

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

Contendo uma PARTE OFICIAL, por despachos da 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

Annexo d'este numero

Tarifa de camionagem da estação central da Covilhã.

Correspondente no Brazil

Partindo para o Brazil no paquete Sorata o sr. engenheiro Hyppolito de Baère, encarregou-se este nosso amigo de ser nosso correspondente n'aquelle paiz, não só no que se refere à redacção como nos assumptos de administração, assignaturas, annuncios, etc.

O sr. Baère vae residir em Sapucaia, Rio de Janeiro, aonde se poderão dirigir os nossos assignantes d'aquelle paiz, para os assumptos que disserem respeito a este jornal.

SUMMARIO

Os negocios da Companhia Real.

A nossa carta da Belgica, por A. Urban.

Parte oficial — portaria de 27 e 28 de Outubro do ministerio das obras publicas —

Receita e despesa do caminho de ferro do Mormugão.

Tarifas de transporte — Mercadorias, combinada entre a Beira Alta e Salamanca

— Bilhetes directos — Estação Central da Covilhã — Uma tarifa infeliz.

«A Semana de Lisboa» é o jornal «A Tarde».

Maioramentos em Torres Vedras.

Notas de viagem — XI — Cordova.

A soldagem dos tubos na casa Lloyd & Lloyd.

Tramvia, trambua ou tremvia.

O «Reporter» e nós.

Boletim financeiro — de Lisboa, por J. F.

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

Cotações dos títulos do caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro.

Recetas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhóes.

Illuminação electrica da estação central.

Linhos portuguezas. — Estação central do Porto — Loanda a Ambaca — Beira — Lourenço Marques.

Linhos hespanhóes. — Caminhos de ferro secundarios — Fayón a Caspe — Barcelona a San Lugat del Vallés — Linares a Almeria — Tracção electrica dos tremvias de Madrid — Turis a Madrid — Salamanca a Peñaranda.

Linhos estrangeiras. — França — Inglaterra — Suissa.

Mercado de metas.

Arrematações.

Agencias de transporte recommendedadas.

Agenda do viajante.

Annuncios.

Vapores a sahir do porto de Lisboa.

Os negocios da Companhia Real

DEPOIS de tres sessões do conselho de ministros em que se tem tratado, quasi exclusivamente, da resolução a tomar sobre a situação da companhia perante os seus credores e em especial o Estado, como principal d'estes, parece que só no proximo

sabbado, em quarta reunião, este negocio ficará resolvido.

Que a questão é delicada sabem-n'o quantos a conhecem, mesmo superficialmente; basta que se olhe ao importante credito que o Estado tem sobre a companhia. A demora, pois, na resolução do assumpto deve ser justificada no empenho de salvaguardar quanto possível os interesses publicos e proceder com toda a prudencia em tão melindrosa questão. E afirmamos isto porque vemos attribuir-se a outros motivos bem diversos a falta de uma prompta decisão d'este negocio.

E' preciso que se attenda a que um assumpto tão importante, que põe em jogo fortes interesses publicos e particulares, consideraveis negociações financeiras, grupos diversos estrangeiros e nacionaes; devendo a sua solução fazer peso no nosso credito publico nos mercados exteriores e internos, não pôde ser resolvido senão de uma forma perfeitamente definitiva, que de uma vez acabe com incertezas e hesitações cujo prolongamento se, antes da resolução, pouco affecta os nossos interesses, muito e muito os abalaria se, dado um resultado de ha tanto esperado, esse não fosse baseado em tão solida justica que não pudesse ser considerado absolutamente definitivo.

Não é possivel saber-se ainda qual essa resolução será, mas fiamos em que ella agradará a todos cujos verdadeiros direitos tem a garantir.

E se n'esses interesses entrasse, em tão grande somma, os do paiz, claro está quanto é espinhosa a missão de dar uma sentença que tem que surtir effeitos não só immediatos mas no futuro, para a prevenção do qual todo o cuidado e circumspecção nem sempre são bastantes.

Não se trata, como um collega parisiense parece recuar, de dar a preponderancia nos negocios da companhia a este ou áquelle grupo; trata-se antes de evitar que, no futuro, essas preponderancias se façam sentir de qualquer forma que possa affectar os interesses da companhia, que são os do paiz. Eis a melhor garantia que todos devem desejar.

A ingerencia do Estado nos negocios da companhia não tem sido senão benefica para todos. A administração, guiada, aconselhada por uma commissão official, tem agradado a gregos e troianos, e conseguido attender a todos os interesses legitimos.

A experiença aconselha, pois, que não se abandone por completo o systema, provado como está por factos, mais que palavras, que a situação financeira da companhia, é hoje incomparavelmente melhor do que seria de esperar, dado o seu estado anterior, e em tão curto periodo.

Salvo, portanto, as modificações indispensaveis na conversão do estado provisorio em definitivo, bom será que se mantenha em parte o systema adoptado, e se elle até hoje tem agradado, não vemos motivo para que, tornado regular, se receie da sua continuaçao.

Que os impacientes, pois, descancem; que descancem os que receiam que interesses especiaes contrarios aos geraes do paiz vençam o jogo. O decreto deve sahir na proxima semana, e até lá, qualquer juizo que se faça é, pelo menos, temerario.

A nossa carta da Belgica

Bruxellas, 25 de outubro.

Dizem-me que a sociedade Cockerill será encarregada de fornecer os carris para o caminho de ferro de Dédéagatch. Segundo sou tambem informado, esta casa acaba de aceitar uma encommenda de 12:000 toneladas de carris para o estrangeiro.

*
O numero de wagons empregados pelos caminhos de ferro do Estado no transporte de mercadorias, durante a semana de 1 a 7 d'outubro de 1893, e a semana correspondente do anno de 1892, foi como segue:

Natureza dos transportes	Número de wagons carregados	
	1893	1892
Transportes do publico:	—	—
Carvão de pedra e coke.....	27.118	23.017
Outras mercadorias.....	44.943	38.837
Transportes em serviço:		
Diversos.....	359	1.205
Combustiveis.....	1.236	1.471
Totais.....	73.656	64.530
a mais 9.126.		

*
As chegadas de café a Antuerpia, durante o mez de setembro findo, elevaram-se a 50:736 saccos, e durante os nove primeiros mezes do corrente anno, a 409:472 saccos, contra 522:317 saccos em 1892, 385:901 em 1891, 449:565 em 1890 e 448:178 saccos em 1889, durante o mesmo periodo.

*
As exportações de mercadorias de Nova-York para Antuerpia elevaram-se, durante a semana finda em 26 de setembro 1893, a um valor total de 408:326 dollars.

*
A reunião do conselho d'administração da exposição de Bruxellas teve lugar em 7 de outubro. Ficou decidido que a exposição abrisse, como tinha sido annunciado, em 1895, apezar dos boatos em contrario, que n'estes ultimos tempos tinham aqui corrido, originados por causa do desejo que o rei mostrou de que a exposição fosse addiada para 1895.

*
A Compagnie générale des Chemins de fer Secondaires teve, durante o anno findo em 30 de junho ultimo, uma receita de 1.031:301,88 francos resultando lhe um lucro de 696:474,27 francos de que applicou 5 por cento para reserva, dando 6 por cento de dividendo ás accções, e 25:000 fr. de dividendo ás partes de fundador.

*
As diversas empresas em que a sociedade está interessada são: Tremvias a vapor de Brescia (116 kilómetros), *société d'Emilie*, Napoles-Baiano, tremvia de Cracovia, idem de Colonia, companhia des Departamentos (82 kilómetros), tremvias de Ludwigshafen, Exploitation de voies ferrées en Belgique, Paris a Arpajou (17 kilómetros), Sudoeste Brazileiros e tremvias de Saint-Mam-des-Fossés.

A conta do activo e passivo, n'aquelle data, representa uma somma de 22.090:264,93 francos.

A. Arban.

Parte oficial

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção dos serviços de obras publicas

Repartição de caminhos de ferro

Tendo a companhia real dos caminhos de ferro portugueses apresentado a conta de liquidação de garantia de juro relativa á exploração de linha ferrea de Torres Vedras á Figueira da Foz e a Alfarcos, durante o periodo decorrido de 1 de janeiro a 30 de junho de 1893 (segundo semestre do anno economico de 1892-1893) na importancia de 50:282\$544 réis; e mostrando-se da mesma conta, que o rendimento bruto kilometrico, durante o referido semestre, foi inferior ao minimo necessário para o estado deixar de pagar o maximo fixado no artigo 28º do contracto de 23 de novembro de 1883: ha Sua Magestade El-Rei por bem, conformando-se com o parecer de 17 do corrente mez do conselho superior de obras publicas e minas, aprovar a referida liquidação na importancia de 50:282\$544 réis, garantia de juro relativa á linha ferrea de Torres Vedras á Figueira da Foz e a Alfarcos, durante o periodo decorrido de 1 de janeiro a 30 de junho 1893, e ordenar:

1º Que esta liquidação continue a ser considerada provisoria, enquanto não estiver feita a medição rigorosa da linha;

2º Que não se efectue o pagamento da referida quantia, sem que sejam cumpridas as prescrições do artigo 15º da lei de 26 fevereiro de 1892.

Paço, aos 27 de outubro de 1893.—*Bernardino Luiç Machado Guimarães.*

Para o director da fiscalisação dos caminhos de ferro.

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente um projecto de tarifa especial, para bilhetes de ida e volta a preços reduzidos, apresentado com o officio n.º 3:451, de 17 do corrente mez, da direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro, para vigorar no caminho de ferro da Beira Baixa: ha por bem aprovar o referido projecto, e ordenar que elle seja posto em execução dentro do prazo legal.

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

Paço, em 28 de outubro de 1893.—*Bernardino Luiç Machado Guimarães.*

Para o director fiscal da exploração de caminhos de ferro.

Ministerio dos Negocios da Marinha e Ultramar

Direcção geral do Ultramar

3.º Repartição — 2.ª Secção

Caminho de ferro de Mormugão

Mappa da receita e despesa no 2.º trimestre de 1893

Receita

Kilometros explorados.....	92
Grande velocidade:	
Passageiros.....	62:892,5
Bagagens e recovagens..	—
Diversas.....	—
Mercadorias (peso).....	47 360:939,07
Total.....	89:337\$368

Despesa

Conservação (via e obra).....	7:714\$613
Tracção (locomotivas, combustivel, pessoal), etc....	11:323\$960
Material circulante (limpeza e reparação).....	1:130\$850
Trafego (pessoal, expediente das estações, etc.)....	4:021\$281
Diversas (encargos gerais, despesas do porto, diversas e especiais).....	33:246\$383
	57:437\$087

Resumo

Receita	89:337\$368
Despesa.....	57:437\$087
Saldo	31:900\$281

Secretaria d'estado dos negocios da marinha e ultramar, em 21 de outubro de 1893.—O chefe da repartição, *Tito Augusto de Carvalho.*

Tarifas de transporte

Mercadorias, combinadas entre a Beira Alta e Salamanca. — Vae vigorar brevemente uma nova tarifa combinada entre estas duas companhias, para o transporte de mercadorias de Portugal para Espanha e vice-versa.

Os generos que constituem o principal tráfego internacional, tanto os da produção agrícola como os industriaes, beneficiados pelo actual tratado de comércio, gozarão de preços reduzidissimos sempre que percorram um mínimo de 100 quilometros na linha da Beira Alta, e 50 na de Salamanca à fronteira portuguesa.

O sal, por exemplo, gozará de um tipo de 7 réis por tonelada e kilometro.

Assim, o sal da Figueira para Salamanca pagará réis 26⁷830 por wagon de 10.000 kilos.

Bilhetes directos. — Vão ser estabelecidos bilhetes directos entre as estações de Lisboa, Coimbra, Aveiro e Porto, e as de Tondela e Vizeu, e entre as de Lisboa, Coimbra, Pampilhosa e Aveiro, e á de Mirandela.

Estação Central da Covilhã. — Começa hoje a funcionar esta estação para o serviço de transporte de passageiros, bagagens, volumes por grande e pequena velocidade e valores, regulado pela tarifa que damos como anexo d'este numero.

É um bom melhoramento para aquella cidade e muito mais importante seria se, como primitivamente projectou a empresa que tomou a seu cargo a central, este serviço fosse estabelecido pelo ascensor que se queria construir entre a cidade e o caminho de ferro.

Esta construção, porém, tem sido demorada, não sabemos porque motivo, e não sabemos também se há esperanças de a levar à realização.

