros. O segundo viaducto de 290 metros parte d'esta torre, passa pelo Monte San-Michele e termina na altura do Rione dei Vilmore.

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

## RUSSIA

A assembléa geral ordinaria do caminho de ferro de Varsovia a Vienna teve logar no dia 12.

Eis as principaes 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
Coefficiente d'exploração %.....	66,04	58,57
Excesso das receitas.....	3:821\$862	4:689\$376

## SUISSA

O Conselho federal acaba de dirigir á Assembléa federal uma mensagem respeitante á 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, Condicionamente de Saint-Joseph a Moutiers.

Estas linhas facilitarão a circulação dos *touristes*, podendo dar logar a um certo trafego local, unindo as communes da região do norte com as diversas linhas da via ferrea da confederação.

## TURQUIA

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

## BRAZIL

As receitas do «Brazilian Imperial Central Bahia Railway» diminuíram, de 76:532 libras em 1891, a 57:686 libras em 1892, devido á grande secca 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 trafego durante 8 dias.

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

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

Para fazer face a este augmento de despesas, a companhia pediu auctorisação 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 relatorio 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 negocios no Brazil difficulta a construcção dos prolongamentos e ramaes concedidos á companhia; comtudo esta pediu e obteve uma nova concessão de 24 kilometros até Maragogipe, com auctorisação de estabelecer um serviço de navegação até á Bahia, empresa que, parece, dará uma pequena remuneração ao capital, e augmentará consideravelmente o trafego da linha principal, dando mais actividade ás regiões que atravessa. O conselho d'administração pediu auctorisação para emitir os capitales necessarios logo que as condições do mercado lh'o permita.

## GUATEMALA

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

Já ha alguns annos, e principalmente desde a elevação do general Reina Barrios á presidencia da republica, que se têm 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 Atlantico, linha que formará uma importante via inter-oceanica de 400 kilometros, 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-ha em cinco annos a maior parte do capital da construcção, avaliado em 7 milhões de piastras, por meio de uma subscripção nacional obrigatória de *bons* 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 realisação do referido caminho de ferro, e merecem a attenção dos financeiros e dos industriaes.



## 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 <sup>15</sup>/<sub>16</sub>—e Lb. 43 <sup>2</sup>/<sub>6</sub>—tres mezes Lb. 43 <sup>2</sup>/<sub>6</sub> a Lb. 43 <sup>10</sup>/<sub>16</sub>—Tongh. Lb. 47 <sup>10</sup>/<sub>16</sub>—a Lb. 48—Best Lb. 48 <sup>10</sup>/<sub>16</sub>—a 49; chapas Lb. 54 a Lb. 55.

**Metal amarello**—4 <sup>3</sup>/<sub>4</sub> d.

**Estanho**—Straits Lb. 82 <sup>10</sup>/<sub>16</sub>—a Lb. 83 Australiano Lb. 84 <sup>10</sup>/<sub>16</sub>—a Lb. 85 tres mezes Lb. 81 <sup>10</sup>/<sub>16</sub>—a Lb. 82 Inglez Lb. 86 <sup>10</sup>/<sub>16</sub>—a Lb. 87.

**Folha de Flandres**—I. C. coke <sup>11</sup>/<sub>16</sub> a <sup>12</sup>/<sub>16</sub>.

**Chumbo**—Inglez Lb. 10 <sup>7</sup>/<sub>16</sub> a Lb. 10 <sup>12</sup>/<sub>16</sub>. Hespanhol Lb. 10 <sup>3</sup>/<sub>9</sub> a Lb. 10 <sup>6</sup>/<sub>3</sub>.

**Chumbo chapas**—Lb. 11 <sup>5</sup>/<sub>16</sub>—

**Zinco**—Lb. 17 <sup>12</sup>/<sub>16</sub>.

**Zinco chapas**—Lb. 21 a Lb. 21 <sup>10</sup>/<sub>16</sub>—

**Prata**—<sup>1</sup>/<sub>8</sub> de melhoria; fechou a 33 <sup>1</sup>/<sub>8</sub> d.

**Azougue**—Lb. 6 <sup>17</sup>/<sub>16</sub> em primeira mão, Lb. 6 <sup>16</sup>/<sub>16</sub>— em segunda mão.

**Antimonio**—Lb. 40.

**Ferro**—Escossez barras <sup>41</sup>/<sub>7</sub> <sup>1</sup>/<sub>2</sub> a dinheiro, <sup>41</sup>/<sub>10</sub> um mez. Middlesbro <sup>35</sup>/<sub>1</sub> a dinheiro, <sup>35</sup>/<sub>3</sub> um mez. Hematite <sup>41</sup>/<sub>8</sub> a dinheiro, <sup>41</sup>/<sub>10</sub> <sup>1</sup>/<sub>2</sub> 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 Montemor)

