

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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

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

REDACÇÃO—Conde Barão, 91—LISBOA

O Caminho de ferro da Pennsylvania e a Exposição de Chicago

BRINDE AOS SRS. ASSIGNANTES D'ESTA "GAZETA"

Desde que se preparou, na grande cidade americana, a notavel exposição, tencionámos procurar offerecer aos nossos leitores uma descripção, tão completa quanto possivel, das grandiosas linhas ferreas d'aquelle paiz, em que a industria da viação accelerada attingiu o maior gráo de aperfeiçoamento, e onde, na sua exploração, estão postos em pratica os mais extraordinarios processos, alguns, até hoje, desconhecidos na Europa.

A grande *Companhia dos Caminhos de ferro da Pennsylvania* veio acudir ao nosso desejo, offerecendo como **brinde aos leitores da Gazeta dos Caminhos de ferro** um primoroso livro, o qual lhes será distribuido, ou directamente enviado desde hoje. Consta elle de um bello volume de 128 paginas, em excellente papel, primorosamente impresso, ornado de *quarenta gravuras* finissimas, e acompanhado de *sete mappas a tres côres*, contendo a descripção d'aquelle notavel linha ferrea, da viagem entre New-York e as principaes cidades da America.

Assim, em lugar de darmos aos nossos assignantes a descripção de uma excursão na America, dividida por differentes numeros do jornal, o que lhes demoraria mais o conhecimento do que são as linhas ferreas n'aquelle prodigioso paiz, e não deixaria de prejudicar o interesse na leitura, conseguimos offerecer-lhes, n'um elegante volume, essa descripção completa, ornada de gravuras, acompanhada dos mappas explicativos, e de um guia das cidades de Philadelphia, Washington, Chicago, St.-Louis, etc., e da exposição de Chicago.

Fazendo esta verdadeira surpresa aos nossos leitores, crêmos demonstrar-lhes, mais uma vez, que procuramos sempre ser-lhes agradaveis, como é nosso dever.

A *nenhum outro jornal* foi dado offerecer aos seus leitores este livro, o que muito nos lisonjeia, pela prova que este facto nos dá da importancia que, em todos os paizes, ainda na grande America, tem a **Gazeta dos Caminhos de ferro de Portugal**.

Agradecendo á poderosa Companhia americana, e especialmente ao seu activo agente na Europa, Mr. James L. Taylor, a amabilidade feita especialmente aos nossos leitores, crêmos que estes corresponderão a ella, apreciando devidamente aquelle interessante livro, e que, os que determinarem ir á monumental *Feira do Mundo*, preferirão, para a sua viagem, a notabilissima linha de Pennsylvania, alcunhada, pelos seus aperfeiçoamentos, solidez, regularidade, frequencia no serviço e commodidades extraordinarias que offerece aos viajantes, a *linha modelo, da America*.

SUMMARIO

Os caminhos de ferro vicinaes, por Xavier Cordeiro.

A nossa carta da Belgica, por A. Urban.

Parte Official.—portarias de 26 de julho.

Bilhetes baratos.

A exposição industrial portugueza.

Falta de espaço.

Notas de viagem.—VI—Utrera—La Roda—Bobadilla—Granada.

Direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro—(conclusão).

A conferencia monetaria internacional, por A. Urban.

Sociedade de exploração de caminhos de ferro hespanhoes.

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.

Publicações recebidas. — Traité des Chemins de fer d'intérêt local, par G. Humbert — Strade ferrate dell'Europa continentale, por Eurico Gambillo e Virgilio Nalini — Relatorio dos actos da direcção do Centro Commercial do Porto — Atraves do paiz — Guia das aguas mineraes de Cucos — Manual do carpinteiro e marceneiro — Revista Meehanica Portugueza — A Agricultura Nacional.

Linhas portuguezas. — Pessoal do Sul e Sueste — Importação de material — Valle de Vouga — Expressos do Douro.

Linhas hespanholas. — Plasencia a Astorga — Oeste de Hespanha — Villena a Alcoy — Sevilha a Huelva — Companhia dos Andaluzes — Carruagens com freio de vaeno automatico — Zalla a Solares.

Linhas estrangeiras. — França — Inglaterra — Suissa.

Avisos de serviço.

Arrematações.

Mercado de metaes.

Casas recommendadas.

Agenda do viajante.

Annuncios.

Os caminhos de ferro vicinaes

O estabelecimento de uma rede de caminhos de ferro vicinaes é certamente um dos meios mais efficazes de desenvolver a agricultura, a industria e o commercio do nosso paiz.

Sob este ponto de vista, todas as linhas são uteis; e não se pôde deixar de dizer que o projecto de M. Baère, descripto nos n.ºs 131 e 132 d'esta Gazeta, é o mais completo possivel.

Entretanto é necessario que os capitaes empregados em tão grande empresa sejam sufficientemente remunerados, pois que estes capitaes tambem fazem parte da riqueza publica, e a sua perda total ou parcial afecta sempre mais ou menos profundamente o estado economico do paiz.

A primeira condição a satisfazer é, pois, construir barato; e isto consegue-se até certo ponto, aproveitando o leito das estradas ordinarias, á semelhança do que se tem feito em França, na Belgica e outros paizes.

A segunda condição a satisfazer é a da capacidade de transporte.

Se a linha não der saída ás mercadorias que affluem ás suas estações, como succedeu ao caminho de ferro Larmanjat, o capital é perdido, qualquer que seja a economia da construcção.

Dar-se-ha fatalmente este ultimo caso na execução do plano de M. Baëre, ou outro semelhante, se se assentarem as linhas nas rampas de 5 e 6 por cento das nossas estradas ordinarias, onde, infelizmente, são muito frequentes.

As linhas economicas francezas dos departamentos de Sarthe e Loir-et-Cher não teem rampas superiores a 30 millimetros.

M. Sampité diz mesmo que a inclinação de 30 millimetros não convém senão quando o rendimento é igual ou inferior a 3:000 francos; e que para um rendimento de 4:000 a 5:000 francos é necessario adoptar a inclinação de 20 a 25 millimetros.

M. Leyque («Encyclopédie des Travaux Publics») é da mesma opinião. Diz que as rampas de 30 a 40 millimetros não convem senão para receitas de 1:000 a 3:000 francos.

O mau resultado do caminho de ferro de Alcanena pôde ser attribuido, em grande parte, na minha opinião, ás rampas de 50 millimetros que elle apresenta em quasi toda a sua extensão.

E' pois indispensavel reduzir a 25 ou 30 millimetros todas as rampas superiores das nossas estradas ordinarias se se quizer evitar o desgosto de possuir linhas que não transportam as mercadorias.

Esta redução será em geral muito dispendiosa, e muitas vezes inexequivel; mas em taes casos é de toda a prudencia deixar continuar as carroças e os carros de bois a fazerem pacificamente os transportes.

Xavier Cordeiro

A nossa carta da Belgica

Bruxellas, 21 de julho de 1893.

No dia 4 de julho teve lugar em Berne uma conferencia diplomatica internacional, relativa á convenção internacional que estabelece a jurisdicção de transportes por caminho de ferro.

A missão d'esta conferencia era de estabelecer um accordo, de maneira que outros estados possam, de futuro, adherir a esta convenção, sem que seja necessaria uma sanção especial dos estados interessados.

A conferencia adoptou, por unanimidade, todas as propostas feitas a este respeito.

Só os representantes da Russia e da Australia votaram sob reserva da approvação dos seus respectivos governos.

Acaba de se organizar um novo serviço para o transporte de pequenos volumes (*colis postaux*) para a Suecia e a Noruega, via Antuerpia.

Este serviço funcçãoará só uma vez por semana. As partidas teem lugar todas as quintas feiras para Christiania (Noruega) e todas as sextas feiras para Gothenburg (Suecia). O peso dos volumes não pôde ser superior a 3 kilos; a taxa foi fixada em fr. 2.25 por volume.

Pôde-se segurar os volumes e cobrar-se a sua importancia por meio de reembolso, não havendo limite para o seguro, cujo premio é de fr. 0.20 por fracção indivisivel de 300 fr. de valor declarado. O limite para

os reembolsos é de 500 fr. por volume, sendo a taxa 1 0/0, minimo 20 centimos por volume.

*

A inauguração do serviço regular da tracção por cabo electrico, no percurso da communa d'Herstal, que estava fixado para 3 de julho p. p., teve que ser addida para uma data ulterior, por causa de faltar ainda á Sociedade a auctorisação do Governo, ha muito tempo esperada.

Tudo está preparado para o andamento do serviço, e os ensaios que se fizerem durante quinze dias, tiveram optimo resultado.

Aquelles dos nossos leitores a quem interessariam mais pormenores, acharão uma descripção completa d'este modo de tracção no n.º 42 de *l'Industrie*, de 16 de julho, pag. 496.

*

Em junho, como em maio ultimo, o movimento do porto de Antuerpia está em augmento accentuado, devido ás enormes chegadas de cereaes que veem principalmente da Republica Argentina.

Durante o primeiro semestre de 1893 este paiz mandou mais trigo que durante todo o anno de 1892 (2.473:922 saccos contra 2.162:020). A situação melhorou, pois, bastante, para que a tonelagem dos navios entrados durante o primeiro semestre faça boa figura ao lado dos algarismos correspondentes aos exercicios precedentes, sem comtudo attingir a tonelagem de 1892, como perfeitamente se vê pela tabella seguinte:

Junho de	Numero de navios	Tonelagem total toneladas	Tonelagem média toneladas
1893	428	451:645	1:055
1892	403	411:093	1:020
1891	442	446:344	1:010
1890	423	411:283	972
1.º sem. de			
1893	2:125	2.256:289	1:062
1892	2:203	2.303:916	1:048
1891	2:170	2.228:734	1:027
1890	2:301	2.254:403	980

*

Dizem-me que acaba de se constituir em Bruxellas uma sociedade de navegacão, com o fim de estabelecer um serviço directo entre Antuerpia e o Canadá.

Aguardo informações complementares para tornar a fallar d'esta empresa que, segundo se diz, terá um grande futuro.

*

Segundo um despacho de Belgrad, acaba de ser assignada uma convenção commercial provisoria com a Belgica, analoga á convenção austro-serbia.

*

A cidade de Bruxellas contractou com o syndicato Rhenano-Westphaliano o fornecimento de 21:000 toneladas de carvão de gaz, d'aqui até o 1.º de julho de 1894.

*

Participam-me de Antuerpia que uma companhia de navegacão *Det Forenede Dampskibsselskab* está actualmente em negociações com o ministerio dos caminhos de ferro, belga, para a creação de tarifas directas, por via maritima, entre as estações belgas e os paizes do Levante e do mar Baltico.

A camara de commercio, de Antuerpia, foi consultada a este respeito, e mostrou-se favoravel á idéa, mas só para remessas que não passem de 2:000 kilos.

E' sobre esta base que proseguem as negociações que não tardarão a se concluir, segundo me affirmam.

O estabelecimento d'estas tarifas apresentaria importantes vantagens para a industria belga, e sobretudo para a pequena industria que não faz expedições em grande escala.

As exportações de mercadorias de New-York para Antuerpia attingiram, durante as semanas findas em 19 e 26 de junho ultimo, um valor total de 335:354 e 315:257 dollars, respectivamente.

*

No primeiro semestre d'este anno as exportações de Antuerpia, de assucar de beterrabas, elevaram-se a 39.538:643 kilos (dos quaes 10.263:695 kilos para Inglaterra, 17.443:519 para os Estados Unidos, e 11.831:420 kilos para os Paizes Baixos), contra um total de 21.668:221 kilos e 30.643:259 kilos, durante o mesmo periodo em 1892 e 1891.

*

Os commissarios da proxima exposição de Bruxellas são os srs. Comte d'Oultremont, commissario das secções estrangeiras do governo; Pécher, commissario das secções estrangeiras; Mahillon, secção de economia social, C. de Burlet, electricidade; Beco, hygiene; De Ro salvação; Wibauw, iluminação.

A exposição congoleza fará parte das secções estrangeiras.

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 requerimento em que a companhia do caminho de ferro de Torres Novas a Alcanena pede auctorisação para suspender a exploração da linha enquanto não obtem o material necessario para uma regular exploração;

O mesmo augusto senhor, sem de fôrma alguma admittir a procedencia das razões apresentadas pela companhia:

Ha por bem, conformando-se com o parecer de 3 do corrente mez do conselho superior de obras publicas e minas, parecer que por copia se remette com a presente portaria ao director da 1.^a direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro, conceder, por simples equidade e sem prejuizo dos direitos do estado, auctorisação à companhia mencionada para suspender a exploração por seis mezes a contar de 1 de julho corrente, data em que cessou completamente o serviço da referida linha, devendo n'este praso a companhia fazer as reparações da linha e a aquisição do material necessario, caducando a concessão se no praso concedido a companhia não tiver a linha em condições de ser explorada e provida do material necessario para a regular exploração.

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

Paço, em 26 de julho de 1893. — Bernardino Luiz Machado Guimarães.