Uma tarifa infeliz. — Não raras vezes os periodicos se queixam e o público se lamenta de que os caminhos de ferro não dêem umas certas facilidades ao público, para expedir e receber as suas remessas, e sempre se cita o exemplo estrangeiro, e se protesta que não se trata aqui de implantar melhoramentos no serviço em proveito do público e das receitas das linhas.

Pois, a par d'isto, o público deixa de aproveitar muitas vezes o beneficio que lhe oferecem, e claro é que o resultado desanimador de uma tentativa aconselha ao abandono de outras muitas que poderiam ser convertidas em notaveis vantagens se chegassem a realizar-se.

Em julho ultimo, quando as Caldas da Rainha regozitavam de veraneadores e na previsão de que o mesmo sucederia em breve em Estoril e Cascaes, estabeleceu o caminho de ferro uma tarifa de factagem n'esses tres pontos, e sabemos que, se esta experiência desse bom resultado, esta vantagem seria tornada extensiva a outras estações — talvez a todas — em que fosse possível estabelecer-a.

Realmente, parecia que nada mais commodo, para quem vive n'aquellas localidades e tem que receber qualquer encommenda, que recebel-a directamente em casa, pagando 20, 30, 40 réis por um volume que qualquer moço não iria buscar á estação nem pelo triplo d'aquella quantia, á parte os incommodos que esse sistema por vezes causa.

Pois parece que ao público foi perfeitamente indiferente esta vantagem, desprezando a tarifa e continuando, como se tal não existisse, a mandar ir os volumes para a estação, de forma que a tarifa que aqui démos com o nosso n.^o 134 de 16 de julho ficou, por assim dizer, inutil, até hoje.

Bem empregado tempo e trabalho!

«A Semana de Lisboa» e o jornal «A Tarde»

A Semana de Lisboa no numero 43 de 22 do corrente, publica a biographia do sabio professor da Universidade de Coimbra, Manuel Paulino d'Oliveira, assinada pelo illustre doutor Wenceslau de Lima.

O auctor, querendo frisar o facto de serem alguns dos homens notaveis do nosso paiz mais conhecidos no estrangeiro do que entre nós, refere o seguinte:

«Quando se iniciou a rede dos caminhos de ferro portugueses, mandou-se pedir á escola parisiense de *Ponts et chaussées* um engenheiro competente para dirigir a construção. A escola extraiu o pedido, partido de uma nação que tinha entre os seus engenheiros um que se havia provado distincto entre os distintos e indicou-lhe João Evangelista. Foram-lhe então utilizados os serviços.»

O jornal *A Tarde*, de 24 do corrente, ao qual parece não ter agradado a referencia, declara que é inexacta, por varios motivos, que allega com o fim unico, segundo affirma, de esclarecer a verdade.

Com o mesmo fim procuraremos esclarecer o assunto, embora *A Tarde* não lhe dê importancia.

A referencia do auctor ao *início* dos caminhos de ferro em Portugal, afigura-se-nos, que não se relaciona com o principio dos trabalhos executados em 1845 pela Companhia das Obras Publicas de Portugal, e que findaram com a revolução de 1846, nem com os pequenos trabalhos feitos pela Companhia Central Peninsular, representada por Hardy Hislop, principiados em 1853 e interrompidos em 1857 pela fallencia da Companhia, que apenas realizou a construção de 43 quilometros de caminho de ferro desde Lisboa ao Carregado, e nem ainda mesmo com os trabalhos realizados ao sul do Tejo para a construção de uma pequena linha de via estreita, mas deverá talvez referir-se, e com muita propriedade, á epocha em que os caminhos de ferro em Portugal adquiriram uma certa importancia, depois de 1860, em consequencia do contracto Salamanca, celebrado em 24 de setembro de 1859.

Ouvimos contar o facto referido pelo illustre auctor da biographia, como tendo-se passado effectivamente em Paris por occasião de alguém procurar ali um engenheiro para o serviço do empresario Salamanca, de quem João Evangelista d'Abreu foi depois um auxiliar valioso no serviço da construção.

Não confirmamos nem contestamos este facto, repetimos o que nos foi dito.

Podemos, contudo, afirmar com toda a certeza que em 1860, pedindo o governo á escola de Pontes e Calçadas, por intermedio do seu ministro o sr. Paiva, um engenheiro para dirigir as obras do posto de Ponta Delgada, o sr. Avril, inspector geral e director da escola de Pontes e Calçadas, respondeu que, tendo Portugal um engenheiro tão distincto como João Evangelista, que acabava de concluir o seu curso com a maior distincção, não precisava procurar outro em França.

Melhoramentos em Torres Vedras

A Semana, achando-nos razão no que dissemos aqui com respeito ao atrazo em que se encontra aquella villa, dá-nos a honra de transcrever os nossos periodos e chama a attenção para a falta de commodidades que se nota ali.

Em tempo, quando quem escreve estas linhas visitou pela primeira vez aquella cidade e lhe notou o atrazo, a falta de conforto e commodidades, n'um artigo publicado no *Occidente*, por occasião da abertura da linha

ferrea, a *Semanas* insurgiu-se, publicou um numero quasi todo consagrado ao auctor d'aquelle artigo, em que percorria toda a gamma do seu localismo, desde o artigo indignado até a gazetilha picaresca.

Ainda bem que o nosso collega, que nem por isso deixámos de estimar como uma das coisas boas que tem a notavel villa, veiu enfim a concordar comosco e reconhecerá agora quanta razão tinhamos então para francamente expôr a má impressão que ao visitante causa uma localidade cujos habitantes, muito laboriosos, muito sobrios, como são os torreanos, não tratam dos melhoramentos locaes, deixando-a no mais deploravel abandono.

Diz o nosso collega:

«Seria hypocrisia occultar que a manifestação das impressões que o visitante relata de Torres, especialmente quando tem visitado as Caldas da Rainha, é a de uma monotonia atroz; e já temos ouvido declarar a mais de um frequentador dos Cucos, que é preferivel viver nas Caldas, e vir tomar os banhos aos Cucos, utilisan-do o comboio diario.

«E' preciso dizer-se e frisar-se bem esta razão de queixa que transpira de todas as conversações entre os frequentadores das thermas dos Cucos; e não estar a occultar um descontentamento prejudicial, só para ser agradavel ao ouvido do leitor conterraneo.»

Notas de viagem

XI

Cordova

Eu confesso que não gosto de regressar pelo mesmo caminho da ida, mas voltando de Malaga, graças ao excellente serviço do telegrapho em Hespanha, que se demorou 3 horas para me entregar um despacho em que o amavel director do caminho de ferro de Bobadilla a Algeciras me convidava a visitar a sua linha, tive que vir directamente a Cordova pela mesma via que já seguiria em sentido descendente, e que já descrevi nas minhas *Notas VI*, entre La Roda e Bobadilla, e *XI*, entre este ponto e Granada.

Resta-me, portanto, o percurso entre La Roda e Cordova, que não é, além d'isso, dos mais interessantes da Andaluzia, á parte a fertilidade dos terrenos que atravessa.

N'um soridente panorama de verdura, o trem deslisa uns 3 kilometros, depois dos quaes, passada a estação de Casariche, começa uma forte descida para o valle do Genil, rio que é por fim atravessado em uma alta ponte de ferro de 140 metros em tres tramos, sobre pilares metallicos.

A pouca distancia de La Roda destaca-se, para a direita, a nova linha do Puente Genil a Linares.

Esta linha está hoje fazendo uma séria concorrencia á de Cordova a Madrid, na parte comprehendida entre aquella estação e Espeluy.

Como o percurso do Puente Genil a Espeluy pertence á Companhia dos Andaluzes, e é maior que o que vae a Cordova, esta companhia, á qual convém levar os passageiros sobre os seus carris á maior distancia, acelera a marcha na linha nova e diminue-a na antiga, prevenindo além d'isso os passageiros, por meio de avisos nas estações, de que não se responsabilisa por que, os que vão para os destinos de Menjibar (primeira estação além de Espeluy) até Madrid, Alcazar, Alicante, Valencia, etc., alcancem, indo a Cordova, o comboio-correio de Sevilha a Madrid. E com effeito, o trem de Malaga raro alcança aquelle em Cordova, enquanto que a Puente Genil chega sempre a tempo.

Assim, os passageiros do sul vão seguindo todos pelo

novo entroncamento que, para mais, lhes encurta o trajecto em 19 kilometros.

Em seguida á estação vemos, á esquerda, os lagos *del Rincon e del Zanar*, e uma elegante cascata, que lembra bastante as que tanto abundam nos Alpes.

Breve se pára em Aguilar, e retomando a marcha, vemos esta pequena villa á direita, durante muito tempo.

A via sobe em forte rampa, atravessando o rio Cabra, n'uma ponte de 50 metros.

A um e outro lado, extensos vinhedos com o mais risonho aspecto, até Montilla, que se vê á esquerda, galhardamente cavalgando um monte.

A direita, vemos surgir-nos, sobre uma alta collina, o velho castello Anzur, pertencente aos duques de Medinaçeli.

A linha enceta uma larga curva em volta de Montilla que lhe fica á esquerda, e toma a margem de um pequeno ribeiro que desce das collinas de Fernan Nuñez.

Depois de uma pequena ponte sobre o Guadajocillo acompanhamos este rio, e vemos separar-se para a esquerda a linha que de Cordova vae a Marchena, por Ecija.

Então, atravessando aquelle rio em duas pequenas pontes, e o Guadalquivir em uma de 200 metros, muito elegante e sustida por pilares tubulares, encontra-se á esquerda, em Cercadilla, a linha que vae de Cordova a Sevilha, pertencente á companhia do Meio-Dia, estação que serve tambem de entroncamento para a linha de Belmez, chamada ali a *linha da serra*.

Tomando em 1 kilometro os mesmos carris da companhia de Alicante, o comboio segue a Cordova, estação commun ás duas linhas, e situada junto da cidade, em uma bella posição, porque logo á saída o viajante encontra o elegante *paseo de la Victoria*, que lhe promete uma cidade vasta, de largas avenidas, alegre como as que tem já visitado na Andaluzia.

Dobrando á esquerda, para a *ronda de los Tejares*, encontra logo á direita o *paseo del Gran Capitan* (Gonzalo Fernandez de Cordoba), que ainda mais lhe confirma que está n'uma cidade moderna.

Aquelle, porém, que conhece um pouco da historia de Hespanha, sabe que é justamente o contrario, e que Cordova é uma das mais antigas cidades da Roma cesarina.

Mas ainda assim não imaginará pelo aspecto das primeiras ruas que viu, que todas as restantes, mas todas, quasi sem excepção de uma só, são perfeitos beccos tortuosos, mal pavimentados, faltos de luz, como em parte alguma temos visto.

Assim é, com effeito, e assim se conserva a cidade que podia ser uma das mais bellas da Andaluzia, porque aquella disposição de ruas estreitissimas, irregulares e encotovelladas, não só constitue a mais caracteristica recordação da Cordova antiga, como porque, dado o calor abrasador do sol, que se sente nos dias de verão, ha sempre sombra em todas as ruas. N'algumas mesmo o solo nunca chega a ser illuminado pelo astro rei.

Verdadeira antithese com as ruas e praças, a celebre mesquita não tem outra rival em vastidão, em imponencia.

Por mais prevenido que o visitante vá pela vista de mil photographias, que enxameiam por toda a parte, dando detalhes e conjunctos d'aquelle maravilhosa obra, não evitara a impressão do assombro ao transpôr o li-miar da *Puerta de las Palmas*, por onde vulgarmente se entra, ao vêr diante de si aquella verdadeira floresta de columnas, aquella bambolina immensa, interminavel, de arcarias duplas, que, a breves passos que dê

no interior do edificio, parecem cercal-o por todos os lados, occultando-lhe as saídas, o fim, tudo que não seja aquelle exercito de pedras de variadas côres, que emergem do solo, sem plinths, que sustentam arcarias de côres vermelha e branca, succedendo-se n'uma serie interminavel.

A cada movimento que damos, a multidão de columnas parece mover-se diante de nós; umas desapparecem por detrás d'outras, que estavam occultas por outras ainda, que parecem afastar-se para de novo serem substituidas por outras mais, e mais, e muitas, como se toda aquella numerosa ceára volteasse n'uma enorme dança de 380 figuras, que tantas são as columnas que se levantam diante de nós.

E' verdadeiramente estonteador!

O que não seria então no tempo em que esta monumental mesquita, cheia de peregrinos, que ali se reuniram por dezenas de milhares, era, pela noite, illuminada por 5:000 lampadas, além de cerca de 60 lustres, em que a cera, o azeite, e os oleos aromaticos ardiam constantemente, durante a oração do Atatema e a leitura do Coran, feita pelo sacerdote, no admiravel Mihrab⁽¹⁾, que ainda hoje se conserva!