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 Montemor á 1 hora e 32 minutos. Partida de Montemor 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.—Limeira: 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.—Murte: 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\$750 réis no cofre d'estes caminhos de ferro, e a apresentar no acto do concurso o respectivo documento, para poderem ser admittidos á licitação.

As propostas serão redigidas da seguinte forma: «O abaixo assignado (nome, profissão e morada do proponente) obriga-se a fornecer á direcção dos caminhos de ferro 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\$000 réis no cofre d'estes caminhos de ferro, e a apresentar no acto do concurso o respectivo documento, para poderem ser admittidos á licitação.

As propostas serão redigidas da seguinte forma: «O abaixo assignado (nome, profissão e morada do proponente) obriga-se a fornecer á direcção dos caminhos de ferro 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\$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 logar, 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 podem 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\$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.

As propostas serão redigidas segundo a forma seguinte:—Eu abaixo assignado residente em... obrigo-me a executar a tarefa n.<sup>o</sup> 31 do serviço de Via e Obras da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes—construcção d'um apeadeiro no kilom. 20,454 da linha de Cascaes, comprehendendo edificio de passageiros, retretes e plataforma, 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\$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 Principe, junto á Estação Central.—Etablissement de premier ordre—tout le luxe et confort—200 chambres et salons.

**LISBOA Braganza Hotel**—Salons, vue splendide sur la mer, service de 1.<sup>er</sup> ordre.—Prop. Victor Sassetti.

**LISBOA Hotel Durand**—Rua das Flôres, 71—1.<sup>re</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—apostos para familias.—Diaria 1\$200 a 4\$500 réis.

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

**LISBOA Hotel Avenida**—Maison de 1.<sup>er</sup> ordre—vue splendide—salons pour familles—voitures.—Avenida, 55—Prop. 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 diante.

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

**LISBOA Grand Hotel de l'Europe.**—Maison française de 1.<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, cosinha esmerada, jantares para casamentos, etc.—Proprietaria Anna Vieira.

**CINTRA Lawrence's Hotel**—Frequentado pela primeira sociedade portugueza e estrangeira. Bons quartos e sallas 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>a</sup> ordem. Serviço esmeradissimo, bellos horisontes; a 15 kilometros de Braga. Aguas hyposalinas.

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

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

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

**TORRES VEDRAS** Grande estabelecimento balnear dos Cucos.—Nova instalação de 1.<sup>a</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 inexcédível, bom serviço, preços modicos, trens d'aluguer e carreira, para as estações de Cella e Vallado. Prop. A. de S. Romão.

**PORTO Hotel de Francfort**—O melhor e mais central da cidade—Salões, banhos, correio e telephone—Serviço de 1.<sup>a</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 á discrição. Diaria, 1\$200 a 1\$000 réis.—Table d'hôte bien servie, vin à discrétion.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



# SOCIEDADE ANONYMA DAS Officinas de construção de La Meuse, em Liège (Belgica)

Material de guerra para engenharia e artilheria

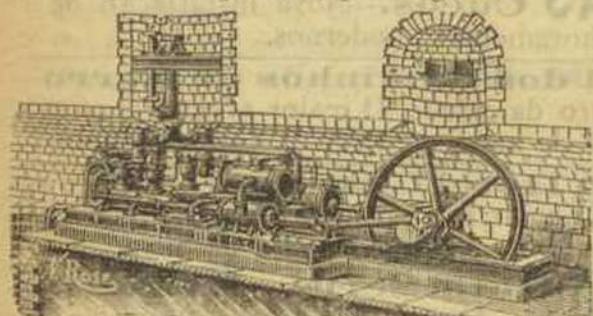
## Locomotivas

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, fiacção, etc.

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



Machina de esgoto subterranea  
Systema Compound, privilegiado

Tubos fundidos verticalmente.

Bombas a vapor para poços

Machinas alimentares.

ESTALEIRO NAVAL

Barcos. Rebocadores. Dragas.