Para o director da primeira direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro.

O *Diario do Governo* de hoje, 31, publica a carta de lei auctorizando o governo a tratar com a Companhia Real do accordo para a regularisação da questão financeira d'esta companhia, e com o engenheiro das obras do porto de Lisboa, sobre o acabamento dos trabalhos.

Dal'a-hemos no proximo numero.

Bilhetes muito baratos

O annuciado serviço especial por preços muito reduzidos entre Lisboa, Porto, Braga e Vianna realisa-se no dia 5 de agosto.

De Lisboa-Rocio ás estações de Espinho até Porto 4.700 réis em 2.^a classe e 2.700 réis em 3.^a. — Para Braga, 4.700 em 2.^a classe e 3.200 em 3.^a. — Para Vianna, 5.000 réis em 2.^a classe e 3.400 réis em 3.^a.

De Santarem, Torres Novas e Entroncamento, para Espinho a Porto, 2.700 e 2.000 réis; Braga, 3.400 e 2.500 réis; Vianna, 3.700 e 2.700 réis; de Pombal, Alfarellos e Coimbra para Espinho a Porto, 1.600 e 1.100; Braga, 2.300 e 1.600 réis; Vianna, 2.600 e 1.800 réis.

Parte o comboio especial de Lisboa-Rocio no dia 5 ás 8 horas da tarde; chega ao Porto ás 4 horas e a Braga ás 6,8 da manhã.

Regressa no dia 6 de Braga ás 8,30 da tarde, do Porto ás 10,45 da tarde, chegando a Lisboa-Rocio ás 7,15 da manhã.

Na ida, os passageiros para Braga seguem directamente no comboio especial sem trasbordo no Porto; os para Vianna seguirão desde Porto pelos comboios ordinarios que partem d'esta estação no dia 6 ás 5 horas 8,20 e 11 da manhã, e ás 5,40 da tarde.

No regresso de Braga seguem directamente pelo comboio especial do dia 6, ou até Porto pelos comboios ordinarios que partem de Braga nos dias 6 e 7 até e inclusive o que parte n'este dia ás 11,45 da manhã, e do Porto a Lisboa pelo comboio especial e pelos comboios ordinarios que partem do Porto no dia 7 ás 8,45 da manhã e 2,45 da tarde.

De Vianna, pelos comboios ordinarios dos dias 6 e 7 até Porto, sendo o ultimo d'aquelles comboios o que sae de Vianna no dia 7 ás 11,18 da manhã; e de Porto a Lisboa pelo comboio especial do dia 6 ou pelos ordinarios que partem no dia 7 ás 8,45 da manhã e 2,45 da tarde.

De Porto, Gaia, Valladares, Granja e Espinho, pelo comboio especial do dia 6 ou pelos ordinarios que saem do Porto ás 8,45 da manhã e 2,45 da tarde do dia 7.

Os passageiros para Vianna teem a faculdade de se demorar no Porto tanto á ida como á volta e os para Braga só á volta.

A Exposição Industrial Portuguesa

Inaugurou-se no dia 28 no edificio dos Jeronymos, sede do Museu Industrial e Commercial de Lisboa a exposição industrial portugueza a que já aqui nos referimos em o nosso numero do 1.^o d'abril d'este anno.

A exposição occupa as duas vastas galerias do museu, uma outra galleria ao norte d'esta e varios pavilhões no jardim intermedio d'ellas.

Todo este enorme espaço está apinhado de vitrines e mostradores, de algumas elegantes installações, de productos de todos os generos, attestando o adiantamento de muitas das nossas industrias, facto este que se vae accentuando mais e mais a cada nova exhibição que d'ellas se faz.

Seria desnecessario notar isto, n'um paiz em que o publico e productores tivessem já a sufficiente confiança na força da industria nacional; no nosso, onde por muito tempo se olhou a industria nacional como um accessorio dispensavel; onde, com a maior indifferença, se despresou sempre a averiguação da origem — nacional ou extranha — de todos os artefactos, dos menores objectos como dos mais importantes artigos de commercio; a frequencia de exposições, em que a prosperidade do nosso trabalho se vá evidenciando, o estudo dos seus resultados, pela comparação com periodos recentes e remotos, demonstre o avanço, o aperfeiçoamento de fabrico, a criação de novos productos que n'esses perio-

dos se realisaram, tornaram-se uma necessidade de imprescindível satisfação.

Se a arte pela arte se exerce, não se exerce a industria pela industria, mas por tirar d'ella os lucros a que o trabalho tem direito.

E para que esse lucro venha animar o desenvolvimento d'esse trabalho, é mister que o consumidor saiba que o producto de que precisa o encontrará na industria nacional, e que o productor tenha confiança em que o publico lhe tomará o artigo e lhe dará a justa paga do seu esforço para o produzir.

E n'este ponto, as ultimas exposições que se teem realisado em Portugal—Lisboa 1888, Porto 1891, Lisboa 1893,—vão dando os seus resultados; ensinando ao publico que muitos artigos que só julgava filhos da industria estrangeira são já feitas entre nós; aos industriaes, que pôdem empregar os seus capitães e as suas labutações no aperfeiçoamento do seu trabalho porque tem mercado para elle; aos capitalistas, que o dinheiro que se empregam na fundação d'uma fabrica é semente fructifera que se multiplica facilmente dentro do proprio paiz.

Como manifestação d'esses resultados temos, na exposição actualmente aberta, cerca de trinta industrias novas, e entre os 260 expositores mais de metade apresentam novos artefactos, alguns absolutamente desconhecidos entre a fabricação portugueza.

Pela sua parte, o publico olha com muito maior interesse para estas manifestações do progresso e já não é preciso que seja applicado um rotulo estrangeiro ao objecto nacional que lhe offerecem.

E do que mais e mais n'este caminho se avançará de futuro, ha promessa brilhante, ali mesmo, nos resultados apresentados pelas nossas escolas industriaes, alguns bastante animadores.

O que nos falta ainda, e essa grande falta muito e por muito tempo concorrerá para o demorado avanço do nosso progresso industrial, é a emancipação do exemplo estrangeiro, a invenção puramente portugueza a substituir a copia material, por mais aperfeiçoada que seja.

Até hoje limitamo-nos a reproduzir o que vemos feito, a egualar o que nos vem de fóra. E' muito para provar a nossa applicação; é nada para demonstrar o nosso engenho.

Precisamos inventar; e se não chegamos ás grandes descobertas da sciencia e da industria, façamos os pequenos artigos de utilidade publica, que, pela sua novidade são um attractivo, e em breve constituem uma necessidade.

Tornemo-nos em algum ponto, pequeno que seja, independente dos outros paizes; façamos alguma coisa que elles não tenham, um simples objecto, ou um grande aparelho novo; qualquer d'esses nadaes que são muito e muitos, e enviemo-os ao estrangeiro como amostra, que elle nos imitará—deixal-o—ou virá comprar-nol-o—melhor.

Este *desideratum* deve vir—tem que vir—das escolas industriaes. Pois creemos premios pecuniarios e honorificos aos alumnos inventores, creemos o gosto pelo novo, pelo não visto, e teremos dado o mais possante passo para a nossa industria, para o nosso commercio para o bem do nosso paiz.

Falta de espaço

Por este motivo retiramos um artigo sobre o imposto do sello (vidé Avisos de serviço) e outro sobre certificados sanitarios, que daremos no proximo numero.

Notas de Viagem

VI

Utrera—La Roda—Bobadilla—Granada

De Cadiz para Granada, o viajante tem que utilizar quatro differentes linhas, mas pôde evitar dois trasbordos, o de 1.^a classe se em Utrera, procurar a caruagem directa ao destino.

Partindo de Cadiz ás 5 h. 40' da manhã, segue-se a linha por onde viemos até Utrera, onde se chega ás 9 h. 9'. É ahí o trasbordo, a espera de 1 hora e 40 minutos, e o almoço.

Os costumes hespanhoes de almoçar depois das 11 teem que alterar-se por motivo do horario dos comboios, visto que nem é possível passar em Utrera mais tarde com o trem que deve ligar com toda a rêde, nem tambem almoçar n'outra parte, porque, não podendo haver demora, não ha bufete.

O bom touriste almoça, pois, logo ao chegar, em meia hora, uma rasoavel refeição, por 3 pesetas, e tendo gasto meia hora, sobra-lhe 1 hora e 19 minutos para ver a cidade. Esta está junto á linha ferrea; não ha necessidade de trem, sae-se, pois, a estação e, seguindo a avenida *Cuellar y Carraza*, encontra-se o monumento de Clemente de la Cuadra, no centro de um pequeno jardim. Volta-se logo á esquerda e, tomando por uma pequena calçada, vemos a praça da Constituição, vasto recinto, rodeado de bons edificios, que outr'ora serviu de praça de touros, e onde ainda hoje teem logar as cerimoniaes publicas da cidade.

As ruas de Utrera são, em contrario das de quasi todas as cidades andaluzas, largas e bem traçadas; em geral muito limpas; os edificios regularmente construidos, alguns elegantes; modernos, poucos.

Curvando á direita por uma rua estreita e mal calçada estamos facilmente á porta da igreja da Assumpção onde vemos, na capella-mór, o tumulo de Diogo Ponce de León.

Ha tempo de subir á torre dos sinos, mas pouco tempo, e portanto admiremos, n'um golpe de vista, o panorama, que é esplendido, e desçamos tomando ainda á esquerda ao sahir da igreja para ver outra casa religiosa que nos offerece certo interesse.

E' a igreja de S. Thiago. Diz o guia que vamos lendo que alli se encontra um dos dinheiros pelos quaes Judas vendeu a Christo. Queremos vel o, mas respondem-nos que está em Madrid (!) porque o thesouro da igreja não offerecia bastante segurança para garantir esta e outras preciosidades que a igreja possui contra a rapinagem dos ladrões, que ha muitos em Utrera.

Bom aviso.

Com effeito, a hospitalidade proverbial d'aquelle povo leva-o até dar guarida a todos os criminosos que alli querem alojar-se. Ha até a lenda que diz:—mata-o e foge para Utrera.

No subterraneo d'esta igreja ha tres mumias (não deixemos de vel-as) muito notaveis pela sua recente epocha. Uma tem apenas 30 annos!

E' que aquelle subterraneo tem a rara propriedade de mumificar rapidamente os corpos.

Um amabilissimo sacerdote explica-nos que se uma avesinha entra por uma fresta e, não conseguindo sair, alli morre, é encontrada um mez depois perfeitamente mumificada.

São 10 horas e meia; temos 19 minutos, tempo mais que sufficiente para alcançar, a pé, a estação.

Ahi, enquanto esperamos, façamos provisão de alguns bolos, especialidade local, os *matachones*, especio-

nes enormes, pegados a meias folhas de papel de embrulho, que nos poderão servir em caminho para entreter o apetite.

O comboio parte, subindo em rampas successivas por terrenos muito férteis, cobertos de olivedos, mas sem nenhuma belleza especial.

Pouco depois vemos destacar-se para a direita o ramal de 19 kilometros que vae a Moron, cujo castello vemos irromper da montanha, destacando-se no horizonte.

Segue, depois de outras estações sem importancia, Marchena, onde temos maior paragem (uns 15 minutos), por se ligar ali a linha que une directamente Cadiz com Cordova. Deixamos ali os passageiros que se dirigem a Cordova, Madrid, etc., por Ecija e vamos passando Osuna, a terra do nobre duque que deu brado, pela sua opulencia, na corte de Filipe II, para, n'um percurso sem obras d'arte nem panoramas interessantes, encetarmos a grande curva, por entre arvoredos, que nos conduz a La Roda, final d'esta linha e entroncamento na de Cordova a Malaga.

Depois de uma pequena demora, para ligação do nosso comboio com o que desce de Cordova, continuamos para o sul, fazendo uma apertada curva em trincheira, até que quasi ao chegar á estação seguinte, *Fuente Piedra*, encontramos á nossa direita uma verdadeira curiosidade; um enorme lago de cerca de 10 kilometros de extensão, formado pelas aguas da chuva que, depositadas ali, se saturam de sal por meio dos terrenos salgados que lhe formam o fundo.

Se eu acrescentar que este ponto é frequentado por muitos doentes, por causa das bellas aguas mineraes que ali ha, o leitor admirar-se-ha, como eu, de que as condições naturaes d'aquella localidade não tenham sido aproveitadas para formar uma das mais encantadoras estações d'aguas.

Em breve chegamos a Bobadilla, um dos entroncamentos de linhas ferreas mais animadas de toda a península.

O serviço dos Andaluzes, muito difficil, por certo, de estabelecer, tendo tantas linhas differentes em tão variadas direcções, é, todavia, tão bem organizado que os comboios, para todos os destinos, se juntam ali duas vezes por dia.

Assim, pela manhã e pela tarde, acham-se ali reunidos: o comboio que vem de Cordova para Malaga; o que sobe em sentido contrario; o que sae para Granada e o que d'ali chegou; o que veio de Algeciras, linha pertencente a uma companhia ingleza, e o que parte para aquella linha, da qual fallarei mais tarde.