A área ocupada pelo edificio é de 167×119 metros, ou cerca de 20:000 metros quadrados.

Pena é que o conjuncto d'esta maravilha se ache prejudicado pela construcção da cathedral, que o espirito tacanho do seculo XVI ali fez construir, no centro, demolindo uma grande parte das arcarias (umas 80 a 100), e encaixando rachiticas capellas nos intercolumnios lateraes, sem fallar n'algumas que já iam tomândo o centro, e que o arcebispo actual está intelligentemente fazendo demolir.

Sahindo da mesquita, convém voltar á esquerda, e, tornejando-a, ir vêr o monumento do Triunpho, elegante columna de marmore, sustentando a estatua dourada de S. Raphael.

Deste ponto, formando como que uma varanda sobre o rio, gosa-se um bello panorama do Guadalquivir e suas ridentes margens, o velho *alcazar*, o novo, o Campo Santo, onde os arabes outr'ora martyrisavam os christãos, e outras curiosidades da velha cidade.

A vida em Cordova é bem pouco animada; pouca gente nas ruas, cafés com pequena concorrencia, senhoras raras vi; estabelecimentos sem importancia, edificios particulares nada notaveis; não ha serviço de carros de transporte, raros trens particulares, mesmo porque... não cabem na largura ou na estreiteza da maior parte das ruas.

Mas tudo isso se perdõa diante da sensação que nos offerece a visita á mesquita, e é essa inolvidavel sensação que me faz dizer ao leitor que—só para vêr a mesquita vale bem ir a Cordova, mesmo a quem esteja tanto ou mais distante do que nós.

A soldagem de tubos, na casa Lloyd & Lloyd

O ultimo melhoramento que a sciencia electrica acaba de offerecer á industria é o da soldadura de metais, processo que está destinado a fazer uma grande revolução na industria metallurgica.

Os carris das vias ferreas já estão sendo soldados por meio da electricidade, o que será de enorme vantagem para a solidificação das linhas; nas tubagens de

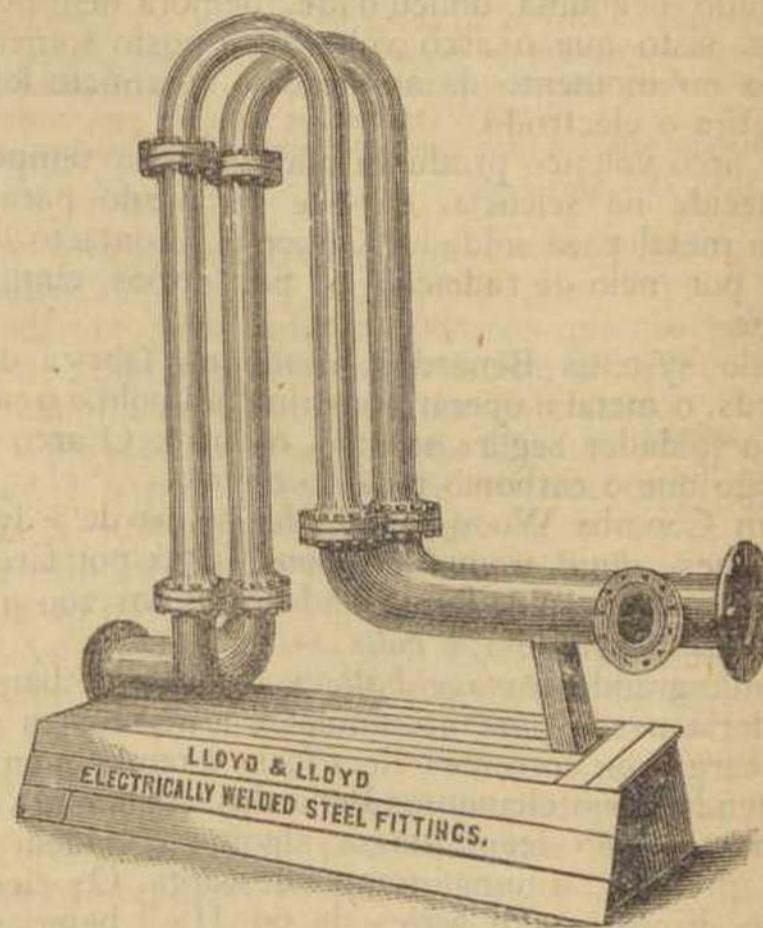
ferro, igualmente unidas pelo processo electrico não serão menos notaveis os progressos e os resultados praticos a obter.

A primeira fabrica que introduziu este melhoramento na Europa foi, em 1891, a Coombs Wood Works, dos srs. Lloyd & Lloyd, de Birmingham, uma das mais importantes n'este genero de fabricação.

A Coombs Wood está situada na margem de um dos numerosos canaes que atravessam os valles do Worcestershire Black Country, rodeada de verdejantes colinas em que a madeira abunda, ocupando uma area de 5 acres.

A installação é maravilhosamente disposta; vastas officinas bem ventiladas e illuminadas, em que trabalham 1:000 operarios; armazens ligados entre si por caminhos de ferro de nivel e aereos; robustos guindastes para elevação de grandes tonelagens, trabalhando por meio de electricidade, de vapor ou de ar comprimido.

Tanto o gaz necessario é produzido na propria fabrica, como os trabalhos de galvanisação ali são tambem feitos.



Uma grande parte d'esta, e cada vez a mais importante, é a destinada ao fabrico de *heating coils*, apparelhos refrigerantes compostos de varias agglomerações de tubos dispostos em compridas camadas horizontaes, para guarnecer, nos porões, os navios da Australia e outras nações, que se occupam no commerçio de transporte de carnes.

O que, comtudo, mais interessa aos electricistas e metallurgicos é uma parte, comparativamente nova, da fabrica, onde se applica o processo do arco voltaico Benardós. Ha, sem duvida muitas applicações usuaes, ás quaes este sistema de soldadura não se adapta tão bem como o gaz ordinario ou a fornalha escandecente de carvão; mas para soldaduras de um genero pesado, complexo e difficil, taes como os engenheiros precisam constantemente para a illuminacão electrica, para a marinha e outros fins especiaes, a soldadura electrica apresenta vantagens, não só mechanicas como economicas, ainda não equaladas por nenhum outro methodo conhecido, e mesmo é bom dizer-se que uma grande parte do trabalho feito na Coombs Wood não poderia ser feito, com resultado, por qualquer outro processo, do que resulta que aquella fabrica leva a vantagem ás suas simila-

⁽¹⁾ Altar dedicado á suprema divindade.

res que ainda não empregam o sistema electrico de soldadura.

Nesta secção da fabrica dos srs. Lloyd & Lloyd os operarios trabalham com os olhos protegidos por oculos pretos de aros de madeira (visto que o metal não pôde ser empregado) unico meio de poderem sustentar a vista perante a prodigiosa intensidade de luz que de toda a parte irrompe em chispas coruscantes.

Pela applicação do arco electrico os tubos de qualquer dimensão, não sómente são soldados, como recebem qualquer forma a mais caprichosa que se exija, inserindo-se uns nos outros, curvando-se, bifurcando-se, etc. Ainda por meio d'este extraordinario processo a mais volumosa massa de ferro é facilmente cortada como se corta um pão com uma afiada faca.

Todas estas varias operaçoes são feitas com uma facilidade, justez e rapidez simplemente maravilhosas. Os operarios regulam perfeitamente a corrente e dirigem os electrodos que conduzem a força aos pontos que são precisos, com a maior pericia e certeza, não havendo nenhuma dificuldade, demora nem perda de força, visto que o arco voltaico é posto sómente em accão no momento da applicação, e extinto logo que se retira o electrodo.

O arco voltaico produz a mais elevada temperatura conhecida na sciencia, e pôde ser usado para aquecer o metal para soldadura, quer por contacto directo, quer por meio de radiação, ou por ambos, cumulativamente.

Pelo systema Benardós, usado na fabrica dos srs. Lloyds, o metal a operar constitue um polo e o carbonio que o soldador segura na mão, o outro. O arco forma-se logo que o carbonio toca no metal.

Em Coombs Wood Works faz-se uso de 3 dynamos especiaes (*shunt wound dynamos*) feitos por Crompton & C.^a, para a soldadura, dando cada um 200 ampéres com uma força de 150 volts.

Uma grande *storage battery* (especie de bateria secundaria usada para accumular e armazenar a energia das cargas ou correntes electricas) é tambem empregada, tendo 1.800 elementos Benardós. As laminas d'estes elementos não teem massa alguma e pôdem resistir sem prejuizo, a uma grande descarga. Os elementos estão dispostos em séries de 60. Ha 3 baterias, cada uma tendo 10 d'estas séries.

Quando se introduziu pela primeira vez o processo, houve algumas dificuldades, devidas ao metal se aquecer demasiado, ou queimar-se. Comtudo, pelo seu cuidado e perseverança, parecem os srs. Lloyd & Lloyd ter vencido inteiramente esta dificuldade e estão actualmente fazendo os seus trabalhos, o que não só é um triumpho pratico mas tambem commercial.

Aquelles srs. procuraram em toda a parte associar a soldadura electrica com o progresso no fabrico dos seus grandes tubos e pertences, e visam agora a substituir o uso dos tubos de cobre, para vapor de alta pressão, pelos tubos feitos de ferro e aço macio.

Uma das feições caracteristicas d'esta manufactura é a adaptacão dos aros que são agora soldados aos tubos pela electricidade.

Os aros soldados d'esta maneira são muito mais fortes do que os aparafusados ou presos com rebites.

A soldadura d'estes corpos curvos é feita cortando-se um recesso em forma de V no interior do aro e soldando o metal de forma a deixar a parte interior do aro presa por um filete, o que dá grande força, justamente na parte onde é mais precisa.

Um outro importante e interessante desenvolvimento da arte metallurgica é a soldadura das hastes aos tu-

bos. Faz-se isso com bom resultado por meio do arco, que permite que aberturas de qualquer dimensão razoavel sejam soldadas em qualquer comprimento do tubo. Por exemplo, um tubo de 12 ou 14 pollegadas de diametro pôde ter seis ou oito hastes de varias dimensões soldadas a qualquer distancia e a quaesquer angulos que se precise, constituindo portanto uma unica peça extremamente leve e ao mesmo tempo muito forte. Algumas centenas d'estes tubos foram fornecidas recentemente para installações, onde se faz uso do vapor de alta pressão, e a pressão hidraulica de que se fez experiençia em casos taes foi de 600 libras.

Curvas de tubos de qualquer dimensão e descripção podem ser promptamente feitas por este processo. Até agora só era praticavel fazer curvas de tubos até 7 ou 8 pollegadas de diametro, mas depois da introduçao do systema Benardós fizeram-se successivamente curvas até 20 pollegadas de diametro.

Cortando-se com o arco no lado interior da curva uma serie de contrafortes, curva-se em seguida o tubo em redor ao angulo que se pretende, depois do que os contrafortes são soldados pelo arco, e a curva fica tão completa e igual como se tivesse sido forjada d'uma só vez.

O exito d'esta classe de trabalhos tem sido tão grande que os srs. Lloyd e Lloyd tem tido a fabrica a trabalhar dia e noite durante os ultimos nove meses, e estão agora pensando seriamente na questão de duplicar a sua capacidade.

Na gravura que acompanha este artigo pôde-se ver um interessante specimen dos seus trabalhos. São 2 tubos curvos ligados um ao outro em cada extremidade, tendo 10 pollegadas de diametro, reduzido a 7 pollegadas no percurso intermédio, curvado em redor sobre um pequeno raio de angulos rectos. Uma obra, como esta que está destinada a uma das maiores installações de luz electrica no paiz, é uma completa novidade no fabrico de tubos, e mostra quanto é possivel fazer por meio do arco voltaico, quando este é applicado com sciencia e pericia.

Fizeram-se ultimamente grandes progressos na applicação d'este processo á reparação de metaes fundidos em que haviam aparecido rachas devidas ao frio e outros defeitos, e os srs. Lloyd & Lloyd tem actualmente bastante pessoal competente para, com bom resultado, empregar o arco para este fim.

Tramvia, tranvia ou tremvia?

Encerramos hoje o plebiscito que abrimos aqui sobre a escolha de um termo para designar o serviço de viação urbana, correspondendo á palavra ingleza *tramway*.

Posto de parte o termo inglez, ficaram os que servem de titulo acima, e sobre elles recebemos numerosos votos simples e as cartas que publicamos abaixo.

Os votos avulso sommam:

Tramvia, 7.

Tranvia, 6.

Tremvia, 17.