Turbinas do systema MAHLER

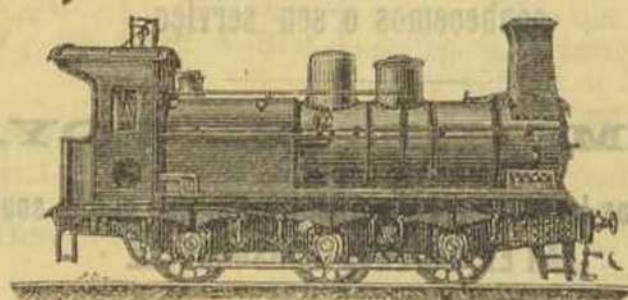
Peças de fundição de todas as classes

Peças de caldeiraria de todas as qualidades

**PREMIO DE HONRA** no Grande Concurso Internacional das Sciencias e da Industria de Bruxellas, 1888.

**MEDALHA DE OURO** na Exposição de Paris de 1889

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



Locomotiva de 40 toneladas

## M. FR. TIMMERMANS ENGENHEIRO

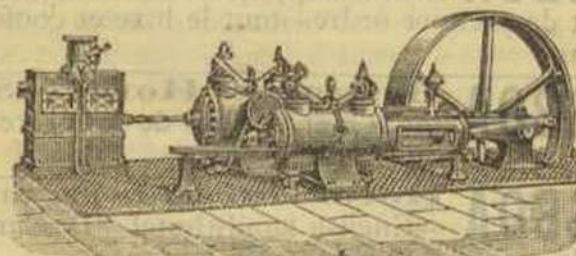


Grua hydraulica com cavaletto  
em uso no porto de Antuerpia

Caldeiras de vapor de todos os systemas  
Instalações hydraulicas para portos de mar  
Distribuição de força por aguas com forte pressão. Bombas de pressão. Accumuladores. Gruas. Tubos, etc.

## Especialidade de machinas para minas

Machinas do esgoto subterraneas, Compound, privilegiadas. Machinas de extracção, de valvula. Compressoras d'ar. Cabrestantes de ar comprimido. Ventiladores, etc.



Machina motora systema  
Compound, privilegiado

## Machinas para a Metallurgia

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

## MACHINAS ELEVADORAS

para

## AGUAS NAS CIDADES

# 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 experiencia propria, e amplamente comprovado pelo favor sempre crescente do publico. Mais uma vez se recommenda aos amadores, proprietarios e lavradores pela certeza que offerece de encontrarem todo o anno sementes novas, garantidas, de absoluta confiança e sem competencia.

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

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

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

## SEMENTES DE FLORES

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

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

## Catalogo Geral de Flores

DA

## CASA FREDERICO DAUPIAS

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

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

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

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

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

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

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

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

35, 1.º—Rua Nova do Carmo—LISBOA



# M. Gonçalves

Cirurgião-dentista

RESIDENCIA

L. do Calvario, 22, 2.º

CONSULTORIO

R. N. do Almada, 69, Lisboa

## J. B. FERNANDES & C.ª

Successores de José Gregorio Fernandes

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

### Armazens de ferro e aço de todas as qualidades

#### Carvão de pedra para forja

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

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

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

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

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

## La Métallurgique

Sociedade Anonyma de Construcção

SÉDE SOCIAL: 1, PLACE DE LOUVAIN

BRUXELLAS

### Officinas de Construcção

TUBIZE. Nivelles et La Sambre

Material fixo e movel para Caminhos de ferro  
linhas americanas e obras publicas

LOCOMOTIVAS—TENDERS—CARRUAGENS

WAGONS E WAGONETES

Gruas hydraulicas—Signaes—Mudanças e cruzamentos de via

PLACAS E PONTES ROTATORIAS

TRANSBORDADORES — RESERVATORIOS

Peças de forja diversas, molas e laminas—Rodas

Especialidade de rodas em ferro forjado

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

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

Adresse telegraphico — Métal, Bruxellas

MARCA  
registrada

L & L  
em Portugal



MARCA  
registrada  
L & L  
em Portugal



Tubos de  
todos os diâmetros,  
comprimentos e  
espessuras



Tubos pretos,  
galvanizados,  
esmaltados,  
pintados, etc., etc.



Birmingham, Londres, Liverpool e Manchester. FABRICAS: Albion Tube Works, Birmingham e Coombs-Wood Tube Works, Haleowen.

Fabricantes de todas as classes de tubos de ferro forjado e aço e acessórios para os mesmos.