A estação de Bobadilla, pertencente aos andaluzes, é á esquerda, tendo no centro um vasto restaurante bem servido, muito aceiado.

Em frente do edificio as linhas são separadas em grupos de duas, por patins, á beira dos quaes ha letreiros indicando com toda a clareza a direcção dos comboios que estacionam ou hão de partir da linha que lhes está proxima.

Esta disposição facilita muitissimo o serviço, porque esclarece rapidamente os passageiros, evitando os enganos, a confusão de bagagens, etc.

Inimigo de massar a humanidade com perguntas, eu sempre gostei dos letreiros que me indiquem, com as suas mãosinhas ou as suas setas, o comboio que devo tomar, o local onde pretendo ir.

Se o viajante quer jantar ás 4 horas, tem tempo para o fazer aqui; se prefere jantar em Granada, ás 8 da noite, pôde refrescar agora a boca com uns *palmitos*, especie de alcachofas que um homem vende em Boba-

dilla aos passageiros e que todos comprem e todos comem.

Da segunda linha parte o comboio para Granada; tomemos logar e sigamos a linha que parte da estação por uma grande curva, entrando na bella planicie de Antequera.

A' direita vemos a torre *del Acho* elevando-se sobre a montanha; ao nosso lado corre o Guadalhorce, que por fim atravessamos n'uma pequena ponte.

Passando a primeira estação, Antequera, começamos a ver, á esquerda, um alto penhasco negro, quasi cortado a pique. E' a penha dos *Namorados*, da qual, conta a lenda, se despenharam dois amantes, a filha de um mouro e um cavalleiro christão.

Doze kilometros depois, em Archidona, a via começa a atravessar terrenos accidentados, trincheiras de grande altura, volumosos aterros; depois, tendo galgado a divisoria das provincias de Malaga e Granada, desce do outro lado da montanha em direcção á ravina de Rio Frio que é atravessada por uma ponte de 120 metros, a mais de 60 de altura.

A povoação faz um bello effeito, recortada na beira do rio.

Galga-se depois o pequeno ribeiro de Plinés, e atravessa-se dois pequenos tunneis, e mais além vemos pela primeira vez o Genil cuja ponte de 90 metros salvamos, começando a ver *Loja*, bonita povoação construida em amphitheatro na margem do Genil. Um sitio delicioso, Cascatas, gargantas do Genil, altas montanhas, ravinas profundas, tudo se combina para dar a esta parte da linha um aspecto encantador.

D'ahi em diante o caminho tem sempre interesse; o Genil acompanha-nos continuamente, o valle é pittoresco; as plantações variadas.

A' 7 h. 15' passamos em Pinos-Puente e começamos a contemplar a famosa serra Elvira, da qual nos vamos approximando, e quando, passada mais uma estação, curvamos para a esquerda, a encantadora Granada apparece-nos, como por encanto, com as suas bellezas que não podemos apreciar em todo o seu maravilhoso conjunto porque a noite desceu sobre nós.

Melhor talvez é isto, de resto, porque o jantar chama-nos, e o que não podemos ver agora, amanhã ao accordar nos proporcionará a mais extasiante surpresa.

A' porta da estação os carros dos hoteis. Entremos no que nos leva ao Hotel Victoria que é bom, bem localizado e offerece todas as commodidades sem contudo deixar de ser economico. Recommendo-o por isso.

Um bello quarto e sala, excellente comida, 7 pesetas; é baratissimo.

Depois do jantar uma volta pela praça, o café no Suisso e deitar cedo, porque tem que cedo erguer quem quizer ver Granada em um só dia.

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

(Concluido do n.º antecedente)

Tambem tive de apreciar, por ordem superior, um requerimento e projecto de estação em S. Bento, apresentado pela irmandade de S. Bento da Ave-Maria, d'esta cidade, em junho do anno passado. Só o cumprimento dos deveres do meu cargo me poderiam obrigar a fazer a analyse de semelhante projecto, que só tinha em vista a conservação do templo sem attender ás

menores condições de exploração de caminhos de ferro, e, por isso não me parece que mereça ser aqui descripta. Em vista da informação foi esse requerimento indeferido.

Empreitada E.—Em 9 de junho do mesmo anno, foi-me transmittido um despacho de 8, pelo qual s. ex.^a o ministro, attendendo aos importantes capitães já empregados no lanço comprehendido entre a estação do Pinheiro e a estação central em S. Bento, e á conveniencia de que esse capital não ficasse improductivo, me determinava que elaborasse as bases, que, sendo superiormente approvadas, deviam servir para um concurso do complemento da construcção do referido lanço, abrangendo os trabalhos que constituíam a empreitada E, e a construcção da estação e suas dependencias, tendo em vista os seguintes principios: 1.^o, a adjudicação abrangerá tão somente a construcção do edificio da estação central e suas dependencias, e a da infra-estrutura da linha ferrea; 2.^o, as annuidades abrangirão juro e amortisação do capital empregado na construcção, e começarão a pagar-se no fim do primeiro anno, a contar da abertura, á exploração, do referido lanço; 3.^o, a importancia d'essa annuidade não será superior a 50:000\$000 réis, e o praso de pagamento será fixado, mas em periodo não inferior a 30 annos; 4.^o, o rendimento da exploração do lanço não se considerará como servindo de hypotheca ao pagamento das annuidades; 5.^o, a base da licitação será o quantum da annuidade a pagar; 6.^o, o Estado reserva-se o direito de reembolsar ao adjudicatario o capital que restar por pagar depois de decorridos dez annos, a contar do pagamento da primeira annuidade; 7.^o, o praso da construcção não poderá exceder a quatro annos; 8.^o, o concurso terá logar no ministerio das obras publicas, commercio e industria, e o seu praso será de dois mezes, pelo menos; 9.^o, o governo reserva-se o direito de fazer ou não fazer, a adjudicação da empreitada.

O programma e caderno de encargos, elaborados sob as bases acima referidas, foi revisto por uma commissão de engenheiros de que fiz parte, sendo, em seguida, aberto concurso para uma empreitada com a designação E, marcando-se o dia 5 de novembro d'esse anno para a recepção das propostas na direcção geral de obras publicas.

Em 11 d'esse mez foi-me communicado superiormente que, em vista de ter ficado deserto aquelle concurso, s. ex.^a o ministro determinou que eu propozesse as modificações ao projecto, que julgasse convenientes, e expozesse o que se me offerecesse relativamente á exequibilidade das obras.

E' n'este sentido que estou organisando uma modificação ao projecto que, em breve, tenciono apresentar á apreciação dos poderes superiores.

Estação da alfandega.—Tendo sido superiormente approvado o projecto de vedações da estação da alfandega, foi posta em praça esta obra, que se tornava de toda a urgencia, achando-se já adjudicada e em via de execução.

Ponte-caes.—O conselho superior de obras publicas, por consulta de 19 de maio de 1892 approva o projecto da ponte-caes na estação da alfandega; no intuito, porém, de reduzir a despesa, aconselha que se estabeleça a ponte a juzante das casas que se projectava catar.

Esta direcção tem, pois, que escolher novo local, o que será extremamente difficil, senão irrealisavel, em vista do assoriamiento do rio.

Affigura-se-me que, para satisfazer aos fins desejados, a ponte não poderá ser deslocada do sitio onde estava projectada, isto é, em frente á travessa do Outeirinho.

A juzante d'esta travessa, em virtude da configuração das margens do rio, o talweg desvia-se dos muros do caes actual e os assoriamientos alargam successivamente até proximo da alfandega, por forma que, só com pontes muito extensas, e, portanto, dispendiosas, e embaraçando a navegação, se poderia attingir altura de agua sufficiente para a atracação dos navios na testa da ponte.

Foi por estas ponderosas razões que a ponte foi projectada em frente á travessa do Outeirinho, porque n'esse local, e com 16 metros apenas de avançamento, ha altura de agua sufficiente para atracação de navios, mesmo na minima baixamar das aguas vivas, o que não succede para o lado de juzante até á alfandega.

Estudarei, em obediencia ás ordens superiores, a possibilidade ou impossibilidade da deslocação.

Exploração.—O mappa junto resume os resultados da exploração no anno de 1892, e estabelece a sua comparação com o anno de 1891.

Da analyse do mesmo se vê que a diminuição, em numero e producto, de passageiros, foi assaz sensivel, dando, conjunctamente com os outros transportes, em grande velocidade, em resultado uma diminuição de 24:033\$349 réis.

Comparando, porém, a tonelagem, em pequena velocidade e os seus productos, acha-se em resultado um augmento de receita de 30:351\$590 réis; e, considerando ainda o pequeno augmento havido nas receitas, fóra do trafego, chega-se, em conclusão, a uma differença, a favor de 1892, representada por 6:697\$221 réis.

Estes resultados, embora insignificantes, em absoluto, representam, comtudo, já um melhoramento relativo ás condições economicas do paiz, pela tendencia manifesta ao desenvolvimento dos transportes em pequena velocidade, elemento principal do accrescimento do trafego em todas as linhas ferreas.

A diminuição do movimento em passageiros é tristemente significativa, revelando, a nosso ver, as desastrosas consequencias da desvairada emigração para o Brazil.

E' este um assumpto que muito deveria preoccupar os poderes superiores, porquanto pôde classificar-se, sem receio de ser taxada como exaggerada apreciação, uma verdadeira calamidade; ha de forçosamente trazer nefastas consequencias para a industria agricola do paiz, e, consequentemente, para o futuro desenvolvimento do trafego das nossas linhas ferreas, além de outras consequencias de lamentar.

Infelizmente, continúa, por assum dizer, estacionario e mesmo quasi nullo, o trafego combinado com as linhas de Salamanca á fronteira de Portugal, aggravadas ainda no anno findo, em virtude das exaggeradas prevenções sanitarias, adoptadas na fronteira, as quaes, incommodando sobremaneira os viajantes do estrangeiro, os affastaram das vias ferreas internacionaes.

Além d'isso, a falta de convenientes tratados de commercio, as difficuldades de carga e descarga das mercadorias no rio Douro, a falta, ainda mais grave, de ligação das vias ferreas com o porto de Leixões, são outras tantas causas de paralysação do trafego internacional, que, não obstante, fóra de maxima conveniencia para Portugal, attrahir por todas as formas aos seus portos de mar, que, aliás, tão pesados sacrificios teem custado ao paiz. Oxalá que estas questões de vital importancia para nós, e principalmente para esta terra, que tanto se esforça por marchar na vanguarda do progresso, manifestando a sua actividade na industria manufactora e commercial, tenham a desejada resolução no anno que vae decorrendo, como é de esperar, em vista da feição que felizmente vão adquirindo.

Mappa geral das receitas durante os annos de 1891 e 1892

DESIGNAÇÃO	1892		1891	
	Quantidades	Importancias	Quantidades	Importancias
Grande velocidade				
Passageiros.....	832:606	441:442\$970	856:791	468:028\$015
Bagagens e recovas.....	13:778\$065	75:242\$434	13:303\$279	72:068\$993
Carruagens e gados.....	1:425	2:086\$499	1:501	2:294\$220
Diversos.....		12:669\$975		12:483\$990
Total.....		531:441\$869		555:475\$218
Pequena velocidade				
Mercadorias.....	256:323\$639	382:767\$396	229:985\$357	354:502\$207
Carruagens e gado.....	15:771	6:433\$880	12:860	5:725\$075
Diversos.....		18:929\$458		17:551\$862
Total.....		408:130\$974		337:779\$114
Receitas fóra do trafego.....		6:347\$070		5:968\$090
Total geral.....		945:919\$673		939:222\$452
Por kilometro explorado (340)...		2:782\$116		2:762\$418

Avenida da ponte D. Luiz I.—Os trabalhos do prolongamento da avenida direita superior d'esta ponte á estação central d'estes caminhos de ferro em S. Bento continuam paralyzados por falta de dotação.

Estudos dos caminhos de ferro ao norte do Mondego.—Em 22 de outubro do anno passado, remetti á direcção geral de obras publicas o projecto de linha, de via reduzida, entre a estação de Vianna do Castello e a estação de Ponte da Barca, na linha projectada entre Braga e Monsão, e bem assim o projecto de ligação da estação de Vianna de Castello com o posto marítimo da mesma cidade, ficando assim terminada a minha missão de dirigir os estudos dos caminhos de ferro ao norte do Mondego.

Nos archivos do ministerio das obras publicas vão estes projectos esperar que as circumstancias do thesouro permittam a sua execução; no emtanto, chamei a attenção dos poderes superiores para a ponte sobre o Lima, que faz parte do primeiro projecto, e que é destinada á passagem da estrada e do caminho de ferro, podendo ser conveniente a sua construcção, independentemente da construcção do mesmo caminho de ferro.

Porto, 31 de março de 1893.—O engenheiro director, *Augusto Cesar Justino Teixeira.*

A conferencia monetaria internacional

Chegou informação de Roma, de que o governo desmente formalmente que a reforma monetaria na India terá por consequencia a denunciação da União latina.