As cartas a que nos referimos são:

1.^a Um bilhete do nosso estimavel correspondente de Liverpool, que tão bem conhece o portuguez que se diria ser nosso compatriota, se o talhe da letra e o nome (que nos confia em particular) nos não provassem que é um puro filho d'Albion.

Diz assim:

Liverpool, 21 de setembro 1893.

Sr. redactor da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

Amigo e senhor. — Referindo-me mais uma vez á questão da adopção d'um equivalente em portuguez do termo *tramway*, tenho lido com muito prazer o escripto pelos outros correspondentes sobre este interessante assumpto, mas é desacertada a assertão do sr. dr. Cândido de Figueiredo que «o *tram* inglez não significa trem nem carro». Em muitas partes da Inglaterra o *tram* é um carro ou wagon para o transporte de carvão, e nas cidades onde se acham estabelecidos os varios systemas de *tramways* o carro quasi sempre se chama o *tram*. Se se trata sómente da significação etimologica, o *tram* sim significa *carril chato* de ferro, madeira ou outros materiaes, mas não é esta só a significação moderna da palavra. Pelo *tram*, pois, designamos o carro, e os carros são os *tramrails* ou *tramlines*.

Agradecendo-lhe a referencia ao meu ultimo bilhete postal no numero de 16 do vigente, sou com estima e consideração

De v. etc.—*João Bull.*

Em vista d'este esclarecimento, prova-se que o termo *tremvia* pôde considerar-se mesmo como traducción.

2.^a A interessante carta do distinto professor sr. Adolpho Coelho, que é nos termos seguintes:

Amigo e Sr.—*Tram-way* é composto de dois elementos ambos germanicos; o primeiro, *tram*, encontra-se no inglez provincial com o sentido de carro; todayia alguns etymologistas não afirmam que seja essa palavra precisamente aquelle primeiro elemento, que teria talvez outra origem. Ha n'isso porventura demasiado escrupulo dos etymologistas. Admittamos que com effeito *tram-way* significa littéralemente *via de carro*. O arranjo *tram-via* é um hybrido, pois que *via* é de origem latina, embora apparentado com *way*, e *tram* germanico. Em verdade outros hybridos ha com direito de cidade em a nossa lingua; mas deve hesitar-se ao ver-se o seu numero augmentar, quando podemos pôr-lhes embargos.

Carro-via é um composto analogo ao termo inglez; mas em verdade tem um aspecto pouco natural.

Formações similares não são espontaneas em a nossa lingua. O mesmo defeito noto em *trem-via*, agravado com o hybridismo, pois *trem* nos veiu do francez. Temos em a nossa lingua palavras malaias, chinezas, australianas, etc.; temos algumas dezenas d'ellas inglezas, mais ou menos correntes e não vejo realmente razão para fabricarem termos que ficassem com apparencia ainda mais exotica que os proprios termos estrangeiros.

Sem duvida sempre que a propria lingua nos pôde ministrar bons correspondentes de termos estrangeiros, devemos recorrer a elles; quando não se dá o caso o melhor é naturalisarmos e não macaquear-mos o termo estrangeiro.

Demais a palavra *tram-way* é um termo de cultura, é uma d'essas palavras que, conservadas (salvo a adoptação phonética) na forma original, indicam a origem historica da coisa que designam. O nosso patriotismo não deve insurgir-se contra a palavra, quando não se insurgiu contra a coisa, igualmente estrangeira.

Assim *tramuei* (*tram-way*) parece-me preferivel a todos os arranjos.

Mas se estas razões não convencem os philologos patriotas, dir-lhes-hei então achar preferivel *carro-via* como traducción de *tram-way*. Sempre é bem melhor que *ruminole* com que um erudito brasileiro traduziu *avalanche* [latim *ru* (ere) + *ni* (nix) + *mole* = *mole de neve que rui*].

Pelo que respeita á orthographia é sem duvida boa a razão dada na *Gazeta* a favor de *tremvia*.

Creia-me. De v. etc.—*F. Adolpho Coelho.*

O nosso estimadissimo amigo propõe um novo meio de resolver a questão, escrevendo em portuguez a palavra ingleza. É uma questão phonica. S. ex.^a, porém, concorda, enquanto á orthographia, com o nosso termo.

Temos, pois, em favor de *tremvia* o passe auctorizado de tão sabio philologo, o que é importantissimo para a questão.

3.^a Tambem o sr. Philippe Leite nos obsequiou com a seguinte carta:

Amigo e Sr.—Não podemos evitar a invasão dos termos perigrinos que nos assaltam.

Sem licença dos philologos ou dos meros puristas, se vão elles enchartando cada vez mais no idioma vernacula.

E o povo, o grande arbitro inconsciente das modificações da linguagem patria, quem lhes vai dando fôros de cidade.

E' por isso, meu amigo, que voto, se é que o meu voto n'estas coisas tem algum peso, pelo termo *tranvia*, contentando-nos, ao menos, com que metade da palavra seja inquestionavelmente portugueza, e isto, é claro, se o povo soberano, que é quem manda, não houver por bem determinar outra coisa.

Recordo-me de ter-se proposto na imprensa periodica, ha annos, que se chamasse *carro-plateas* aos *char-à-bancs*. Não prevaleceu, porém, o alvitre, pela razão muito simples de que o vulgo não viu o neologismo com bons olhos.

Vejamos pois se o termo *tranvia* pega, o que será bom, e n'isto sinto bastante não estar de accordo com o *tremvia* lembrado por essa illustrada redacção.

Desculpem-me os seus leitores o não ter dito isto em duas palavras apenas. Se fui difuso, a culpa é mais do assumpto do que minha.

Dafundo, 16 de outubro de 1893.

Luis Filipe Leite.

O extremo purista da nossa lingua não nos diz claramente porque prefere que se adopte *tranvia* «contendo-nos com que metade do termo seja portuguez» e não *tremvia* em que ambas as metades são portuguezas.

4.^a O sr. L. J. M. M. tambem justifica o seu voto da seguinte forma :

Sr. Redactor.—Sou inteiramente da opinião do *constante leitor* que dirigiu a v. a carta publicada no n.^o 138 da *Gazeta*.

Se, porém, tem *forçosamente* de se adoptar um dos tres vocabulos: *tramvia*, *tranvia* ou *tremvia*, parece-me preferivel que se adopte o ultimo. E' mais portuguez.

Sem outro motivo, subscrevo-me com a maior consideração

De v. etc.—*L. J. M. M.*

Este voto já está contado no numero dos 17 acima indicados.

Conclusão—De todas as pessoas que nos fizeram o favor de responder á nossa consulta, temos:

1.^a maioria de votos em favor do *tremvia*.

2.^a o parecer dos srs. Adolpho Coelho e Philippe Leite, de que é o povo que escolhe o termo que melhor se adapta á sua glottologia. Logo, se o maior numero votou pelo *tremvia*, é porque é este o termo que mais agrada ao povo.

3.^a As explicações dos srs. Adolpho Coelho e correspondente de Liverpool, de que o termo *tram* significa carro.

Portanto:

1.^a se nós, os que escrevemos, adoptarmos o *tremvia* correntemente, o povo que nos lê, e ao qual a phrase não repugna, como se viu, adoptal-o ha tambem.

2.^a sendo em portuguez *trem* synonimo de carro, e significando *tram*, carro, em inglez, o termo *trem* pôde quasi considerar-se uma traducción d'aquelle, muito mais n'este caso em que isso nos é necessario porque:

3.^a convindo adoptar uma palavra que se assemelhe graphicamente, quanto possivel, ao termo estrangeiro, para que estrangeiros desconhecedores do nosso idioma a percebam, lendo-a nos horarios ou nos guias, e subsistindo as razões supra, é por completo preferivel que a escolha recaia no termo que propuzemos.

Fica pois, adoptado no nosso jornal o *tremvia* para designar o serviço de linhas do systema chamado, entre nós, *americano*, no Brazil, *Bonds*, e para os comboios que, por assimilação a esse systema, são considerados de serviço urbano ou suburbano.

O «Reporter» e nós

Este nosso estimado collega respondeu nos seguintes termos á noticia em que contradictámos a sua affirmação, de que a sentença arbitral na questão Bartissol fôra inteiramente contraria á Companhia Real:

«Dissémos e continuamos a afirmar, em resposta á *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, que a sentença proferida pelo sr. José

Luciano na questão entre a Companhia real dos caminhos de ferro e o sr. Bartissol foi, na *parte principal*, contraria á mesma companhia. A parte principal era relativa ás indemnizações pedidas pela Companhia real, do valor de 200 contos. Foi n'esta *parte principal* que a sentença decidiu a favor do sr. Bartissol.

Isto dissemos e isto afirmámos á vista dos documentos.

Visto que o collega fala á vista dos documentos, nós aqui publicamos um extracto d'elles, e o publico julgará.

A conclusão sobre o 6.^º quesito, n'essa sentença, diz que devem ser inscriptas a favor da companhia:

1.^º A verba de 28:274:671 réis de indemnizações e expropriações em virtude do contracto de 22 de fevereiro de 1889;

2.^º A verba de 5:840:745 réis de trabalhos feitos por conta de empreiteiros nas linhas de Torres-Figueira-Alfarellos;

3.^º A verba de 9:059:835 réis, de trabalhos no ramal de Cascaes;

4.^º A verba de 38:524:321 réis, de trabalhos na linha urbana e estação central;

5.^º A importancia de indemnizações e expropriações pendentes e respectivas despesas judiciaes, resultantes da execução do contracto de 22 de fevereiro de 1889.

E a favor dos empreiteiros:

1.^º A verba de 200:000 francos de letras vencidas e juros de 5 por cento desde a data do vencimento até á do pagamento, ao cambio do dia em que este se realizar;

2.^º A quantia de 9:584:908 réis, importancia retida por trabalhos não executados na estação, modificações no salão real e despesas com o pára-raios;

3.^º A quantia de 169:200 réis, importancia de 2 accções da companhia, amortisadas por sorteio.

Além d'estas verbas, que deverão deduzir-se na conta de credito da companhia, terão os empreiteiros direito a levantar a sua caução um mez depois de feita a adjudicação definitiva das obras comprehendidas nos contractos de 15 de abril de 1887, 28 de abril de 1888 e 22 de fevereiro de 1889. Esta caução é de 1:270 accções da companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, porque 7 foram amortisadas por sorteio.

Como explicação ainda ao ultimo periodo, diremos que o sr. Bartissol exigia o pagamento d'aquellas 1:270 accções pelo preço do custo, enquanto que a sentença manda devolver-lh'as *em especie*, o que diverge tanto como 114:300:000 divergem de 20:320:000 réis.

Além d'isso, o sr. Bartissol pedia indemnizações no valor de 600:000 francos e ainda tem que entregar mais de 80 contos.

Apesar das allegações do collega, consta-nos que o sr. Bartissol tão desgostoso ficou com o resultado da pendencia que, sem embargo da sentença não permitir recurso por ter sido julgada em ultima instancia, pretende por todas as formas furtar-se ao seu cumprimento, fazendo reclamações que, por improcedentes, de nada lhe valem.

Boletim financeiro

Lisboa, 31 de outubro.

A situação continua a reanimar-se, mas devemos confessar que os espiritos se mostram ainda bastante perplexos, o que determina um certo retrahimento para transacções de maior importancia. A procura de dinheiro para descontos de letras commerciales foi bastante activa, atingindo mesmo proporções consideraveis por quererem algumas casas aproveitar a situação para anticipações de pagamentos no estrangeiro, com receio de agravamento das taxas cambiais. N'estas circunstancias, a taxa de 7% pôde generalizar-se á e para as firmas de reconhecido credito.

E' claro qu: esta tensão no mercado de descontos não deverá prolongar-se muito, porque pouco faltará para que fiquem bastante modificadas as necessidades mais importantes do commercio. Os negocios no mercado de cambios, depois de alguns dias de estacionamento, reanimaram-se e o seu movimento foi bastante accentuado. Affluiu ao mercado bastante papel de exportações de vinhos, cortiça, sal, fructas e conservas, incluindo dos vinhos da Madeira, que junto ao que ainda pôde vir do Brazil, deram margem mais que suficiente para o pagamento das importações.

As letras bancarias (go d) sobre Londres foram negociadas entre 41^{5/16} e 41^{1/2}, havendo nas commerciales um desvio de 1/8 d'estas taxas nas descontaveis. Os cheques regularam: — sobre Londres de 41 a 41^{1/4}; sobre Paris de 694 a 698; o agio da libra não excedeu a 1:300 réis. As inscrições sustentaram os preços, com regular procura, havendo porém, nos ultimos dias, um tal ou qual enfraquecimento. As cautellas da conversão continuam depreciadas, considerando-se estacionaria a dívida externa. A propósito: — a conversão realizada a coberto da lei de 20 de maio deu o resultado seguinte: — dívida consolidada (3% em bonds) — 16.745:355:000 — obrigações 4% 1890 — 2.287:800:000 — obrigações 4^{1/2}% — 7.884:450:000 ou seja um total de 26.917:605:000.