Tubos para caldeiras fixas, locomotivas e marítimas, para sondas, postes, etc., para pressão hydraulica e atmospherica, cylindros de vacuo, etc., etc.

Tubos para gaz, agua e vapor. Tubos para vinho, para injectores. Tubos especiaes para fins especiaes. Tubos, etc., soldados pela electricidade.

Todos os tubos d'estas fabricas são submettidos a repetidas provas hydraulicas, a fim de garantir as resistencias

Empregam 1.000 operarios e machinas a vapor representando um aggregado na força de 500 cavallos indicados.

Para especificações, etc., etc.

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



# Materiaes de construcção

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

## Madeiras

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

## Material de ferro, zinco e chumbo

Vi-gas de ferro, chapas de ferro ondulado para coberturas, grades para sacadas, peitoris e almofadas, ventiladores fixos e de rotação, depositos de ferro galvanizado para agua, caixilhos de ferro e vidro para dar luz a subterraneos, banheiras de ferro de superior qualidade, placas de ferro esmaltadas para letreiros e numeração, 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 côres e com todos os seus pertences, etc., etc.

## Material ceramico

Tubos de grés superior, lavatorios de todos os feitios, bacias, syphões e aparelhos 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 hydraulica 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 francezes, vitraux de côres, inducto impermeavel para preservar da humidade paredes, madeiras, etc., tintas preparadas, alvaiades, oleos e vernizes de superior qualidade, 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 construcções navaes

34, Rua Vinte e Quatro de Julho, 36

ESTALEIRO

NO

LISBOA

GINJAL

## VIUVA SERZEDELLO

### DEPOSITO DE DROGAS

Productos chimicos e pharmaceuticos

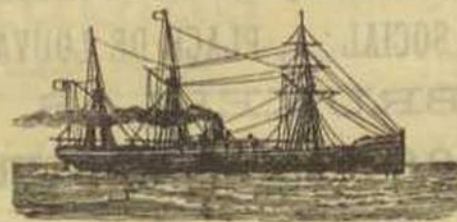
VENDA POR GROSSO E A RETALHO  
SOBRE PREÇOS E FORMAS DE PAGMENTOS

RESPONDE 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-Ayres

Para Southampton

O paquete TAMAR esperado em 16 do corrente.

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

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

### AGENTES

Em Lisboa:—KNOWLEN RAWEN & C.<sup>a</sup>—R. dos Capelistas, 31, 1.<sup>o</sup>

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





## 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 domicilio

DESDE 15 DE JULHO DE 1893

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

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

N. B. — Os volumes que pezem mais de 50 kilogrammas, não são transportados a domicilio, nem lhes é applicavel 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 applicavel aos transportes procedentes das linhas nacionaes. Não se applica, portanto, a objectos sujeitos a despacho de importação, exportação ou transitó.

## Condições

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

As bagagens só serão accites, á expedição, para serem transportadas a domicilio, quando o remettente se prestar a fazer, por escripto, no modelo expressamente creado para esse fim e que nas estações se encontra á sua disposição e que lhe será presente para esse effeito 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.

Contudo 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 accite o transporte de bagagens a domicilio.

§ 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 consignata-



rios ou outros domicilios 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 praso maximo de 4 horas, contado da chegada effectiva dos comboios ás estações de Estoril, Cascaes, ou Caldas da Rainha.

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

3.ª 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 *integral*, quer a expedição seja feita em porte pago, quer o seja em porte a pagar.

4.ª Os volumes de recovagens podem ser entregues sem a apresentação immediata da senha B ou recibo complementar devidamente legalizado, 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 complementar sellado e devidamente assignado pelo consignatario e duas testemunhas, sendo estas tres assignaturas reconhecidas pelo tabellião.

5.ª Quaesquer remessas a domicilio, que não sejam recebidas pelos destinatarios logo á chegada dos portadores á morada indicada na escripturação, seja qual fôr o motivo que a isso dê lugar, 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 effeitos, como recusadas pelos destinatarios e não entregues em vista d'essa recusa.

6.ª 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 conducção ou para o interior das habitações, mediante ajuste especial com o chefe da estação.

7.ª 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 preferam notificar-as directamente ao Chefe do Serviço do Trafego da Companhia, estação Central do Rocio, Lisboa.

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

Lisboa, 8 de julho de 1893.

O Director Geral da Companhia

M. Affonso d'Espregueira