Segundo este desmentido officioso, não se encarou essa eventualidade nem em Roma, nem em qualquer outra parte.

A este respeito communiquei ao nossos leitores, no ultimo numero da *Gazeta*, as declarações categoricas, feitas na camara belga por mr. Bernaert, chefe do Gabinete, relativas á reunião certa da conferencia monetaria internacional, em um praso mais ou menos proximo.

D'outra parte, segundo a *Correspondencia Politica*, de Vienna, o gabinete inglez declarou oficialmente ao governo dos Estados Unidos que considera definitivamente fechada a conferencia monetaria internacional de Bruxellas. Na sua opinião, uma nova convocação não seria opportuna.

Em Inglaterra, nos circulos competentes, existe a convicção que a nova reunião projectada pela União não terá logar.

E' provavel que esta ultima noticia abalasse as convicções de mr. Bernaert, porque a phrase que elle havia pronunciado, e que lhe transmitti sublinhada, foi eliminada da collecção official dos annaes parlamentares.

A. Urban.

Sociedade de exploração de caminhos de ferro hespanhoes

São as seguintes as principaes disposições dos estatutos d'esta sociedade que acaba de se constituir em Paris e a que já nos referimos tratando do convenio das sociedades hespanholas de Caceres e oeste de Hespanha.

A nova sociedade tem por fim fornecer ás companhias do oeste da Hespanha e Madrid-Caceres os capitães necessarios para a manutenção das suas operações; concluir ou fazer concluir a construcção da linha de Placencia a Astorga; assegurar a exploração das duas linhas; emprender outras explorações ou construcções de linhas situadas em Hespanha, e fazer todas as operações financeiras, industriaes ou commerciaes que digam respeito ao objecto principal.

A duração da sociedade é de 60 annos.

O capital social é de 500:000 fr., divididos por 1:000 acções de 500 fr. cada uma. Este capital poderá ser augmentado ulteriormente.

Independentemente do capital-acções poder-se-ha crear obrigações, de que o conselho determinará o typo.

O Banco Internacional cede á nova sociedade os seus estudos, o resultado das negociações e as disposições tomadas para a convenção com as sociedades do oeste de Hespanha e Caceres, de que a nova sociedade terá que continuar a execução em substituição d'aquelle Banco.

Em compensação o Banco Internacional receberá 20 p. c. dos lucros da nova sociedade.

Esta será administrada por um conselho composto de tres membros, pelo menos, e nove o maximo. Poder-se-ha instituir um comité permanente cujos poderes serão determinados pelo conselho.

As assembleas geraes consideram-se regularmente constituídas e deliberam validamente, sempre que esteja presente ou representada a quarta parte do capital; ou a metade quando se trate de augmento ou diminuição do capital, modificação dos estatutos, prorrogação do praso, duração da sociedade ou sua dissolução, ou transferencia do haver social a uma outra sociedade.

Os lucros liquidos annuaes dividem-se da seguinte maneira:

- 1.º 5 % para fundo de reserva;
- 2.º A somma necessaria para fornecer 6 % ao capital effectivo, representado pelas acções;
- 3.º O excesso é dividido á rasão de 10 % para o conselho d'administração, 20 % para os socios fundadores e 70 % para os accionistas. A assemblea poderá ainda constituir um fundo de reserva extraordinario que pertencerá aos accionistas, aos fundadores e ao conselho na mesma proporção que acabamos de indicar.

Sobre estas bases faz o nosso collega *Moniteur des Intérêts Matériels* as seguintes observações:

Os haveres são representados pelas convenções negociadas com as duas companhias hespanholas do Oeste e de Caceres.

Para apreciar o valor d'estas convenções seria preciso conhecer o theor dos contractos apresentados por estas duas companhias.

A de Caceres não pôde ser senão um contracto de exploração, estando esta linha construida, devendo, pois, este contracto ser independente das condições do convenio proposto pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes aos seus crédores, e no qual a companhia de Caceres tem a compensação das garantias a que a dita companhia portugueza se obrigou.

E' portanto de esperar, que o tratado d'exploração de Cáceres pela nova sociedade não traga nenhum cargo importante para esta, salvo, todavia, as necessidades de reconstituição da via e do material, avaliadas em 1.500.000 fr. por ocasião das negociações realizadas em 1892.

Suggeriu-nos esta observação a diminuta importancia do capital social d'esta sociedade. Sob o ponto de vista d'esta parte da empresa póde-se admittir *á priori* que o capital é sufficiente.

Acontecerá o mesmo com respeito aos encargos que se derivam do contracto com o Oeste de Hespanha que comprehende o encargo de terminar a construcção da linha?

Para o apreciar seria preciso conhecer a importancia das despesas a realizar para se pôr a linha em exploração.

A avaliação que se fez no momento de se suspender os pagamentos eleva-se a 18.500.000 fr., representando:

Trabalhos.....	fr.	14.000.000
Material movel.....	»	2.000.000
Interesses intercalarios.....	»	2.500.000
Total egual.....	»	18.500.000

Para fazer face a esta despesa a nova sociedade disporá dos seguintes recursos:

1.º—37.500 obrigações 1.ª hypotheca da companhia do Oeste, cujo juro, á razão de 20 fr. por titulo, será garantido pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes em vista do convenio que ella apresenta.

Em quanto se póde apreciar este titulo depois do convenio entrar em vigor? Supponhamos 300 fr. Será portanto:

37.500×300.....	fr.	11.250.000
Juros á razão de 20 fr. por titulo durante dois annos.....	»	1.500.000
Subsidios devidos pelo Estado.....	»	13.000.000
Idem das provincias.....	»	2.000.000
Caução depositada.....	»	4.000.000
Total dos recursos.....	»	31.750.000
Despesas.....	»	18.500.000
Excessos dos recursos.....	»	13.250.000

Se reduzimos d'esta somma as necessidades previstas para a renovação da via e do material de Cáceres, 1.500.000 fr., ainda ficará um excesso de recursos de 11.750.000 fr., o que demonstra que o capital da sociedade d'exploração, fixado em 500.000 fr. é mais que sufficiente. Todos os cargos da empresa se acham cobertos pelos recursos especiaes que terão o seu valor logo que as convenções entre as companhias e seus crédores se tornem definitivos.

Boletim financeiro

Lisboa, 31 de julho.

Os grandes successos da quinzena foram a publicação na folha official das cartas de lei relativas aos novos impostos, que ao contrario do que se suppunha não encontraram difficuldades de exe-

cução os que, como por exemplo os da nova lei do sello, deviam produzir effeito immediato, e a inserção no *Economiste Français* d'um artigo de M. Leroy Beaulieu, em que, criticando a situação geral economica e financeira da Grecia, Italia, Hespanha e Portugal, aprecia por forma pouco animadora a situação do Banco de Portugal, artigo que produziu grande sensação, apesar de se ter reconhecido que, embora assentando sobre dados estatísticos indiscutíveis, o grande publicista, continuando a manifestar uma injustificada má vontade contra nós (como aliás contra todos os outros paizes monarchicos) forçou conclusões demasiadamente pessimistas.

Os negocios no nosso mercado animaram-se bastante durante a quinzena, especialmente n'estes ultimos dias, effectuando-se as operações de desconto com relativa facilidade, regulando para effeitos do commercio de 5 1/2 a 6 0/0. O mercado de cambios dispertou da sua anterior quietação reflectindo assim certas apprehensões que tomaram vulto com relação ao provavel encarecimento do agio do ouro, apprehensões que não parecem justificaveis. As letras a 90 dias que ha oito dias haviam sido tomadas a 43 3/8 e 43 1/2 vieram a attingir (pela falta de papel do Brazil) 43 3/8, 43 1/4 e 43 1/8. Pelos cheques sobre Londres chegou-se a exigir 42 1/2, mas no sabbado houve indicações de melhoria, havendo alguns bancos que forneceram cheques sobre aquella praça a 43 3/4 e sobre Paris a 667.

Reune hoje a assembléa geral da *Companhia dos Tabacos* para apresentação e discussão do relatório e contas da gerencia do anno social findo em 31 de março. Os lucros liquidos elevam-se a 316:568\$694 réis, dos quaes 270 contos réis são destinados ao dividendo ás acções (6 0/0 sobre 4:500 contos) e 46:568\$694 réis ao fundo de reserva. O relatório, que é um documento muito interessante, vem acompanhado de uma serie de mappas elucidativos, pelo exame e confronto dos quaes se póde com segurança apreciar as condições technicas e financeiras da companhia. A progressão nas vendas foi de 10 0/0 e a diminuição nas despesas de fabricação foi de 14 1/4 0/0. A producção elevou-se a 2.051:000 kilos, mais 441:000 kilos do que no anno anterior. A companhia mostra-se muito animada com a exportação para as provincias ultramarinas e sabemos que tem razão para isso.

Tambem reune hoje a assembléa geral da *Companhia das Aguas* para apresentação do seu relatório e contas e eleição de corpos gerentes, onde se deram ultimamente algumas vagas. Pelo exame das contas verifica-se que as receitas da companhia em 92-93 se elevaram a 495 contos e as despesas a 465, havendo um saldo de cerca de 30 contos. Só a venda da agua produziu 426 contos. Os encargos principaes da companhia (juros das suas obrigações de 4 1/2) elevaram-se a 343 contos (sem contar com o agio do ouro). A companhia entendeu não dever dar dividendo este anno e levar o saldo indicado a conta nova. Liga-se grande importancia ás eleições que parece serão disputadas por diversos elementos politicos.

A quinzena correu bastante animada para o nosso mercado financeiro. Houve grande affluencia de papel unica e exclusivamente para a conversão, quer para a externa consolidada, quer para as obrigações de 4 e 4 1/2. As inscrições d'assentamento oscillaram entre 28,10 e 28,40. O movimento na divida externa foi mais do que regular aos preços de 27,40 a 27,60. As obrigações de 1888 (4 0/0) estão firmes a 13\$500 e 13\$550 réis,—muito procuradas as de 1890 (4 0/0) regulando de 30\$000 a 30\$600 réis,—as de 4 1/2, embora menos procuradas, sustentaram-se entre 35\$000 e 35\$300 réis.

Continuam a ter grande procura os titulos da *Companhia de Credito Predial Portuguez*, regulando as obrigações de 6 0/0 (ass.) a 88\$500 réis, as de 5 0/0 (ass.) a 84\$500 réis, as de 4 1/2 a réis 79\$500 e as de 4 0/0 a 72\$000 réis. As obrigações *Loanda-Ambaca* tem procura a 43\$000 réis, mas os vendedores pedem 44\$000 réis. A companhia tem hoje em exploração 240 kilometros e mal se comprehende que pagando ella pontualmente os seus encargos como tem pago, o seu papel não tenha adquirido no mercado o valor que realmente se lhe devia attribuir. As acções do Banco de Portugal mantêm-se a 110\$000 e 110\$500 réis.

J. F.

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

JULHO

	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
Bolsa de Lisboa :															
Inscrições assent.....	28,40	28,40	28,35	28,35	28,35	28,30	-	28,15	28,40	28,05	28,10	28,15	28,10	-	28,15
" coupon.....	28,40	28,35	-	-	28,50	28,52	-	28,40	28,25	28,25	28,40	28,40	28,40	-	28,40
Divida externa.....	27,40	27,40	27,35	27,35	27,40	-	-	27,40	27,45	27,50	27,60	27,60	27,60	-	27,60
Bolsa de Londres 3 0/0:	21,75	21,87	21,87	21,87	21,87	21,87	-	22,87	21,87	21,87	21,87	21,87	21,87	-	22,09
Bolsa de Paris 3 0/0:...	21,75	21,81	21,93	22,00	21,93	21,87	-	21,97	21,93	22,12	22,00	21,93	22,00	-	22,00

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

BOLSAS	TÍTULOS	1893 - JULHO - DIAS											
		17	18	19	20	21	22	24	25	26	27	28	29
Lisboa . . .	ACÇÕES Comp. Real Portugueza .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	» Ascensores mechanicos .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	OBRIG. Comp.ª Real Portugueza .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	» Nacional	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Paris	» Atravez d'Africa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	ACÇÕES Comp. Real Portugueza .	-	73	73	-	73	-	75	-	75	-	75	75
	» Madrid-Caceres-Portugal .	48	-	-	49,50	52	-	-	50	-	-	-	-
	» Norte de Hespanha	135,50	139	141	145	144,25	-	-	-	-	-	-	-
	» Madrid-Zaragoza-Alicante .	175	175	175	175	174	-	-	-	-	-	-	-
	» Andaluzes	297,50	295	300	300,50	300	-	-	-	-	-	-	-
	OBRIG. Comp. Real Portugueza .	113,50	112,75	113,50	112,50	112	112	111	111	111	110,25	110,25	110
	» C.ª da Beira Alta	84,50	84,50	83	81	82	-	-	-	-	-	-	-
	» Madrid-Caceres-Portugal .	140	140	138	140	140	140	-	139,50	140	139	138,50	139
	» Norte Hespanha 1.ª hypot. .	312,50	320	320	325	323	-	-	-	-	-	-	-
Londres . .	» Atravez d'Africa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	» Atravez d'Africa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Amsterd . .	» Atravez d'Africa	36	-	37,50	37,50	37,25	37,37	37,50	-	-	-	-	-
Bruxellas .	» Atravez d'Africa	39	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