O encargo orçamental aumentou pelo momento, mas diminuiu sensivelmente o futuro encargo das amortisações, porque, se não tivesse havido a conversão, pagariam em ouro os 10:172 contos que temos a amortisar, o que com o premio de 25% representaria um encargo a mais de 2:543 contos. A situação actual da dívida portugueza interna accusa a existencia de um capital de 370.431:823:367 réis e da externa 257.158:487:976 réis, o que dá o capital total de 627.590:311:343 réis. Adicionando a esta somma o encargo dos tabacos 43.882:200:000 réis, eleva-se o capital representativo da dívida portugueza a 671.472:511:343 réis, a que tem de se abater 830:367:000 réis de amortisações realizadas.

Sendo de 567.172:571:343 réis o total da dívida portugueza em circulação, os encargos líquidos para a dívida interna elevam-se a 5.983:943:103 réis, para a dívida externa 2.882:587:613 réis, para os tabacos 1.974:000:000 réis, o que dá um encargo total de 10.791:229:716 réis. Sendo o encargo da dívida externa e da dos tabacos pagáveis em ouro, deve computar-se o premio da especie, o que elevará aproximadamente este encargo a 11.993:000:000 réis numeros redondos, a que ainda se deverá ajuntar a amortisação. Como se vê, a somma é bastante respeitável.

Durante a quinzena as inscrições de assentamento regularam a 32 com pequenas oscilações, as de coupon de 31,75 a 32,20, as obrigações do empréstimo de 1888 (4% com premios) a 14:500, as de 1888-89 (4^{1/2}% coupon) de 33:000 a 33:200, as de 4^{1/2} (conv.) a 38:000 réis. As accções do Banco de Portugal a 112:000 réis, do Lisboa & Açores a 84:000 réis, do Commercial de Lisboa a 82:000 réis. As obrigações predias (6% ass.) a 90:000 réis, as Loanda-Ambaca a 40:000 réis com tendência para alta.

A situação do Brazil não se modificou, antes se vê aggravan-do cada vez mais com a resistencia do marechal Floriano. O estado de sitio foi ampliado a outros estados e adoptadas medidas de rigor, tão excepcionalmente violentas e arbitrárias, que não poderão deixar de influir ainda mais desastrosamente, se isso ainda é possível, na paralysação dos negocios. A inquietação na Europa e por parte dos que tem a sua vida económica dependente das circumstancias do Brazil é enorme e infelizmente justificada.

J. F.

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

	OUTUBRO														—
	16	17	18	19	20	21	23	24	25	26	27	28	30	31	—
Bolsa de Lisboa :															
Inscrições assent.....	32	31,85	32	32,20	32,20	32,20	32,28	32,45	32,45	-	-	31,80	31,70	-	-
coupon.....	34,75	31,90	-	-	32,30	-	32	32,25	32,24	32	-	31,60	31,60	-	-
Divida externa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	27,90	-	-	-	-	-
Bolsa de Londres 3%:	21,06	21,12	21,12	21,12	21,12	21,12	21,12	21,06	21,06	21,12	21,12	21,00	20,89	-	-
Bolsa de Paris 3%:	21,18	21,13	21,06	21,06	21,06	21,03	20,97	21,00	21,12	21,00	21,03	20,97	21,00	-	-

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

BOLSAS	TÍTULOS	1893 - OUTUBRO - DIAS													
		16	17	18	19	20	21	23	24	25	26	27	28	30	31
Lisboa...	ACÇÕES Comp. Real Portuguesa	-	-	-	-	-	16.000	-	-	-	-	16.000	16.000	-	-
	OBRIG. Comp.º Real Portuguesa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	" Nacional	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18.500	-
	" Atravez d'Africa	-	-	-	49.000	-	-	48.500	-	48.500	-	-	-	-	48.500
Paris....	ACÇÕES Comp. Real Portuguesa	-	-	61	-	66	66	68	-	-	-	-	65	-	-
	" Madrid-Caceres-Portugal	45	42	44	45	-	-	40	42	-	46	44	42,50	-	-
	" Norte de Espanha	132	-	134	132,50	132,50	130	128	127,50	125	126	126,50	-	-	-
	" Madrid-Zaragoza Alicante	158,75	158	160	-	158	158	156	155	152,50	154	153,75	-	-	-
	" Andaluzes	286	282,50	286	286	286	285	285	295	284	284	280	-	-	-
	OBRIG. Comp. Real Portuguesa	103	102,75	103	102,50	102,75	103	103	103,50	101	-	103,50	103,50	103,50	-
	" C.º da Beira Alta	-	73	-	-	71	70	71	71	78	75	-	-	-	-
	" Madrid-Caceres-Portugal	135	138	135	137	136,75	137	136,50	-	135	135	135	135	135	-
	" Norte Espanha 1.º hypot.	309	306	309,75	309	309,75	307,50	308,50	306	302	301	302,50	-	-	-
	" Atravez d'Africa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Londres...	Atravez d'Africa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Amsterd..	Atravez d'Africa	38	-	-	38,75	-	-	-	-	-	-	-	-	39,25	-
Bruxellas.	Atravez d'Africa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Receita dos Caminhos de ferro portugueses e espanhóis

Linhas	Período de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESENTE 1 DE JANEIRO						
		1893			1892			Totaes			Diferença a favor de			
		Kil.	Totaes	Kilometrícias	Kil.	Totaes	Kilometrícias	1893	1892	Réis	1893	1892	Réis	
COMPANHIA REAL														
Antiga rede	1 7 Outubr.	690	69.515.000	Réis	690	60.173.400	Réis	2.251.557.000	2.156.938.377	94.518.623				
e nova não garantida	8 14 "	"	65.142.000	Réis	"	60.173.400	Réis	2.316.699.000	2.217.111.777	99.587.223				
	15 21 "	"	65.394.000	Réis	"	60.173.400	Réis	2.382.093.000	2.277.283.477	104.807.823				
Nova rede garantida	1 7 Outubr.	380	7.997.000	Réis	334	5.978.091	Réis	231.724.000	222.330.300	9.393.700				
	8 14 "	"	7.542.000	Réis	"	5.978.091	Réis	239.266.000	228.308.391	10.957.609				
	15 21 "	"	7.570.000	Réis	"	5.978.091	Réis	246.836.000	234.286.482	12.549.518				
Sul e Sueste...	10 16 Setemb.	475	17.053.580	Réis	475	17.947.670	Réis	519.373.915	506.888.640	12.485.275				
	17 23 "	"	16.427.100	Réis	"	14.158.990	Réis	535.801.015	521.047.630	14.733.385				
	24 30 "	"	16.124.595	Réis	"	15.682.755	Réis	551.925.610	536.730.385	15.195.225				
	9 15 Julho	353	18.684.017	Réis	353	20.853.634	Réis	482.544.406	453.401.668	29.142.738				
Minho e Douro	16 22 "	"	16.858.513	Réis	"	16.025.061	Réis	499.402.949	469.426.729	29.976.220				
	23 29 "	"	20.785.888	Réis	"	16.420.590	Réis	520.188.837	485.847.319	34.344.518				
	17 23 Setemb.	253	7.022.424	Réis	253	6.694.561	Réis	208.543.866	197.617.060	10.926.806				
Beira Alta....	24 30 "	"	9.070.054	Réis	"	8.722.490	Réis	217.613.920	206.339.550	11.274.370				
Nacional (Mi- randella e Vi- zeu).....	17 23 Setemb.	105	1.990.617	Réis	105	2.236.537	Réis	49.981.819	46.292.147	3.689.672				
	24 30 "	"	1.530.899	Réis	"	1.598.968	Réis	51.512.718	47.891.115	3.621.603				
Norte de Espanha	23 29 Setemb.	3393 Ps.	1.993.590	Ps.	588	3393 Ps.	2.025.636	Ps.	597 Ps.	62.905.628	Ps.	63.936.031		
	30 6 Outubr.	"	1.838.877	Ps.	542	"	2.008.608	Ps.	592	64.744.505	Ps.	65.944.650		1.200.135
Madrid — Zara- goza—Alican- te.....	1 7 Outubr.	2672	1.107.471	Réis	414	2672	1.103.935	Réis	413	39.020.223	Réis	40.450.810		1.430.587
	8 14 "	"	1.473.347	Réis	439	"	1.255.076	Réis	469	40.193.569	Réis	41.405.886		1.212.316
Andaluzes	1 7 Outubr.	894	319.372	Réis	357	894	313.048	Réis	350	11.453.858	Réis	11.438.426	45.434	
	8 14 "	"	342.314	Réis	349	"	323.664	Réis	362	11.466.172	Réis	11.462.088	4.084	
Zafra a Huelva.	1 7 Outubr.	180	52.013	Réis	288	480	51.062	Réis	283	1.852.510	Réis	2.040.374		187.864
	8 14 "	"	56.806	Réis	315	"	57.793	Réis	321	1.909.317	Réis	2.098.167		188.850

HORARIO OFICIALMENTE CONFERIDO da partida e chegada de todos os comboios, em 1 de novembro

LINHAS DA COMPANHIA REAL		Lisb. C. S. a Sant. Sant. a Lisb. C. S.	Lisb. R. a Casca. Casca. a Lisb. R.	Lisb. T. P. a Set. Set. a Lisb. T. P.	Vian. a Valença Valença a Vian.
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
Lisb. R. a Porto	Porto a Lish. R.	11- 0 m. 1-40 t.	6-45 m. 9-20 m.	6-30 m. 1-56 m.	

Illuminação electrica da estação Central de Lisboa

Conforme o annuncio que publicamos em outro lugar, está aberto concurso para o fornecimento e installação das machinas e apparelhos de illuminação electrica para esta estação.

As principaes condições d'este concurso são, em resumo, as seguintes:

O arrematante fica obrigado a fornecer e installar todo o material necessário para a installação da luz electrica, sendo:

Installação na estação, 1 machina a vapor de força de 50 cavallos, sistema Wolf Compound;

1 Dynamo de 200 amperes por 110 volts, sendo este de corrente continua;

1 Quadro com os seguintes apparelhos; 1 rheostato regulador para o dynamo, 12 rheostatos com corta-circuitos para as lampadas d'arco, 12 indicadores de marcha para as mesmas, 12 commutadores com corta-circuitos idem, 1 commutador para 200 amperes, 1 Amperemetre idem, 1 voltmetro de 120 volts, 2 corta-circuitos para 35 amperes e 2 commutadores para idem.

10 Lampadas d'arco de 12 amperes por 50 volts ligados em série de dois.

14 Lampadas d'arco de 8 amperes idem, idem.

60 Lampadas d'incandescencia de 0,53 d'amperes por 100 volts ou 16 velas.

Installação no tunnel, 1 machina de 4 cavallos, 1 dynamo de 30 amperes por 110 volts, sendo este de corrente continua, 1 commutador para 30 amperes, 1 rheostato para o dynamo, 2 corta-circuitos de 30 amperes, 4 corta-circuitos de 6 a 8 amperes com commutadores.

30 Lampadas d'incandescencia de 16 velas. Quatro d'estas lampadas devem ser alimentadas de dia pelo dynamo do tunnel e de noite pelo da estação. As 26 restantes devem ser alimentadas de noite pelo dynamo da estação e de dia pelo do tunnel.

Nos preços estão comprehendidas todas as despesas de transporte, carga ou descarga até ao local do emprego, de todo o material, machinas ferramentas, utensilios, etc., bem como os gastos de operações de despacho e o pagamento dos direitos e quaesquer outras despesas d'Alfandega. Os typos e qualidades dos apparelhos electricos serão dos mais aperfeiçoados e a sua disposição e fornecimento os mais perfeitos e completos.

A companhia, por sua parte, obriga-se para com o arrematante ao seguinte:

1.º A construir, por sua conta, os massicos de fundação das machinas motrizes e electricas conforme as plantas que, pelo arrematante, lhe forem fornecidas.

2.º A facilitar ao arrematante todos os apparelhos e utensilios de que poder dispor para a installação da luz.

Os pagamentos serão feitos em Lisboa, na caixa da Companhia,

1.º — 50 % da importancia total, logo que seja feita a experienca e se reconheça estar a installação em boas condições, com a deducção de 10 % de garantia.

2.º — 50 % depois da recepção provisoria, a qual será feita tres meses depois da luz funcionar, sem interrupção e regularmente, durante tres meses, com a deducção de 10 % de garantia.

Os trabalhos deverão estar concluidos no prazo de 5 mezes a contar da data da assignatura do contracto.

Linhos portuguezas

Estação central do Porto. — Mais uma vez ficou adiada a construcção d'esta estação e o acabamento da linha urbana do Porto.

O conselho superior d'obras publicas, conformando-se com a informação do sr. engenheiro director das linhas do Minho e Douro, resolveu não considerar aceitável a proposta apresentada para aquelle fim pelo sr. H. de Baère, á qual aqui nos referimos.

Francamente lastimamos que não se chegasse a um acordo, que previramos possivel, e que assim o Porto fique privado de um tão grande melhoramento, e as sommas já importantes, empregadas nos trabalhos, sejam perdidas pela accão do tempo, sem utilidade para ninguem.

O sr. de Baère retira hoje para o Brazil onde vai empregar a sua actividade em importantes trabalhos de construcção de linhas ferreas e canaes, onde a sua competencia e espirito emprehendededor serão por certo bem aproveitados. Assim lh'o desejamos.

Loanda a Ambaca. — Deve abrir, no dia 12 d'este mez, á exploração publica uma nova secção d'este caminho de ferro, até o kilometro 260, ficando assim o extremo da linha já muito proximo da fertilissima região do Cassengo, que é um dos mais seguros penhores da prosperidade futura d'esta linha.

Beira. — Segundo as ultimas noticias que alcançam a 18 de setembro, os trabalhos do caminho de ferro iam bastante adeantados.

A linha está assente n'uma extensão de 98 kilómetros. O terreno desde este kilometro até ao 119 está prompto para receber os carris, faltando preparar o terreno nos 2 kilómetros até 121, onde está o pessoal trabalhando com grande actividade. Assentam-se diariamente 1:600 metros de linha.

Estão empregados nos trabalhos 80 brancos e 1:000 pretos.

A linha acha-se balastrada até ao kilometro 61, Chiruvo. Estão construidas já varias casas para os guardas.

A linha telegraphica está montada até o kilometro 80 e tem duas estações provisionais, uma em Fontesvilla e outra em Chiruvo.

A estação de Fontesvilla devia ficar concluida em 20 de setembro e os trabalhos da linha até 8 do corrente mez.

Tinha seguido para o kilometro 98 o material das pontes e o da estação que deve ser construida no kilometro 120.

Lourenço Marques. — O nosso figadal inimigo, Cecil Rhodes, alguma cousa conseguiu já, segundo parece, do parlamento da colonia neerlandesa do Transvaal com respeito á ligação da linha do Cabo, pelo Natal, com Pretoria.

Affirma-se que o Volksraad, em sessão secreta, autorisou aquella construcção na parte que se refere ao territorio transvaaliano, ao que até hoje sempre se tinha opposto tenazmente, cedendo por fim ás insistenças reiteradas e quem sabe a que ordem de intrigas das duas colonias do sul, directamente interessadas em desviar para as suas linhas o tráfego que devia pertencer á nossa.

E, entre essas intrigas, sabe-se que figura já uma, muito importante, tal é a de que o governo portuguez pensa em vender á companhia do sul d'Africa a nossa linha de Lourenço Marques.

Podemos dar o mais formal desmentido a este respeito declarando que NEM EM TAL SE PENSA nem seria possível que um governo portuguez pudesse lembrar-se de praticar um acto por tão escandalosa forma contrario aos nossos interesses coloniaes.

Linhos hespanholas

Caminhos de ferro secundarios. — Escrevem de Lorca a um collega, dizendo que é quasi certo que, logo que se apresente ás cortes o projecto d'estes caminhos de ferro (o qual já foi concluido pela comissão nomeada para esse fim e entregue ao sr. Moret), pedir-se-á a inclusão do caminho de ferro directo de Cartagena a Lorca, no qual o commercio e industria d'aquella região funda as melhores esperanças.

Fayon a Caspe. — Talvez se realize nos fins d'este mez a inauguração oficial do ramal de Fayon a Caspe nos caminhos de ferro directos. O dito ramal comprehende apenas as estações Nonaspe, Favara e Caspe. A inauguração do ramal de Caspe a Puebla de Hijar effectuar-se-á depois, ficando então estabelecida a linha directa entre Zaragoza e Barcelona. Este ramal comprehende as seguintes estações: Chiprana, Escatron e Samper.

Barcelona a San Lugat del Vallès. — Parece que já se concluiu o projecto para a construção d'um caminho de ferro que, partindo de Barcelona, atravesse o Tibidabo e vá até San Lugat del Vallès. D'este ponto partirão dois ramaes: um para San Esteban de Castellar, por Sabadell, e outro para Esparraguera, por Rubí e Tarrasa.

Linares a Almeria. — As tres machinas do caminho de ferro de Linares a Almeria já estão montadas, e os trabalhos para o acabamento da estação progridem sensivelmente.

As machinas n.º 4, *Linares*, 5, *Guadix* e 6, *Guadiana* estão já collocadas nos carris; os edifícios estão acabados e a actividade dos operarios, empregados na montagem do machinismo, prova plenamente que a companhia Fives Lille decidiu terminar no mais curto espaço os trabalhos de que está encarregada n'esta província.

Já estão prompts os wagons de balastragem e pouco falta para terminar a montagem, de que está encarregado o intelligente machinista mr. Jaquemin.

Fayon a Caspe. — Em 13 d'outubro ultimo chegou a Fayon o conselho d'administração da companhia Tarragona a Barcelona e França, acompanhado dos engenheiros da linha, com destino a Caspe, assim de inaugurar o caminho de ferro de Fayon a esta ultima povoação. Em Caspe a auctoridade ecclesiastica lançou a benção á linha.

Tracção electrica dos tremvias de Madrid. — Os srs. Levi y Kucherthal, por cuja iniciativa se fundou a companhia geral madrilena de electricidade, á qual aquella cidade deve tão grandes benefícios, estão tratando de fazer substituir a tracção animal pela tracção electrica, nos tremvias de Madrid. Os fundos para esta empresa acham-se depositados no Banco de Berlin e para que ella seja levada árvante, falta só a licença da camara.

A tracção electrica, além de ser um verdadeiro progresso para os tremvias, é tambem, sob o ponto de vista da hygiene, mais favorável que a tracção animal porque livra a via publica da sujidade dos animaes, estraga menos as ruas, e por ultimo, offerece mais segurança aos transeuntes por haver o recurso de, em caso de perigo, o carro poder recuar, o que só com dificuldade se consegue com a tracção animal. Representa, portanto, um grande melhoramento para o publico de Madrid.

Turis a Madrid. — Em conformidade com o parecer da junta consultiva de estradas, canaes e portos, foi aprovado o projecto de um caminho de ferro de Turis a Madrid, prolongamento do de Valencia a Turis, que ha de ligar directamente Madrid com a capital de Turia.

Salamanca a Peñaranda. — Diz um collega que apareceram novas dificuldades ácerca da abertura á exploração da linha de Salamanca a Peñaranda.

Linhos estrangeiros

FRANÇA

Desde 1 d'outubro, a velocidade dos comboios Express Orient foi consideravelmente aumentada, principalmente no trajecto do Oriente a Paris.

A partida de Constantinopla é ás 4,10 da tarde; de Vienna, ás 8,40 da manhã. Chegada a Paris, ás 8,45 da manhã. O trajecto é feito em 66 horas e 30 minutos havendo por conseguinte uma economia de 7 horas, entre Constantinopla e Paris.

Vae ser organizado um expresso entre Londres e Constantinopla, o qual se ligará com o Orient Express, entre Simbach e Linz. O trajecto de Londres a Vienna far-se-há em 32 horas.

INGLATERRA

A companhia de caminhos de ferro Great Northern Railway Company vae illuminar a luz eléctrica as suas estações principaes em Finsburg Park e King's Cross, pelo sistema usado em Londres.

A electricidade será produzida nas grandes fabricas que a companhia mandou construir em Finsburg Park e a força transmittida á estação de King's Cross por meio de cabos.

Foi inaugurada na Irlanda a venda de bilhetes de caminho de ferro do preço de meio penny. A reforma começou pela linha de Dublin, chamada *loop line* não só para os bilhetes na pequena extensão da linha propriamente dita, mas tambem entre certas estações de Dublin Wicklow e Wexford e Great Northern.

SUISSA

O conselho d'administração do Jura Simplon aprovou por unanimidade as negociações relativas ao projecto do contracto com a sociedade empreiteira do tunnel do Simplon. Esta sociedade compromete-se a construir pelo preço de 54 $\frac{1}{2}$ milhões, um primeiro tunnel com uma via de cerca 19.730 metros d'extensão, e, eventualmente um segundo tunnel paralelo, pelo preço de 15 milhões.

A conferencia para o estudo do novo projecto de perfuração do Simplon teve lugar em Lausanne, no dia 6 de outubro.

Mercado de metais

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

Em 27 de outubro.

Cobre — mercado firme — subiu a Lb. 42 $\frac{5}{8}$ — a dinheiro e Lb. 42 $\frac{13}{9}$ — fechou: Spot Gobs & Gmbs: Lb. 42 $\frac{8}{9}$ a Lb. 42 $\frac{13}{9}$ — tres meses, Lb. 42 $\frac{18}{9}$ a Lb. 43 $\frac{3}{9}$ — Tough Lb. 46 a Lb. 46 $\frac{10}{9}$ — Best Lb. 46 $\frac{10}{9}$ — a Lb. 47 — chapas Lb. 53 $\frac{10}{9}$ — a Lb. 54.

Metal Amarelo — 4 $\frac{1}{2}$ a 4 $\frac{5}{8}$.

Estanho — Easier Straits — Lb. 78 $\frac{7}{6}$ a Lb. 78 $\frac{17}{6}$ — Australiano, Lb. 79 a Lb. 79 $\frac{10}{9}$ — tres meses: Lb. 78 $\frac{17}{6}$ a Lb. 79 $\frac{7}{6}$ — Inglez, Lb. 83 a Lb. 83 $\frac{10}{9}$.

Folha de Flandres — I. C. Cokes $\frac{11}{3}$ a $\frac{11}{9}$.

Chumbo — Inglez, Lb. 9 $\frac{12}{6}$ a Lb. 9 $\frac{15}{6}$ — Hespanhol, Lb. 9 $\frac{12}{6}$ a Lb. 9 $\frac{15}{6}$.

Chumbo, chapas — Lb. 10 $\frac{10}{9}$ — a Lb. 10 $\frac{15}{9}$.

Zinco (spelter) — Lb. 16 $\frac{15}{9}$ — a Lb. 16 $\frac{16}{9}$.

Zinco, chapas — Lb. 20 $\frac{5}{9}$ — a Lb. 20 $\frac{10}{9}$.

Prata — baixou $\frac{3}{16}$ d. ficou a $33 \frac{1}{4}$ d.

Azougue — Lb. 6 $\frac{10}{9}$ — em primeira mão — Lb. 6 $\frac{8}{6}$ a Lb. 6 $\frac{9}{9}$ — em segunda mão.

Antimonio — Lb. 39.

Ferro — Escocez, pigs $\frac{42}{3}$ a dinheiro $\frac{42}{5} \frac{1}{2}$ um mez.

” — Middlesbro, $\frac{34}{6} \frac{1}{2}$ ” ” $\frac{31}{8} \frac{1}{2}$ ” ”

” — Hematite, $\frac{44}{6}$ ” ” $\frac{44}{9}$ ” ”

Preços da casa Harrington & C.º de Liverpool

Em 3 de outubro

Prata 34 $\frac{1}{2}$ d. a 33 $\frac{7}{8}$ d., p. o. stand.

Arrematações

Caminhos de ferro do Minho e Douro

Fornecimento de 400 tabuas de pinho da terra

No dia 8 de novembro, á 1 hora da tarde, na secretaria dos armazens geraes d'estes caminhos de ferro, em Campanhã, e em presença do respectivo chefe, serão recebidas propostas em carta fechada para o fornecimento de 400 tabuas de pinho da terra.

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

Os concorrentes são obrigados a fazer o deposito provisorio de 6.000 réis no cofre d'estes caminhos de ferro, e a apresentar no acto do concurso o respectivo documento, para poderem ser admittidos á licitação.

As propostas serão redigidas da seguinte forma: «O abaixo assignado (nome, profissão e morada do proponente) obriga-se a fornecer á direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, e sob as condições a que se refere o annuncio de 20 de outubro ultimo, 400 tabuas de pinho da terra, pelo preço de...»

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

Porto, 20 de outubro de 1893.