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	de	a			Réis	Réis		Réis	Réis	Réis		Réis	
	Antiga rede	2 8	Julho	690	58.753:000	87:473	690	59.837:169	86:720	1.394.321:000	1.303.408:215	90.912:785	-
	e nova não	9 15	"	"	59.665:000	86:471	"	59.837:169	86:720	1.453.986:000	1.363.245:384	90.740:616	-
	garantida.	16 22	"	"	59.023:000	85:540	"	59.837:169	86:720	1.513.009:000	1.423.082:553	89.926:447	-
	Nova rede	2 8	Julho	380	6.922:000	18:215	334	6.418:202	19:216	136.142:000	125.881:170	10.260:830	-
	garantida.	9 15	"	"	7.056:000	18:568	"	6.418:202	19:216	143.198:000	132.299:372	10.898:628	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Sul e Sueste...	11 17	Junho	475	11.126:610	27:634	475	13.916:500	29:297	322.930:975	304.843:940	18.087:035	-
	-	18 24	"	"	17.875:720	37:633	"	16.118:870	33:934	340.806:695	320.962:810	19.843:885	-
Minho e Douro.	25 1	Julho	"	13.226:555	27:845	"	13.332:540	28:068	354.033:250	334.295:350	19.737:900	-	
	21 27	Maio	353	15.794:240	44:742	353	17.842:522	50:545	349.571:127	332.679:380	16.891:747	-	
	28 3	Junho	"	16.484:782	46:699	"	14.382:509	40:743	366.055:909	347.061:889	18.994:020	-	
	4 10	"	"	16.929:714	47:959	"	17.929:714	50:792	382.985:623	364.976:814	18.008:809	-	
Beira Alta.....	18 24	"	253	5.630:862	22:256	253	5.538:649	21:891	131.577:206	122.868:002	8.709:204	-	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Nacional (Mi-randella e Vi-zeu).....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	11 17	Junho	105	1.064:738	10:140	105	1.200:785	11:436	30.666:199	27.869:476	2.796:723	-	
	18 24	"	"	1.148:352	10:936	"	1.106:119	10:534	31.814:554	28.975:595	2.838:956	-	
	25 1	Julho	"	1.016:155	9:677	"	917:377	8:736	32.830:706	29.892:972	2.937:734	-	
Norte de Hespa-nha	24 30	Junho	3393	Ps. 1.595:600	Ps. 470	3393	Ps. 1.628:459	Ps. 479	Ps. 38.718:486	Ps. 39.191:504	Ps. -	Ps. 473:018	
	1 7	Julho	"	1.818:068	535	"	1.803:703	531	40.536:554	40.995:208	-	458:654	
Madrid — Zara-goza — Alican-te.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	2 8	Julho	2672	896:344	335	2672	1.016:205	380	26.242:852	26.796:750	-	553:898	
	9 15	"	"	912:585	341	"	1.031:505	386	27.155:437	27.828:255	-	672:818	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Andaluzes	-	-	894	-	-	894	-	-	-	-	-	-	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Zafra a Huelva.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	2 8	Julho	180	37:359	207	180	47:448	263	1.172:175	1.343:311	-	171:136	
	9 15	"	"	44:136	245	"	45:930	255	1.216:312	1.389:242	-	172:930	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

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

Lisb. R. a Porto <i>Part. Cheg.</i> 8-45 t. 7-20 m.	Porto a Lisb. R. <i>Part. Cheg.</i> 2-45 t. 4-30 m.	Lisboa R. a Fig.^a <i>Part. Cheg.</i> 7-0 m. 3-0 t.	Fig.^a a Lisboa R. <i>Part. Cheg.</i> 3-15 t. 11-0 t.	Lisb. R. a Casco <i>Part. Cheg.</i> 6-30 m. 7-56 m.	Casco a Lisb. R. <i>Part. Cheg.</i> 8-30 m. 9-49 m.	Lisb. T. P. a Set. <i>Part. Cheg.</i> 8-0 m. 10-10 m.	Set. a Lisb. T. P. <i>Part. Cheg.</i> 8-0 m. 9-50 m.	Porto a Valença <i>Part. Cheg.</i> 8-20 m. 1-26 t.	Valença a Porto <i>Part. Cheg.</i> 2-40 m. 8-19 m.
10-0 t. 10-30 m.	7-0 t. 5-30 m.			11-30 m. 12-52 t.	9-30 m. 10-48 m.	4-30 t. 6-25 t.	2-30 t. 4-40 t.	11-0 m. 3-15 t.	9-45 m. 2-15 t.
				4-15 t. 5-37 t.	10-30 m. 11-49 m.	<i>Dom.^o e Sant.^{os}</i>	4-50 t. 7-0 t.	5-40 t. 11-45 t.	12-30 t. 6-0 t.
Lisb. C.S. a Port. <i>Part. Cheg.</i> 7-30 m. 9-0 t.	Port. a Lisb. C.S. <i>Part. Cheg.</i> 8-45 m. 10-30 t.			5-15 t. 6-37 t.	4-30 t. 5-55 t.	6-50 m. 8-23 m.	6-0 t. 7-45 t.	—	3-25 t. 10-30 t.
				6-30 t. 7-58 t.	6-30 t. 7-51 t.				
				9-15 t. 10-37 t.	8-30 t. 9-59 t.				
				11-30 t. 12-48 m.	11-30 t. 12-49 m.				
Aveiro a Porto <i>Part. Cheg.</i> 4-0 m. 6-25 m.	Porto a Aveiro <i>Part. Cheg.</i> 4-15 t. 6-37 t.					Beja a C. Branca <i>Part. Cheg.</i> 4-15 t. 7-6 t.	C. Branca a Beja <i>Part. Cheg.</i> 6-10 m. 9-0 m.	Vian. a Valença <i>Part. Cheg.</i> 7-0 m. 9-15 m.	Valença a Vian. <i>Part. Cheg.</i> 3-25 t. 5-20 t.
<i>Excepto aos domingos</i>									
11-20 m. 3-35 t.	5-30 m. 9-35 m.					P. Novo a Set. <i>Part. Cheg.</i> 5-40 m. 6-7 m.	Set. a P. Novo <i>Part. Cheg.</i> 4-45 t. 5-7 m.		
						3-15 t. 3-42 t.	—		
Espinho a Porto <i>Part. Cheg.</i> 8-15 m. 9-3 m.	Porto a Espinho <i>Part. Cheg.</i> 7-0 m. 7-45 m.							Porto a Braga <i>Part. Cheg.</i> 5-0 m. 8-10 m.	Braga a Porto <i>Part. Cheg.</i> 5-40 m. 8-19 m.
								8-20 m. 10-45 m.	11-45 m. 2-15 t.
								11-0 m. 1-20 t.	3-25 t. 6-0 t.
								5-40 t. 8-35 t.	6-50 t. 10-30 t.
								<i>Domingos e dias sant.</i>	
								7-10 m. 8-57 m.	9-20 t. 11-8 t.
Lisb. R. a V. Alc. <i>Part. Cheg.</i> 7-30 t. 5-10 m.	V. Alc. a Lisb. R. <i>Part. Cheg.</i> 8-45 t. 6-30 m.					Beja a Faro <i>Part. Cheg.</i> 11-10 m. 7-40 t.	Faro a Beja <i>Part. Cheg.</i> 6-20 m. 2-30 t.	Nine a Braga <i>Part. Cheg.</i> 4-25 t. 5-0 t.	Braga a Nine <i>Part. Cheg.</i> 9-19 m. 9-54 m.
2. ^{as} 4. ^{as} e sab.	2. ^{as} 4. ^{as} e 6. ^{as}								
7-15 t. 1-50 m.	9-40 m. 4-8 t.					Fig.^a a V. Form. <i>Part. Cheg.</i> 5-25 m. 3-30 t.	V. Form. a Fig.^a <i>Part. Cheg.</i> 9-15 m. 8-0 t.		
Lisb. R. a Badaj. <i>Part. Cheg.</i> 7-30 t. 6-35 m.	Badaj. a Lisb. R. <i>Part. Cheg.</i> 7-0 t. 6-30 m.					Figueir. a Pamp. <i>Part. Cheg.</i> 3-10 t. 4-48 t.	Pamp. a Figueir. <i>Part. Cheg.</i> 7-15 m. 9-10 m.	Port. a B.d'Alva <i>Part. Cheg.</i> 7-40 m. 3-15 t.	B.d'Alva a Port. <i>Part. Cheg.</i> 10-40 m. 6-30 t.
Lisb. C. a Bad. <i>Part. Cheg.</i> 7-30 m. 9-15 t.	Bad. a Lisb. C. <i>Part. Cheg.</i> 8-45 m. 10-30 t.					Pamp. a Mang. <i>Part. Cheg.</i> 6-35 t. 9-47 t.	Mang. a Pamp. <i>Part. Cheg.</i> 9-45 m. 12-54 t.	Porto a Tua <i>Part. Cheg.</i> 1-25 t. 9-20 t.	Tua a Porto <i>Part. Cheg.</i> 3-0 t. 10-45 t.
Lisb. C. S. a Sant. <i>Part. Cheg.</i> 11-0 m. 1-40 t.	Sant. a Lisb. C.S. <i>Part. Cheg.</i> 6-45 m. 9-20 m.					Mang. a Guarda <i>Part. Cheg.</i> 10-0 t. 12-50 m.	Guarda a Mang. <i>Part. Cheg.</i> 6-40 m. 9-28 m.	Porto a Regoa <i>Part. Cheg.</i> 6-0 t. 11-30 t.	Regoa a Porto <i>Part. Cheg.</i> 3-28 m. 8-19 m.
4-30 t. 7-10 t.	6-15 t. 8-32 t.								
Lisb. R. a Cald. <i>Part. Cheg.</i> 4-30 t. 7-30 t.	Cald. a Lisb. R. <i>Part. Cheg.</i> 8-0 m. 10-55 m.							Regoa a B.d'Alv. <i>Part. Cheg.</i> 5-0 m. 10-10 m.	B.d'Alv. a Regoa <i>Part. Cheg.</i> 5-0 t. 10-10 t.
<i>Segundas quintas e sabbados</i>									
4-30 t. 7-30 t.	8-0 m. 10-55 m.								
Lisboa R. a Fig.^a <i>Part. Cheg.</i> 7-0 m. 3-0 t.	Fig.^a a Lisboa R. <i>Part. Cheg.</i> 3-15 t. 11-0 t.								
Lisb. R. a Leiria <i>Part. Cheg.</i> 6-0 t. 1-15 m.	Leiria a Lisb. R. <i>Part. Cheg.</i> 1-30 m. 8-40 m.								
Cald. a Figueira <i>Part. Cheg.</i> 2-45 t. 7-55 t.	Figueira a Cald. <i>Part. Cheg.</i> 5-45 m. 10-40 m.								
Figueira a Alf. <i>Part. Cheg.</i> 4-50 m. 5-32 m.	Alf. a Figueira <i>Part. Cheg.</i> 5-45 m. 6-45 m.								
2-0 t. 3-0 t.	3-15 t. 4-15 t.								
7-0 t. 7-59 t.	8-5 t. 8-49 t.								
F. a B. Amieira <i>Part. Cheg.</i> 8-0 m. 8-20 m.	B. Amieira a F. <i>Part. Cheg.</i> 10-15 m. 10-35 m.								
Lisb. R. a Cintra <i>Part. Cheg.</i> 7-0 m. 8-11 m.	Cintra a Lisb. R. <i>Part. Cheg.</i> 7-30 m. 8-40 m.								
8-45 m. 9-51 m.	9-0 m. 10-0 m.								
11-0 m. 12-3 t.	11-0 m. 12-0 t.								
3-30 t. 4-33 t.	3-30 t. 4-30 t.								
5-0 t. 6-3 t.	6-15 t. 7-15 t.								
6-0 t. 7-16 t.	9-30 t. 10-32 t.								
9-45 t. 10-50 t.	—								
<i>Aos domingos e dias sant.</i>									
1-30 t. 2-33 t.	8-10 t. 9-10 t.								
Bemfio. a Casco <i>Part. Cheg.</i> 8-30 m. 9-52 m.	Casco a Bemfio. <i>Part. Cheg.</i> 5-40 m. 7-5 m.								
Lisb. R. a Casco <i>Part. Cheg.</i> 6-30 m. 7-56 m.	Casco a Lisb. R. <i>Part. Cheg.</i> 8-30 m. 9-49 m.								
11-30 m. 12-52 t.	9-30 m. 10-48 m.								
4-15 t. 5-37 t.	10-30 m. 11-49 m.								
5-15 t. 6-37 t.	4-30 t. 5-55 t.								
6-30 t. 7-58 t.	6-30 t. 7-51 t.								
9-15 t. 10-37 t.	8-30 t. 9-59 t.								
11-30 t. 12-48 m.	11-30 t. 12-49 m.								
Alcant. a Casco <i>Part. Cheg.</i> 2-0 t. 2-56 t.	Casco a Alcant. <i>Part. Cheg.</i> 7-30 t. 8-27 t.								
<i>Aos domingos e dias sant.</i>									
Abran. a Guard. <i>Part. Cheg.</i> 1-15 m. 9-25 m.	Guarda a Abran. <i>Part. Cheg.</i> 7-0 m. 4-0 t.								
1-45 t. 11-30 t.	4-0 t. 12-23 m.								
Lisb. T. P. a Faro <i>Part. Cheg.</i> 4-30 t. 5-0 m.	Faro a Lisb. T. P. <i>Part. Cheg.</i> 6-30 t. 7-0 m.								
Lisb. T. P. a Pias <i>Part. Cheg.</i> 8-0 m. 4-55 t.	Pias a Lisb. T. P. <i>Part. Cheg.</i> 8-10 m. 4-40 t.								
4-30 t. 2-45 m.	8-30 t. 7-0 m.								
Faro a Pias <i>Part. Cheg.</i> 6-30 t. 2-45 m.	Pias a Faro <i>Part. Cheg.</i> 8-30 t. 5-0 m.								
Lisb. T. P. a Ext. <i>Part. Cheg.</i> 8-0 m. 3-45 t.	Ext. a Lisb. T. P. <i>Part. Cheg.</i> 12-10 m. 7-0 m.								
4-30 t. 11-10 t.	9-10 m. 4-40 t.								
Porto a Vianna <i>Part. Cheg.</i> 5-0 m. 10-23 m.	Vianna a Porto <i>Part. Cheg.</i> 5-30 t. 10-30 t.								