Fornecimentos de 70 aros para machinas locomotivas

No dia 18 do mes de novembro, 1 hora da tarde, na administração do bairro oriental d'esta cidade, e em presença do respectivo administrador, serão recebidas propostas em carta fechada para o fornecimento de 70 aros para machinas locomotivas, que será feito segundo as condições para elle estabelecidas e que se acham patentes na secretaria dos armazens geraes, onde pódem ser examinadas nos dias não feriados, desde as 10 horas da manhã até ás 4 da tarde.

Os concorrentes são obrigados a fazer o deposito provisorio de 27.000 réis no cofre d'esta direcção, devendo apresentar no acto do concurso documento que prove terem efectuado o referido deposito, para poderem ser admittidos á licitação.

As propostas serão redigidas da seguinte forma:

“O abaixo assignado (nome, profissão e morada do proponente) obriga-se a fornecer á direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, e sob as condições a que se refere o annuncio de 21 de outubro ultimo, 70 aros para machinas locomotivas, pelo preço de...”

(Data e assignatura do proponente)

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

Porto, 21 de outubro de 1893.

Caminhos de ferro do sul e sueste

Fornecimento de 30 toneladas de carvão de coke.

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 4 de novembro proximo, perante a direcção dos caminhos de ferro do sul e sueste, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para o fornecimento de 30 toneladas de carvão de coke.

O deposito provisório para poder licitar é da quantia de réis 6.000, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5 por cento da importância total da arrematação, por aquelle dos licitantes a quem o fornecimento fôr adjudicado, depositos que terão lugar, o primeiro na thesouraria dos mesmos 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, 24 de outubro de 1893.

Fornecimento de 6:000 kilogrammas de fio de ferro galvanizado para telegraphos

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 6 de novembro proximo, perante a direcção dos caminhos de ferro do sul e sueste, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para o fornecimento de 6.000 kilogrammas de fio de ferro galvanizado para telegraphos.

O deposito provisório para poder licitar é da quantia de réis 12.000, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5 por cento da importância total da arrematação, por aquelle dos licitantes a quem o fornecimento fôr adjudicado, depositos que terão lugar, o primeiro na thesouraria dos mesmos 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, 26 de outubro de 1893.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

TAREFA N.º 30

Instalação da luz electrica na estação de Lisboa (Rocio)

No dia 18 do mez de novembro proximo futuro, pela uma hora da tarde, na estação central de Lisboa, perante a commissão administrativa d'esta companhia serão recebidas propostas para instalação de luz electrica na estação central de Lisboa e do tunnel do Rocio na extensão de 150 metros.

As propostas serão endereçadas ao sr. director geral da companhia na estação central de Lisboa, com a indicação no sobre scripto «Proposta para instalação de luz electrica na estação central de Lisboa» e redigidas segundo a formula seguinte: — Eu abaixo assignado, residente em... obrigo-me para com a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes a fornecer os materiaes e fazer as instalações da luz electrica na estação central de Lisboa, sendo as machinas motrizes provenientes da fabrica de... e os apparelos electricos e mais material proveniente da fabrica de... pela quantia total de... sendo para a parte electrica a quantia de... e para a parte motriz a quantia de... e em 150^m no tunnel, sendo as machinas e apparelos da mesma proveniencia, pela quantia total de... sendo para a parte electrica a quantia de... e para a parte motriz a quantia de... Obrigo-me tambem a fornecer as lampadas supplementares de que trata o art. 11, de arco voltaico pelo preço de... d'incandescencia pelo preço de... réis, na conformidade das condições patentes e das quaes tomei pleno conhecimento. Data e assignatura por extenso e em letra bem intelligivel.

As condições e os desenhos relativos a este concurso estão patentes na secretaria geral, estação central de Lisboa e na repartição do serviço de via e obras, estação de Santa Apolonia.

Para ser admittido a licitar é indispensavel ao concorrente fazer previamente na caixa da companhia real o deposito provisório de 225.000 réis e apresentar com a sua proposta, mas fóra do sobre scripto d'esta, o documento comprovativo do deposito provisório.

Lisboa, 16 d'outubro de 1893.

Fornecimento de caldeiras para locomotivas

No dia 22 de novembro proximo futuro, pela uma hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão administrativa d'esta companhia, serão abertas propostas em car-

ta fechada para o fornecimento de tres caldeiras para locomotivas. As propostas terão exteriormente no involucro a designação „Proposta para o fornecimento de caldeiras” e deverão ser redigidas segundo a formula seguinte: — Eu abaixo assignado, residente em... obrigo-me para com a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes a fornecer 3 caldeiras para locomotiva, da sua série 32 a 37, na conformidade das condições patentes e das quaes tomei pleno conhecimento, pelo preço de... por cada caldeira, ou seja pela importancia total de... Data e assignatura (por extenso e em letra bem intelligivel).

As condições e desenhos relativos a este concurso estão patentes em Lisboa, na estação de Santa Apolonia, repartição central do serviço dos armazens d'esta companhia e em Paris, na agencia da companhia real, rue Chateaudun, 28.

Para ser admittido a licitar é indispensavel ao concorrente, fazer previamente no cofre da companhia real, o deposito provisório de réis 300.000 e a apresentar com a sua proposta, mas fóra do sobre scripto d'esta, o documento comprovativo d'este deposito.

Lisboa, 20 de outubro de 1893.

Venda de barris servidos a oleo mineral

Até á uma hora do dia 10 de novembro recebem-se propostas para a venda de 200 barris vazios que podem ser examinados no deposito de materiaes em Santa Apolonia.

As propostas devem ser dirigidas ao engenheiro chefe dos armazens com a designação no sobre scripto de—Compra de barris vazios.

Lisboa, 20 d'outubro de 1893.

TAREFA N.º 36

Fornecimento de 6:000^{m³} de pedra britada

Base de licitação 398 réis o metro cubico

Na secretaria da exploração da companhia real, perante o engenheiro chefe da exploração, pela uma hora da tarde do dia 15 de novembro proximo, serão recebidas propostas para o fornecimento de 6:000^{m³} de pedra britada, proveniente das pedreiras de Chão de Maçãs, kilom. 126,128 norte. As condições para esta adjudicação estão patentes na repartição de via e obras, na estação de Lisboa, em Santa Apolonia. As propostas deverão ser dirigidas em carta fechada ao engenheiro chefe da exploração em Lisboa, estação de Santa Apolonia, indicando no sobre scripto: Proposta para o fornecimento de 6:000 metros cubicos de pedra britada.—As propostas serão do theor seguinte: «O abaixo assignado, residente em... obriga-se a fornecer á companhia real seis mil metros cubicos de pedra britada, proveniente das pedreiras de Chão de Maçãs, kilom. 126,128 norte, pela quantia de... cada metro cubico, conforme as condições patentes na repartição de via e obras de que tomou pleno conhecimento.» (Data e assignatura, esta por extenso e em letra bem intelligivel).

Para concorrer a esta adjudicação cada proponente depositará previamente na caixa da companhia a importância de 60.000 réis a qual lhe será devolvida, se a proposta não fôr aceite, do que será avisado.

Lisboa, 30 d'outubro de 1893.

Arrendamentos de terreno

No dia 3 do proximo mez de novembro, pela uma hora da tarde, na estação de Lisboa em Santa Apolonia serão recebidas, perante o sr. engenheiro chefe da exploração, propostas em carta fechada, designando expressamente no sobre scripto o conteudo para o arrendamento até 30 de setembro de 1894:

— Do terreno situado junto ao apeadeiro de Marvila no ramal de Braço de Prata, e medindo 15:852^m,75 com 24 oliveiras.

— Do terreno murado situado á direita e á esquerda da linha no kilom. 11,700 a linha de Cascaes, junto e além da estação de Paço d'Arcos, medindo 10:000 metros quadrados.

— Do terreno situado junto á azinhaga de ferro e á direita da linha de Cintura, kilom. 5,300, nas proximidades do Campo Pequeno, e medindo 5,695 metros quadrados.

As plantas e as condições d'estes arrendamentos estão desde já patentes na repartição de via e obras, na estação de Santa Apolonia.

Lisboa, 23 de outubro de 1893.

**AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMMISSÕES
RECOMMENDADAS**

**MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS
RECOMMANDÉES**

Antwerpia. — A. Hartrodt. — 36, rue Zirk.
Berlin. — S. O. — A. Hartrodt. — 54, Wienerstrasse.
Bremen. — A. Hartrodt. — 90 e 91, Langenstrasse.
Covilhã. — José do Nascimento Arraiano — Casa de commissões.
Hamburgo. — Augusto Blumenthal.
Hamburgo. — A. Hartrodt. — 4, Kattrepelsbruecke.

Leiria. — Antonio C. d'Azevedo Batalha.
Lisboa. — Amancio José Alves — Rua dos Bacalhoeiros.
Lisboa. — Edwards Brothers — Rua dos Fanqueiros, 30.
Lisboa. — Rodolfo Reck — Rua dos Douradores, 21.
Lisboa. — Carlos C. Dias — (vinhos, fructas e outras commissões). — Rua do Jardim do Regedor, 35.
Lisboa. — C. Mahony & Amaral. — Rua Augusta, 100, 2.^o
Lisboa. — D. Pedro Serrano — R. da Magdalena, 192.
Liverpool. — Edwards Brothers — Alexandra Buildings.
Londres. — Fernando Demolder — 21, Gt. St. Helens.
Londres. — E. C. — A. Hartrodt. 49, Fenchurch Street.
Manchester. — Edwards Brothers — Jackson Row, 14.
Porto. — Augusto Lavarré — Rua de S. Francisco.
Santarem. — José F. Canha.

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

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

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

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

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

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

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

LISBOA Hotel Avenida — Maison de 1.^{er} ordre — vue splendide — salons pour familles — voitures. — Avenida, 55 — Propri. 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 deante.

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

LISBOA Grand Hotel de l'Europe. — Maison française de 1.^{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.

LISBOA Francfort Hotel. — No centro da cidade. — Aposentos para familias. Preços modicos. Mesa redonda ás 4 e 6 horas da tarde, 600 réis. — Trez frentes. Praça de D. Pedro, 113.

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 portuguesa e estrangeira. Bons quartos e salas por preços modicos.

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

CALDELLAS Grande Hotel da Bella Vista. — De 1.st ordem. Serviço esmeradissimo, bellos horizontes; a 15 kilometros de Braga. Aguas hyosalinas.

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

TORRES VEDRAS Grande estabelecimento balnear dos Cucos. — Nova installação de 1st ordem com todos os melhoramentos modernos.

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, acoio inexcedivel, 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.st 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 reception. Boite aux lettres. Splendide jardin et hotel éclairé à la lumière électrique. On parle toutes les langues. — Rua da Fabrica. — Aufrère, proprietário.

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

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

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

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

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

VIZEU Hotel Mabilia. — R. de D. Duarte, 12. Bom serviço de mesa, variado sortimento de vinhos, bom serviço de quartos, tudo com acoio e limpesa. Preços commodos.

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 aos que se dirigem á Serra da Estrella. Bom serviço. Trens e cavallos para a Serra e caminho de ferro. Preços modicos.

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

SEVILHA Gran Fonda de Madrid. — Principal estabelecimento de Sevilha — illuminação electrica — luxuosos pateos — sala de jantar para 200 pessoas — banhos.

SEVILHA Fonda de Jesus Maria. — Calle Moratin — no centro da cidade — casa confortavel e economica — mesa a qualquer hora. Diaria 5 pesetas.

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

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

ESCRITORIO DE CONSTRUÇÕES EM TODOS OS GENEROS

Lisboa—Rua dos Capelistas, 90, 2.^o, direito

Tarifas dos preços dos trabalhos executados por este escriptorio para o anno de 1893

N. ^o	Designação dos trabalhos	Preços	Observações
1	Projectos de edificações urbanas, uma cópia em papel-tela e duas em papel ferrico	0,3 p. c. do custo da obra	
2	Idem, desenho em papel, aguarellado	0,5 p. c. do custo da obra	Trabalho de campo e de gabinete
3	Projectos de estradas completos; duas cópias dos desenhos, em tela, e das peças escriptas	1 p. c. do custo da obra	
4	Levantamento de plantas em campo cultivado	0,65 réis o metro quadrado	
5	Idem, em terrenos montanhosos	1,50 * * * *	
6	Idem, em aldeias ou povoações	2 * * * *	Trabalho de campo
7	Idem, em cidades	10 * * * *	
8	Idem, em interiores de edifícios	16 * * * *	
9	Desenhos em papel, escala de 1 : 5000	25500 réis o decímetro quadrado	
10	Idem, cópia em tela	13500 *	
11	Idem, escalas de 1 : 5000 a 1 : 2500	28000 *	
12	Idem, cópia em tela	13200 *	
13	Idem, escalas de 1 : 2500 e 1 : 1000	13800 *	
14	Idem, cópia em tela	13000 *	Comprehendendo o fornecimento da tela ou papel
15	Idem, escalas, de 1 : 1000 a 1 : 100	13500 *	
16	Idem, cópia em tela	6900 *	
17	Idem, escalas de 1 : 100 a 1 : 50	13200 *	
18	Idem, cópia em tela	6800 *	
19	Idem, escalas de 1:50 a grandeza natural	13000 *	

Quando os trabalhos, de que tratam os numeros 4 a 8 da tabella acima, tiverem de ser feitos fora de Lisboa, pagar-se-ha em separado a viagem de 3 pessoas em 2.^a classe, sempre que a importancia da encommenda seja inferior a 100\$000 réis ou a distancia de Lisboa superior a 70 kilometros de caminho de ferro. Para as localidades onde não ha caminho de ferro as passagens serão sempre pagas separadamente, seja qual for a distancia.