Publicações recebidas

Traité des Chemins de fer d'intérêt local, par G. Humbert. — Mais um notavel trabalho sobre caminhos de ferro publicou a Livraria Polytechnica dos srs. Baudry & C.^{ia}, de Paris, augmentando a sua numerosissima colleção de obras referentes a esta especialidade.

O *traité des chemins de fer d'intérêt local* é uma das mais interessantes obras n'este sentido e a mais completa publicada até hoje.

O sr. Humbert reuniu n'este trabalho tudo que, até hoje, constitue a historia, o desenvolvimento e os mais importantes estudos das linhas d'este genero, formando um tratado completo que dispensa absolutamente outros livros a quem deseje estar ao corrente do que são, na actualidade, as linhas de interesse local.

Divide-se o livro em seis partes.

A 1.^a reúne considerações geraes, a historia d'estas linhas, o estudo do regimen legal a que estão sujeitas, a associação da sua utilidade, o exame e a discussão dos differentes modos de construcção e de exploração, fazendo sobresahir a conveniencia da adopção, na maior parte dos casos, de uma bitola de via inferior á das vias ferreas normaes.

A 2.^a trata da infraestrutura e detalha largamente tudo que a ella se refere, o traçado, os aterros, obras d'arte, etc.

Refere-se a 3.^a á superstructura, vias, accessorios, estações, signaes, trafego provavel, etc.

A 4.^a, sobre o material circulante e tracção, occupa-se do material de passageiros e de mercadorias, estudo da resistencia dos comboios e da carga das machinas, typos de locomotivas, carruagens automotoras para tramways; terminando pelo resumo das despesas de estabelecimento de uma linha de via estreita.

A 5.^a, exploração, é constituida pelo estudo dos differentes serviços que constituem a exploração technica e commercial das pequenas linhas, despesas de exploração e impostos sobre a grande velocidade.

Na 6.^a, referente aos caminhos de ferro excepçionaes, faz o auctor o estudo summario das linhas de cremalheira e funiculares.

Completam este interessante e competente trabalho alguns annexos, documentos que se relacionam com a materia precedentemente exposta e a descripção de um engenhoso apparelho para a penetração de uma via reduzida n'outra ordinaria, apparelho ainda recentemente adoptado no Estado francez para a junção da linha de Nantes e Legé com a de via normal, de Nantes a La Roche-sur-Yon.

Finalisa o livro pela reproducção dos documentos officiaes, leis e regulamentos principaes relativos a este genero de linhas.

E', como se vê, a obra mais completa que n'este genero tem apparecido, o trabalho do intelligente engenheiro de pontes e calçadas, tornando-se absolutamente indispensavel a todos que se occupam d'esta especialidade de construcções e mesmo da generalidade de caminhos de ferro.

Strade ferrate dell'Europa continentale, por Eurico Gambillo e Virgilio Nalini. — De Bolonha, Italia, foi-nos offerecido pelos seus auctores este trabalho que consta de oito cartas, ligaveis entre si, constituindo um grande mappa, de toda a Europa continental, em que se acham traçadas todas as linhas ferreas com um certo rigor muito apreciavel e com a vantagem de se indicar, pela differença de côres dos traços, as differentes administrações de cada grupo de linhas.

Ligadas as oito cartas, forma-se um bello mappa de 1,35x1,60 digno de figurar em qualquer escriptorio.

O seu preço é de 10 liras (francos) por exemplar, comprehendendo o mappa e o seu annexo explicativo.

E' este um folheto de 78 paginas, indicando por ordem alphabetica todas as estações de caminhos de ferro da Europa, trabalho difficulosissimo, e disposto por uma forma clara que permite encontrar rapidamente no mappa a estação que se deseja.

O sr. Gambillo pede-nos amavelmente a nossa opinião sobre a sua obra. Dir-lhe-hemos que a achamos muito completa, mas, em relação ao nosso paiz e á Hespanha, bastante errada.

Os titulos das administrações das linhas portuguezas estão... em hespanhol; falta a linha de Vizeu, o titulo da de Guimarães está misturada com a da Pova, etc.

Tanto é o interesse que nos inspira este trabalho dos srs. Gambillo e Nalini, que expontanea e gratuitamente nos offerecemos para lhe fazer, na proxima edição, todas as correções devidas.

Que nos mandem a parte do mappa e do indice que se refere a Portugal e devolver-lhe-a-hemos corrigida.

Relatorio dos actos da direcção do Centro Commercial do Porto. — Recebemos este relatorio apresentado á assembléa geral de 15 do corrente pelo 1.^o secretário, o sr. Azevedo Vareta.

E' um grosso volume de 350 paginas em que se compendiam todos os assumptos de que a activa gerencia d'aquelle centro se occupou durante o anno, assumptos que, em verdade, pela sua multiplicidade provam as activas diligencias d'aquella direcção em prol da collectividade que representa.

O numero de socios existentes é de 582 e a receita durante o anno foi de 1:384.780.

Atraves do paiz — Notas e criticas d'um provinciano, por J. de Lemos Macedo. — Temos ha muito sobre a nossa mesa, entre outros livros offerecidos, este que devemos á amabilidade de um amigo commum, nosso e do auctor, livro que é, como elle o declara, uma simples colleção de artigos, mas em que se faz, com o mais fino criterio, a analyse dos homens e dos factos da nossa historia antiga e contemporanea.

O sr. Lemos Macedo vê-se que é um pensador profundo e um caracter franco que, se pensa o que diz, não duvida nunca dizer o que pensa.

Guia das aguas mineraes de Cucos. — Recebemos este elegante livrinho em que se descreve o novo estabelecimento de banhos dos Cucos, em Torres Vedras, e se explica a proficuidade das suas aguas.

Em breve faremos ali uma visita, e fallaremos mais largamente d'aquella nova estação thermal.

Manual do carpinteiro e marceneiro. — Publicaram-se os fasciculos até o 9.^o d'este livro editado pela casa Guillard Aillaud & C.^{ia}, de Paris.

E' uma publicação de grande utilidade para todos os artistas aos quaes se dedica, porque lhes ensina os mais modernos aperfeiçoamentos no trabalho da madeira.

Revista Mechanica Portugueza. — Começou a sua publicação este novo collega trimensal, órgão da associação dos engenheiros machinistas portuguezes.

E' uma bem redigida revista, muito interessante, e que vem tratar da especialidade da industria portugueza de machinas, o que é um bom serviço que presta ao paiz.

Desejamos-lhe longa vida.

A Agricultura Nacional. — Tambem nos visitou pela primeira vez este novo collega, de que é director o sr. A. C. Le Cocq e proprietarios o nosso velho amigo Salvador Gamito, e outro.

Trata com a maior competencia dos interesses da industria agricola.

Linhas portuguezas

Pessoal do Sul e Sueste.—Noticiaram alguns collegas, não sabemos com que fundamento, que o sr. conselheiro Tavares Trigueiros ia ser substituído na direcção dos caminhos de ferro do Sul e Sueste.

Este boato, mal acolhido em geral por todos os que conhecem a competencia d'este funcionario para o lugar que desempenha, teve breve desmentido, ao qual juntamos o nosso, com o prazer de fazer justiça a um empregado digno e a um sollicito servidor como os melhores com que o Estado póde contar.

Importação de material.—Foi ordenado pela administração geral das alfandegas, ao director da alfandega de Lisboa, que seja intimada a Companhia Real a entrar nos cofres aduaneiros com a importancia liquidada dos direitos do material de caminhos de ferro importado para as linhas de Cascaes e cintura.

Calcula-se que esta verba se eleva a cerca de trezentos contos de réis.

A este respeito diz o *Economista*:

«Parece que á ultima hora se entendeu, não sabemos onde, que todos os ministros da fazenda que se succederam desde 1887, e que mandaram entregar livres de direitos, *aliás em conformidade* com as disposições do contracto de 1860, todo o material estrangeiro empregado na construcção do ramal ferreo de Cascaes, foram todos uns sarrifações. Mas se mandaram entregar o material livre de direitos incorrectamente (que não mandaram) que culpa tem a Companhia d'esse caso?

Mais uma questão que tem de ser resolvida pelo tribunal arbitral.

O notavel é que o officio ou citação, a que alludem as *Novidades* ainda não era conhecido oficialmente na administração da Companhia, hoje, ás 3 horas da tarde.

E só agora é que se percebeu que a fazenda tinha sido *lezada*, quando ha tanto tempo a linha está em serviço»

Valle de Vouga.—Segundo refere o *Reporter* vão começar os estudos do caminho de ferro de Valle de Vouga, principiando em Espinho e terminando em Vizeu. As estações intermediarias serão Villa da Feira, S. João da Madeira, Oliveira de Azemeis, Sever do Vouga, Couto de Esteves, Oliveira de Frades, Vouzella e S. Pedro de Sul, com um ramal de Sever do Vouga para Aveiro.

Expressos do Douro.—A camara municipal de Lamego representou ao sr. ministro das obras publicas pedindo o restabelecimento dos comboios expressos na linha do Douro, e queixando-se da demorada marcha dos comboios do actual horario.

São muito longos os esforços que cada individuo ou cada collectividade emprega para melhorar a sua situação, mas não é menos verdade que se a digna direcção do Minho e Douro supprimiu esses comboios, não o fez pelo prazer de prejudicar o publico, nem por desconher as conveniencias d'este, mas sim porque taes comboios não eram sufficientemente aproveitados.

Ora se os passageiros são poucos n'um comboio, não vemos que seja tão sensivel a suppressão d'este que justifique o seu restabelecimento e as consequentes despesas que um trem rapido origina.

Linhas hespanholas

Plasencia a Astorga.—Abre hoje á exploração o primeiro troço d'esta linha, pertencente á rede do Oeste de Hespanha, comprehendido entre a estação de Plasencia, na linha de Madrid-Caceres e a de Hervás.

As distancias desde Plasencia Empalme, estação que fica substituindo a actual de Plasencia, são: Plasencia (cidade), 17 kilometros; Almendral, 25; Oliva y Villar, 33; Segura y Casa del Monte, 43; Aldeanueva, 49; Hervás, 56.

A estação de Almendral só admite passageiros e bagagens.

Oeste de Hespanha.—O convenio apresentado por esta companhia aos seus credores não obteve adhesões bastantes no prazo de tres mezes concedido pelo tribunal.

Por esse motivo, este, por despacho de 10 do corrente, concedeu a prorogação do prazo por mais dois mezes, durante os quaes os credores poderão adherir ou manifestar a sua opposição ás bases propostas. Este novo prazo termina, portanto, em 10 de setembro.

Vellena a Alcoy.—Já está restabelecido, por conta do governo, o serviço d'esta linha e o combinado com as outras redes hespanholas, cuja suspensão noticiámos no nosso numero anterior.

A irregularidade na exploração, a falta de meios para pagar aos credores, inclusive ao pessoal que esteve sem receber ordenados por dez mezes, o total abandono de todos os serviços que originou as mais energicas queixas de todo o publico, foram os motivos que levaram a pequena linha á completa fallencia e aconselharam o governo a lançar mão d'ella.