Todas as encomendas dos trabalhos de que tratam os numeros 3 a 8 deverão ser acompanhados de 10% do valor total do trabalho, ou caucionadas por pessoa idonea residente em Lisboa. Os preços dos numeros 9 a 20 são médios e sempre sujeitos a ajuste particular, conforme a natureza do trabalho.

Toda a correspondencia deve ser dirigida a REYNAUD & C.^a — Rua dos Capelistas, 90, 2.^o direito

Officina de fundição **J. Thonar-Dejaiffe**, Namur (Belgica)

ESPECIALIDADE: Serração de pedra e marmores — ferramentas diversas para pedreiras — Cabrestantes. Pontes gyratorias, Gruas Perfuradores, Bombas, etc.

Apparelhos de serração de pedras duras e molles de todas as classes

Aplicações diversas da Serra de folha helicoidal e dos perfuradores, para extração e serração directa na rocha, corte das grandes massas nas pedreiras, etc. Sistema privilegiado.

Transmissões teledynamicas dirigíveis em todos os sentidos

DYNAMITE GOMMA

1\$100 reis o kilo

Fabrica na Trafaria

Preços: — Dynamite n.^o 1, cada kilogramma 1\$000 réis
" " " 3, " " 540 "

Gapsulas, a caixa de 100: D. 540 réis — T. 800 réis — Q. 950 réis.

Mecha ou rastilho, preços conforme a qualidade.

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



ra como para mar, até à força de 200 cavallos, de qualquer dos systemas mais aperfeiçoados e uteis. — Motores hidráulicos, máquinas de distillação, prensas para azeite e para vinho, e toda e qualquer obra de ferro fundido ou batido, metal, cobre ou bronze.

Porto, 9 de outubro de 1893.

A FABRICA DE FUNDIÇÃO DO OURO, fundada em 1864 por Luiz Ferreira de Souza Cruz, seu actual director e gerente, que foi premiado com as primeiras medalhas na exposição industrial portuense de 1861, sendo uma por distinção; — com a medalha de prata na exposição agrícola de Braga em 1863; — com a medalha de honra na exposição agrícola de Lisboa em 1864; — com o diploma de mérito na exposição universal de Viena d'Austria em 1873; — e com a medalha de 3.^a classe da Associação nacional, agrícola, manufactureira e comercial de Paris em 1879, — acha-se hoje extraordinariamente aumentada com importantes máquinas para auxilio dos seus trabalhos, e por isso muito habilitada para a construção de máquinas e caldeiras de vapor, tanto para ter-

INDUSTRIA NACIONAL

PRODUCTOS DA

Companhia Portugueza Hygiene

DIRECTOR TECHNICO: E. ESTACIO

Emulsão ESTACIO

De óleo de fígado de bacalhau puro com os hypophosphitos de cal e soda

Esta emulsão, diluída com água, forma um leite agradável.

Digere-se e assimila-se facilmente.

Não oferece a repugnância que produzem os óleos. Evita ao estômago o penoso trabalho do emulsionante.

Por isso ella é preciosíssima para todos os estômagos, ainda os mais delicados e débeis, como os de crianças e convalescentes, etc.

Preço 400 réis

Saes granulados effervescentes

Contra a gotta e rheumatismo: carbo-nato e citrato de lithia granulado e effervescente.

Como purgativo: Citrato de magnesia granulado e effervescente.

Contra as más digestões: Citrato de potassio granulado effervescente, que também se toma como calmante e refrigerante, contra febres, produzindo a conhecida mistura salina simples.

Contra a anemia, chlorose, etc.: Tartato de potassa e ferro granulado effervescente.

Preparam-se alem d'estes saes quaesquer outros por encomendas

Recommendam-se os nossos saes pela sua inexcedível perfeição, e porque oferecem sobre as outras formas medicamentosas as seguintes vantagens: facilitam a digestão, a absorção e a assimilação dos principios medicamentosos, attenuam ou annullam o sabor especial d'elles, tornando-o muitas vezes agradável, e substituem grande parte das águas mineraes, que, além de serem de mais elevado preço e facil alteração, pelo seu volume não podem ser transportadas e usadas com tanta commodidade como os granulos.

DEPOSITO GERAL

61, Rocio — Pharmacia ESTACIO — Rocio, 61

J. B. FERNANDES & C.^a

Successores de José Gregorio Fernandes

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

Armazens de ferro e aço de todas as qualidades

Carvão de pedra para forja

Zinco, chumbo, cobre, folhas para ferreiro, safras, bigornas, tornos, garrafões, linho para cordoaria e para fiação, flor de enxofre, enxofre em pedra e moido

Sulfato de cobre, Cimento de Portland

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

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

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

ENCERADOS E LONAS IMPERMEAVEIS

DE

EM. VAN CAMPENHOUT succ. de H. Paysant

Escriptorio: Rue Brechaud, 57, Bruxellas

Manufactura em LAEKEN

Encerados de caminhos de ferro para wagons, wagonetas, avenetas, cortinas, reposteiros, etc. Encerados para escadas de salvamento e material de incêndios. Lonas impermeáveis para navios e coberturas. Encerados pardos (crus), verdes e escuros para cobrir cimentos, cal, phosphatos, farinha, cereais, ferragens, etc.

M. Gonsalves

Cirurgião-dentista

RESIDENCIA

L. do Calvario, 22, 2.^o

CONSULTORIO

R. N. do Almada, 69, Lisboa.

CONSTRUÇÕES EM TODO O GÊNERO

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

LISBOA

Encarrega-se de todo o gênero de construções por empreitada ou administração.

Estudos e projectos

PREÇOS RASOAVEIS

Rua dos Capelistas, 90, 2.



FABRICA

DE

H. SCHALCK, SUCCESSIONS

Calçada do Cascão — Lisboa

Premiado em todas as exposições—Depósitos: em Lisboa

R. da Magdalena, 17, 1.º, no Porto: R. do Almada, 141

PRODUCTOS

Pregaria de ferro, cobre, zinco e latão, prego d'arame quadrado e redondo, carda de máquina, carda inglesa, brocha, tacha, cravinho, belmazes, etc., etc. Botões de metal finos e ordinários, botões de fazendas de lã, seda, etc., etc., e botões de caroço. Colchetas de todos os tamanhos e qualidades. Capsulas para garrafas, boîtes e frascos em todas as cores e tamanhos.



VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA

DESTINOS	A sair em	Vapor	Nacionalidade	Agentes ou empresas em Lisboa
S. Miguel, Terceira, Graciosa, S. Jorge, Pico, Fayal e Flores	5 nov.	Açor	Portug.	Germanos Arnaud—Caes do Sodré, 84, 2.º
Africa Oriental	17 "	Bundesrath	Allem.	Ernesto George—R. da Prata, 8, 2.º
Tenerife, Cabo da Boa Esperança, Natal, Lourenço Marques, Inhambane, Beira, Chinde, Quelimane e Moçambique	7 "	Arab	Inglez	Companhia Union—R. d'El-Rei, 31, 1.º
Palmas, S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos-Ayres	6 "	Tamar	"	Mala Real Inglesa—R. d'El-Rei, 31, 1.º
Bordeus, Plymouth e Liverpool	8 "	Orellana	"	Pinto Bastos—Caes do Sodré, 64, 1.º
Londres	3 "	Carpio	Hesp.	Mascarenhas & C.º—T. do Corpo Santo, 10, 1.º
" e Antuerpia	10 "	Herrera	"	"
Liverpool	4 "	Oporto	Inglez	"
"	11 "	Lisbon	"	"
"	5 "	Trent	"	"
"	14 "	Thames	"	"
"	2 "	Gaul	"	"
"	15 "	German	"	"
Bremen	2 "	Oldenburg	Allem.	Ernesto George—R. da Prata, 8, 2.º
Hamburgo	5 "	Cintra	"	"
Nova-York	10 "	Oevenum	Portug.	Pereiras & La Rocque—R. d'ElRei, 120, 2.º
" e Açores	25 "	Olinda	"	"
" "	10 dez.	Dona Maria	"	"
Rio de Janeiro e Santos	1 nov.	Amazonas	Allem.	Ernesto George—R. da Prata, 8, 2.º
" "	8 "	Campinas	"	"
" e Pacifico	15 "	Paraguassu	"	"
Pernambuco, Maceió, Bahia, Rio e Santos	1 "	Sorata	Inglez	Pinto Bastos—Caes do Sodré, 64, 1.º
" "	1 "	Colonia	Franc.	F. Garay & C.º—P. do Municipio, 19, 1.º
" "	12 "	Entre-Rios	"	"
" "	22 "	Paraguana	"	"
" "	2 dez.	Corsica	"	"
Bahia, Rio e Santos	14 nov.	Graf. Bismark	Allem.	Norddeutscher Lloyd—R. d'El-Rei, 31, 1.º
Paranagua e Rio Grande do Sul	6 "	Babitonga	"	Ernesto George—R. da Prata, 8, 2.º



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

TARIFA DE CAMIONAGENS N.^o 3

para transporte de

Passageiros, bagagens, recovagens e mercadorias

entre a

Estação central da Covilhã

e a

Estação da Covilhã na linha da Beira Baixa

Desde 1 de Novembro de 1893

Designação	Réis
Grande velocidade	
<i>Passageiros</i>	
Cada pessoa	100
<i>Bagagens e recovagens, dinheiro em cobre</i>	
Cada 10 kilogrammas	20
Minimo de cobrança	60
Volumes ou pacotes, até 10 kilogrammas cada volume	20
<i>Dinheiro em ouro, prata ou valores</i>	
Cada 10 \$000 réis, valor declarado	10
Minimo de cobrança	50
Pequena velocidade	
<i>Mercadorias</i>	
Cada 10 kilogrammas	15
Minimo de cobrança	60

Os volumes de peso indivisivel superior a 500 kilogrammas, ou de dimensões incompatíveis com o material circulante, serão transportados por ajuste especial.

Estas remessas serão transportadas gratuitamente a domicílio quando este fique no trajecto da estação da Covilhã para a Central, sendo a carga e descarga à custa dos expedidores ou consignatários, isto quando tenham indicado nas notas de expedição e nos volumes o nome do destinatário, rua e numero da porta. Não gozarão d'estas vantagens os volumes de grandes dimensões e pouco peso.

São concedidos 20 minutos para a carga e descarga de cada veículo. Por cada quarto de hora além da demora concedida, pagará o consignatário 100 réis, quando fôr por elle occasionada.

CONDIÇÕES

4.^a A estação Central estará aberta para o serviço de grande e pequena velocidade de 1 de Abril a 30 de Setembro, desde as 6 horas da manhã até às 8 da tarde e de 1 de Outubro a 31 de Março desde as 7 horas da manhã até às 7 da tarde, devendo além d'isso estar também aberta para o serviço de todos os comboios, uma hora antes da partida de cada um d'elles.

2.^a Os carros partirão da Estação Central 30 minutos antes da partida de cada comboio, e da estação do caminho de ferro para a Central em seguida á chegada de cada comboio.

3.^a Todas as despezas inherentes ás mercadorias transportadas pelo caminho de ferro e destinadas á estação Central, serão abonadas pelo empresario da estação Central e cobradas directamente do consignatario no acto da entrega da remessa.

4.^a Na estação Central estará sempre à disposição do publico um livro em que os passageiros, expedidores ou consignatarios, poderão formular quaisquer reclamações que tenham por oportunas contra o serviço da mesma estação quando não prefiram envial-as directamente à repartição do Trafego d'esta Companhia.

Lisboa, 12 de Outubro de 1893.

O Director Geral da Companhia

M. Affonso d'Espregueira.