Sevilha a Huelva.—Está-se estudando um projecto de carros americanos a vapor, entre Huelva e Sevilha, podendo utilisar-se a estrada para leito da via, passando por diferentes povoações que não tem nenhum outro meio de transporte: Almonte, Rociña e Manzanilla. As referidas povoações receberam esta noticia com bastante regosijo porque as suas communicações com Huelva e Sevilha lhes serão de futuro um grande beneficio.

Companhia dos Andaluces.—A memoria lida recentemente pelo conselho d'administração da companhia declara satisfactorio o seu estado financeiro, apesar da subida do cambio que lhe tem tirado uma grande parte dos recursos, e dos accidentes devidos a força maior.

As receitas—comprehendendo as fóra do trafego—foram sensivelmente eguaes ás do anno anterior, enquanto que os gastos augmentaram muitissimo, e que o producto obtido pelas minas foi tambem menos que o de 1891.

A somma total dos lucros a distribuir só se elevou a 1.026:139,33 francos, correspondendo 17,10 fr. por acção.

Mas nos annos de 1889, 1890 e 1891, prevenindo-se acontecimentos desfavoraveis e eventualidades ás quaes seria necessario fazer frente, levou-se a conta de ganhos e perdas uma somma que era ultimamente de 1.545:225,66 francos.

D'esta somma propõe o conselho retirar, em vista dos medio-cres resultados do ultimo anno, 173:860,67 francos com o fim de, juntos com os beneficios liquidados, darem o sufficiente para o pagamento de 20 fr. por acção, ficando o resto, 1.371:364,99 fr., como fundo de reserva, affecto ás eventualidades que possam sobrevir, e principalmente ás alterações do cambio.

Carruagens com freio de vacuo automatico.—A companhia do Norte tem preparadas 30 carruagens de todas as classes, munidas de freio de vacuo automatico e communicação electrica, quer dizer, com campainhas electricas de alarme; segundo diz um collega, em breve se augmentará o numero das carruagens munidas d'estesapparelhos de segurança.

Zalla a Solares.—A *Gaceta* publicou uma lei auctorizando o governo a conceder a D. Valentin Gorbenea, como gerente da sociedade do caminho de ferro de Zalla a Solares, a construcção e exploração d'esse caminho de ferro de via d'um metro, por 99 annos, sem subvenção do Estado.

Linhas estrangeiras

FRANÇA

As velocidades em França:

O trajecto de Calais a Paris faz-se em 4 horas; sendo a distancia de 295 kilometros, a velocidade média, incluindo as paragens, é de 74 kilometros por hora.

Mas acontece muitas vezes que, vindo o vapor de Inglaterra atrasado, o comboio não demora senão 3 horas e 30", alcançando, n'este caso, uma velocidade de 84 kilometros por hora.

A companhia d'Orleans fica em segunda ordem, fazendo o trajecto de Paris a Bordeus em 8 horas e 40", com velocidade média de 66 kilometros por hora.

O Oeste: Belfort-Paris em 6 horas 49", velocidade 65 kilometros por hora.

O Meio Dia: Bordeus-Cette em 7 h. 35", dá 62 kilometros por hora.

O P-L-M: Marselha-Paris, em 14 h. 20", corresponde a 60 kilometros por hora.

O Oeste: Havre-Paris, em 4 h. 17", representa 53 kilometros por hora.

Estas são as velocidades commerciaes, isto é, incluindo as paragens. Se calculassemos as velocidades effectivas, isto é, as de plena marcha, achariamos uma média muito superior, especialmente no P. L. M. e no Norte da França.

Foram declarados d'utilidade publica os trabalhos a executar para o prolongamento do caminho de ferro da Ponte de l'Alma a

Moulineaux e a Courbevoie, até a rua de Constantine, e o estabelecimento d'uma estação no primeiro quadrilátero da esplanada dos Invalidos, que fica entre a rua da Universidade, o caes d'Orsay e as ruas Fabert e de Constantine, conforme um plano apresentado pela companhia do Oeste em junho de 1890.

INGLATERRA

O prolongamento do Great Western Railway entre Reading e Didcot deve abrir a exploração em meado do proximo mez, formando com o restante da linha auxiliar de Paddington a Didcot, n'uma extensão de 53 milhas pouco mais ou menos, uma commu-

nicação que facilitará o serviço entre a metropole e as secções do norte e oeste da rede da companhia.

SUISSA

Projecta-se construir entre Glion e Sonzier um caminho de ferro de montanha do genero do que se está explorando no monte Pilatus. Sendo a distancia entre Glion e Sonzier muito consideravel, e havendo no meio do percurso a grande ravina das gargantas de Chanderon, parece que esta difficuldade será vencida, collocando n'este sitio um forte cabo d'aço, solidamente fixado ás margens dos rochedos, suspendendo-se n'esse um wagon que poderá conter de 4 a 6 pessoas. A idéa não parece arriscada nem temeraria, visto que já existem caminhos de ferro aereos d'este genero.

Avisos de serviço

Caminhos de Ferro do Sul e Sueste

Temporada de banhos

Anno 1893

Bilhetes de ida e volta a preços reduzidos entre as estações abaixo designadas, validos por sessenta dias

Bilhetes pessoaes de ida e volta

ESTAÇÕES DE PARTIDA	Lisboa, Setubal, Barreiro			Messines			Albufeira			Faro		
	1. ^a CL.	2. ^a CL.	3. ^a CL.	1. ^a CL.	2. ^a CL.	3. ^a CL.	1. ^a CL.	2. ^a CL.	3. ^a CL.	1. ^a CL.	2. ^a CL.	3. ^a CL.
Lisboa	—	—	—	8\$000	6\$300	4\$500	8\$400	6\$600	4\$700	9\$300	7\$300	5\$200
Barreiro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Setubal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Montemór	2\$600	2\$100	1\$500	5\$700	4\$400	3\$200	6\$200	4\$800	3\$400	7\$100	5\$500	3\$900
Alcaçovas	3\$300	2\$700	1\$900	5\$400	4\$200	3\$000	5\$700	4\$400	3\$200	6\$300	4\$900	3\$500
Vianna	3\$400	2\$700	2\$000	5\$100	4\$000	2\$800	5\$600	4\$400	3\$100	6\$100	4\$800	3\$400
Alvito	3\$800	3\$100	2\$200	4\$700	3\$700	2\$600	5\$200	4\$000	2\$900	5\$700	4\$500	3\$200
Cuba	4\$200	3\$300	2\$400	4\$300	3\$400	2\$400	4\$900	3\$800	2\$700	5\$700	4\$400	3\$200
Beja	4\$700	3\$700	2\$700	3\$900	3\$000	2\$200	4\$400	3\$400	2\$400	5\$300	4\$100	3\$000
Carregueiro	5\$700	4\$500	3\$300	3\$000	2\$000	1\$700	3\$300	2\$600	1\$800	4\$200	3\$300	2\$400
Ourique	6\$000	4\$700	3\$400	2\$600	3\$000	1\$400	3\$000	2\$400	1\$700	3\$800	3\$000	2\$100
Garvão	6\$100	4\$800	3\$400	2\$100	1\$700	1\$200	2\$700	2\$100	1\$500	3\$400	2\$700	1\$900
Amoreiras	6\$300	4\$900	3\$500	2\$000	1\$500	1\$100	2\$500	1\$900	1\$400	3\$300	2\$500	1\$800
Messines	8\$000	6\$300	4\$500	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Albufeira	8\$400	6\$600	4\$700	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Loulé	8\$900	7\$000	5\$000	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faro	9\$300	7\$300	5\$200	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Evora	3\$600	2\$900	2\$100	6\$000	4\$700	3\$300	6\$500	5\$000	3\$600	7\$300	5\$700	4\$100
Estremoz	5\$100	4\$000	2\$900	7\$400	5\$700	4\$100	7\$900	6\$100	4\$400	8\$700	6\$800	4\$900
Serpa	5\$500	4\$300	3\$100	4\$700	3\$700	2\$600	5\$200	4\$000	2\$900	5\$700	4\$500	3\$200
Pias	5\$900	4\$600	3\$300	5\$100	3\$900	2\$800	5\$600	4\$300	3\$100	6\$100	4\$700	3\$400

Bilhetes de grupo (ida e volta)

ESTAÇÕES DE PARTIDA	Lisboa, Setubal, Barreiro			Messines			Albufeira			Faro		
	1. ^a CL.	2. ^a CL.	3. ^a CL.	1. ^a CL.	2. ^a CL.	3. ^a CL.	1. ^a CL.	2. ^a CL.	3. ^a CL.	1. ^a CL.	2. ^a CL.	3. ^a CL.
Lisboa	—	—	—	7\$400	5\$800	4\$100	7\$800	6\$100	4\$300	8\$600	6\$700	4\$800
Barreiro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Setubal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Montemór	2\$400	1\$900	1\$400	5\$300	4\$000	2\$900	5\$700	4\$400	3\$100	6\$500	5\$100	3\$600
Alcaçovas	3\$000	2\$500	1\$800	5\$000	3\$800	2\$700	5\$300	4\$000	2\$900	5\$800	4\$500	3\$200
Vianna	3\$100	2\$500	1\$800	4\$700	3\$600	2\$600	5\$200	4\$000	2\$800	5\$600	4\$400	3\$100
Alvito	3\$500	2\$800	2\$000	4\$300	3\$400	2\$400	4\$800	3\$600	2\$700	6\$300	4\$100	2\$900
Cuba	3\$800	3\$000	2\$200	3\$900	3\$100	2\$200	4\$500	3\$500	2\$500	5\$300	4\$000	2\$900
Beja	4\$300	3\$400	2\$500	3\$600	2\$700	2\$000	4\$000	3\$100	2\$200	4\$900	3\$700	2\$700
Carregueiro	5\$300	4\$100	3\$000	2\$700	2\$100	1\$600	3\$000	2\$400	1\$700	3\$800	3\$000	2\$200
Ourique	5\$500	4\$300	3\$100	2\$400	1\$800	1\$300	2\$700	2\$200	1\$600	3\$500	2\$700	1\$900
Garvão	5\$600	4\$400	3\$100	1\$900	1\$600	1\$100	2\$500	1\$900	1\$400	3\$100	2\$500	1\$800
Amoreiras	5\$800	4\$500	3\$200	1\$800	1\$400	1\$000	2\$300	1\$800	1\$300	3\$000	2\$300	1\$700
Messines	7\$400	5\$800	4\$100	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Albufeira	7\$800	6\$100	4\$300	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Loulé	8\$300	6\$400	4\$600	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faro	8\$600	6\$700	4\$800	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Evora	3\$300	2\$700	1\$900	5\$500	4\$300	3\$000	6\$000	4\$600	3\$300	6\$700	5\$300	3\$700
Estremoz	4\$700	3\$600	2\$700	6\$800	5\$300	3\$700	7\$300	5\$600	4\$000	8\$100	6\$300	4\$500
Serpa	5\$100	3\$900	2\$800	4\$300	3\$400	2\$400	4\$800	3\$600	2\$700	5\$300	4\$100	2\$900
Pias	5\$500	4\$200	3\$000	4\$700	3\$600	2\$600	5\$200	3\$900	2\$800	5\$600	4\$300	3\$100

Estes bilhetes vender-se-hão de 15 de julho a 15 de outubro, validos por sessenta dias, exceptuando os vendidos depois do dia 19 de setembro, que só teem validade para o regresso até 20 de novembro.

O praso de validade d'estes bilhetes póde ser prorogado por um numero de dias que não exceda á trinta, mediante um pagamento suplementar de vinte por cento da respectiva importancia. A prorrogação deverá ser sollicitada na estação de onde tem de ser utilizados no regresso até ao dia em que findar o praso da validade.

Os bilhetes pessoaes são intransmissiveis e considerados sem validade, quando não sejam utilizados na volta pela mesma pessoa a quem forem vendidos.

Os bilhetes de grupo são vendidos a duas ou mais pessoas que viajem conjuntamente.

As crianças menores de tres annos são transportados gratuitamente, comtanto que vão ao collo das pessoas que as acompanham, e as de tres a sete annos não fazem parte do grupo por lhes aproveitar os meios bilhetes da tarifa geral.

E' concedido a cada passageiro o transporte gratuito de trinta kilogrammas de bagagem; os excedentes serão taxados pela tarifa geral.

Todo o bilhete encontrado n'outra data, classe ou estação, será considerado de nenhum valor, e o passageiro pagará o seu logar pelo preço da tarifa geral.

O engenheiro director—J. P. Tavares Trigueiros.

Caminhos de ferro do Minho e Douro**Apeadeiro de Mollêdo**

Desde o dia 15 de julho até 31 de outubro do corrente anno vender-se-ha no apeadeiro de Mollêdo do Minho bilhetes de todas as classes e despachar-se-ha bagagens para todas as estações d'estas linhas ou vice-versa, bem como volumes de recovagens, quando o seu peso não exceda a 50 kilogrammas.

O preço dos bilhetes e o transporte de bagagens e recovagens do apeadeiro de Mollêdo para as estações d'estas linhas, está taxado como se a estação de procedencia fosse a immediatamente anterior no sentido da marcha do comboio.

Igualmente, para o preço dos bilhetes e de transporte de bagagens e recovagens com destino ao apeadeiro de Mollêdo, serão cobradas as importancias como se a estação destinataria fosse a immediatamente posterior no sentido da marcha do comboio.

Porto, 12 de julho de 1893.

Apeadeiro de Foz-Tua

Previne-se de que, desde o dia 1 de agosto proximo, passará o apeadeiro de Foz-Tua, situado ao kilometro 139 da Linha do Douro, a denominar-se apeadeiro de S. Mamede de Tua.

Porto, 15 de julho de 1893.

Estação da Ferradosa

Tendo sido superiormente determinado que o apeadeiro da Ferradosa na linha do Douro passe á categoria de estação de 4.^a classe, previne-se o publico de que, a partir do dia 1.^o de agosto proximo, a distancia effectiva entre a estação da Ferradosa e as demais das linhas do Minho e Douro para applicação das tarifas, é a seguinte:

Distancia em kilometros da estação da Ferradosa ás seguintes ou vice-versa

Porto (A), 155—Porto, 151—Rio Tinto, 146—Ermezinde, 143—S. Romão, 150—Trofa, 157—Famalicão, 166—Nine, 173—S. Bento, 180—Barcellos, 184—Tamel, 194—Barrosellas, 202—Darque, 211—Vianna, 216—Montedor, 223—Ancora, 231—Caminha, 239—Lanhellas, 244—Cerveira, 250—S. Pedro da Torre, 260—Valença, 264—Fronreira, 266—Arentim, 178—Tadim, 182—Braga, 188—Vallongo, 135—Recarei, 126—Cette, 121—Paredes, 116—Penafiel, 112—Cahide, 105—Villa-Meã, 100—Livração, 96—Marco, 91—Juncal, 86—Mosteiró, 79—Arêgos, 73—Ermida, 67—Barqueiros, 60—Rêde, 56—Moledo, 53—Regoa, 48—Covellinhas, 39—Ferrão, 32—Pinhão, 24—Cottas, 18—Tua, 11—Vargellas, 3—Vesuvio, 8—Freixo, 13—Pocinho, 21—Côa, 30—Almendra, 42—Barca d'Alva, 49—Fronreira, 50.

Fica pelo presente annullado o — Aviso ao publico, D-249 — de 5 de setembro de 1889.

Porto, 18 de julho de 1893.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes**Cobrança do imposto do sello**

Em conformidade com a lei de 21 do corrente mez publicada no *Diario do Governo* n.º 162 de 22 do mesmo mez, a cobrança do imposto de sello nas expedições por caminhos de ferro fica regulada pela seguinte fórmula:

Verba n.º 380. Nota de expedição pelo caminho de ferro, de mercadorias estrangeiras—transito internacional e transferencia de deposito, 30 réis.

Verba n.º 381. Boletim de entrega de mercadorias sujeitas a direitos nas estações de caminhos de ferro—da entrega que os empregados fazem aos da Alfandega, 30 réis.

Verba n.º 390. Conhecimento, guia, cautella ou outro documento de transporte por via fluvial, ferrea ou terrestre, 60 réis.

Verba n.º 391. Guia de bagagens vindas por via ferrea, 30 réis.

Esta lei principia a vigorar em 27 do corrente.

Lisboa, 25 de julho de 1893.

Arrematações**Caminhos de ferro do Minho e Douro****Arrematações de sucata**

No dia 9 do mez de setembro proximo, pela 1 hora da tarde, no governo civil d'este districto do Porto e em presença do ex.^{mo} governador civil, serão recebidas propostas em carta fechada, para a arrematação de sucata de ferro (carris, rodados e ferro miúdo), que será feita segundo as condições para ella estabelecidas e que se acham patentes na secretaria dos armazens geraes, em

Campanhã, onde podem ser examinadas nos dias uteis, desde as 10 horas da manhã até ás 4 da tarde.

Os concorrentes são obrigados a depositar provisoriamente na Caixa Geral de Depositos ou no cofre d'esta direcção, conforme a lei, as quantias indicadas nas referidas condições.

Direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, em 7 de julho de 1893.

Caminhos de ferro do Sul e Sueste**Arrematação de 5:000 parafusos**

Faz-se publico que pela uma hora da tarde de 10 de agosto proximo, perante a direcção dos ditos caminhos de ferro, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para o fornecimento de 5:000 parafusos do systema *Champignon duplo*.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de 8.000 réis, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5 % da importancia total da arrematação, por aquelle dos licitantes a quem o fornecimento for 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.º 22, onde podem ser examinadas todos os dias uteis desde as 10 horas da manhã até ás 4 da tarde.

Lisboa 26 de julho de 1893.

Arrematação de 30:000 travessas

Faz-se publico que pela uma hora da tarde de 18 de Agosto, proximo, perante o administrador ao 2.º bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para o fornecimento de 30:000 travessas de pinho, divididas em 10 lotes de 3:000 travessas cada um.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de 33:000 réis por cada lote, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5 % da importancia total da arrematação, por aquelle dos licitantes a quem o fornecimento for adjudicado, depositos que terão logar 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.º 22, onde podem ser examinadas todos os dias uteis desde as 10 horas da manhã até ás 4 da tarde.

Lisboa, 28 de julho de 1893.

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 7 de agosto proximo, perante o administrador do 2.º bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para o fornecimento de 8:000 kilogrammas de massaroquinha.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de réis 18.000, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5 por cento da importancia total da arrematação por aquelle dos licitantes a quem o fornecimento for 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.º 22, onde podem ser examinadas todos os dias uteis, desde as dez horas da manhã até ás quatro da tarde.

Lisboa, 17 de julho de 1893.

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

Em 27 de julho

Cobre—barras=spot *Gobs e Good marketable trand* Lb. 42 ¹/₃ a Lb. 42 ⁸/₉ tres mezes Lb. 42 ¹⁰/₁₆—Lb. 42 ¹⁷/₁₆—rijo Lb. 46 ¹⁵/₁₆—a Lb. 47 ⁵/₁₆—melhor Lb. 47 ¹⁵/₁₆—a Lb. 48 ⁵/₁₆—folhas Lb. 54 a Lb. 54 ¹⁰/₁₆.

Metal amarelo—4 ⁵/₈ a 4 ³/₄.

Estanho—mercado muito firme—*Straits* Lb. 83 ⁵/₁₆—a Lb. 83 ¹⁵/₁₆—*Australiano* Lb. 85 a 85 ¹⁰/₁₆—tres mezes Lb. 82 ¹⁰/₁₆—a Lb. 83. *Inglez* Lb. 88 a Lb. 89.

Chumbo—*Inglez* Lb. 10 ²/₁₆ a Lb. 10 ⁵/₁₆—*Hespanhol* Lb. 9 ¹⁸/₁₆ a Lb. 10.

Zinco—Lb. 17 ¹⁰/₁₆—a Lb. 17 ¹¹/₁₆.

Prata—¹/₈ mais alta que a ultima cotação de 32 ¹/₂.

Mercurio—Lb. 6 ¹⁷/₁₆ em primeira mão, Lb. 6 ¹¹/₁₆ a Lb. 6 ¹²/₁₆—em segunda mão.

Antimonio—Lb. 39 a Lb. 40.

Ferro—*Escossez «pigs»* Lb. 41 ¹¹/₁₆ a dinheiro, Lb. 42 ²/₁₆—um mez. *Middlesbro*, Lb. 35 ⁵/₁₆ a dinheiro, Lb. 35 ⁸/₁₆—um mez. *Hematite*, Lb. 45 ³/₁₆—a dinheiro, Lb. 45 ⁶/₁₆—um mez.

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR

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

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

LISBOA Braganza Hotel—Salons, vue splendide sur la mer, service de 1.^{er} ordre.—Prop. Victor Sassetti.

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

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

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

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

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

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

LISBOA Hotel Avenida—Maison de 1.^{er} ordre—vue splendide—salons pour familles—voitures.—Avenida, 55—Prop. João da Matta, 1.^{er} cuisinier du Portugal.

LISBOA London Hotel—Caes do Sodré, rua e travessa do Corpo Santo, entrada em n.º 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.^{er} ordre—au centre de la ville.—Prop. M. Estrade, 16, rua do Carmo.

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

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

CASCAES Hotel do Globo.—Praça da Rainha D. Amelia. Um dos melhores da villa, 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.^a ordem. Serviço esmeradissimo, bellos horisontes; a 15 kilometros de Braga. Aguas hyposalinas.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

MADRID

Ventura de la Vega, 1

HERRMANN SCHILLING

BARCELONA

Ronda de S. Pedro, 8

Representantes geral da casas

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

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

Saechsische Maschinenfabrik zu Chemnitz antiga fabrica Rich. Hartmann—Material para caminhos de ferro de via larga e estreita, machinas de vapor, caldeiras, turbinas, machinas-ferramentas, machinas e teares para tecidos de todas as classes.**Deutsch-Oesterreichische Mannesmannröhren-Werke** Officinas em Komotan (Bohemia) Remscheid Bon S/Gaar Landore (Gales)—Tubos d'aço laminado para conducções d'agua em baixa e alta pressão, conducções de vapor, gaz, ar e petroleo. Tubos para ferramentas, columnas, postes telegraphicos, pontes, eixos, etc.**Gasmotoren-Fabrik Deutz, Colonia-Deutz** Novo motor **Otto** de 1 a 200 cavallos para gaz, benzina ou petroleo. Motores horisontaes e verticaes de 1 ou 2 cylindros. Geradores de gaz Douzbn.

Fornecer orçamentos e projectos a quem os pedir

SOCIÉDADÉ ANONYMA DAS OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO

DE

MALINES

DIRIGIR-SE AOS SRS. ADMINISTRADORES DA SOCIEDADE

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

FUNDICÇÃO E CALDEIRARIA**MALINES — Belgica**

DEPOSITO DE PRODUCTOS CERAMICOS

DE

João Carlos da Fonseca

66 — Rua de Vasco da Gama — 66

LISBOATubos de grés para canalisações. — Ladri-
lhos para parquet. — Cimentos. — Tijolo e bar-
ro refractario. — Balaustres para platibandas.
— Estatuas e vasos para ornamentos.

Preços limitadissimos

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 forjaZinco, chumbo, cobre, folles para ferreiro, safras, bigornas, tornos, garrafas,
garrações, 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, garrações, garrafas, tinta para escrever e muitos outros artigos

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

CONSTRUÇÕES EM TODO O GENERO

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

LISBOAEncarrega-se de
todo o genero de
construcções por
empreitada ou admi-
nistração.

Estudos e projectos

PREÇOS RASOAVEIS

Rua dos Capellistas, 90, 2.º

**D. M. DA COSTA RIBEIRO & C.**Effectuam : Des em todos os ramos bancarios
e commerciaes

Tomam e saccam letras sobre todo o reino.

Compram e vendem papeis de credito.

Taxam sobre todas as praças de Hespanha, mesmo sobre
as menos importantes.Tomam papel, saccam e dão cartas de credito, circulares
sobre a França, Italia, Inglaterra, Suissa, Allemanha, Belgica e
todas as principaes praças estrangeiras.**Agentes do Banco de Guimarães**
Correspondentes do Banco Commercio
e Industria, do Porto,
e do Banco Commercial de Coimbra
Agentes geraes da fabrica
de alcool em S. Christovão, Faro.**ESCRITORIO**

23—Calçada de S. Francisco—LISBOA

Telephone n.º 313

MARCA registrada L&L em Portugal



MARCA registrada L&L em Portugal

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

Tubos de todos os diâmetros, comprimentos e espessuras

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 hidráulica e atmosférica, cilindros de vauco, 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



VALLS HERMANOS

ENGENHEIROS CONSTRUCTORES

Officinas de fundição e construção

FUNDADA EM 1854

19, CALLE DEL CAMPO SAGRADO, 19

(Ensanche, Ronda de San Paulo)

BARCELONA

(HESPAÑA)

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

Machinas e installações completas dos mais modernos systemas, para:

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

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

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

Fabricas de farinhas e seus annexos de machinaria etc.

Prensas para vinhos, bombas para trasfegar.

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

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

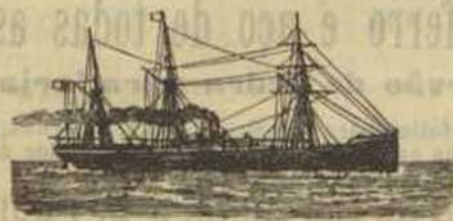
Esta casa tem montado, e continúa montando, installações em toda a Hespanha, America e estrangeiro.—Numerosas referencias.

Telegr:—VALL — CAMPO SAGRADO — BARCELONA

Telephone 595

Royal Mail Steam Packet Company

(MALA REAL INGLEZA)



A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Em 14 de agosto o paquete TAMAR para:

Las Palmas, S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos-Ayres

Para Southampton

O paquete TRENT esperado em 13 do corrente.

As accomodações para passageiros são inexcitaveis 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.^a—R. dos Capelistas, 31, 1.^o

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