

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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

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

REDACÇÃO—Conde Barão, 91—LISBOA

## O nosso brinde

Alguns dos nossos assignantes que não tenham recebido o BRINDE que lhes offerecemos O caminho de ferro da Pennsylvania e a exposição de Chicago, pedimos a fineza de nos avisarem até o dia 20 do corrente a fim de termos tempo de obter novos exemplares para lhes enviar.

## SUMMARIO

Uma invenção portugueza.  
A nossa carta da Belgica, por A. Urban.  
Parte Official.—Carta de lei de 27 de julho, portarias de 29 de julho e 5 de agosto, e decreto de 5 de agosto.  
Tarifas em projecto.  
Viagens baratas.—A Vianna do Castello.—A Salamanca.—Bilhetes de banhos.—Comboios tramways.  
Os certificados consulares.  
Notas de viagem. VII—A formosa Granada.  
Influencia do numero de comboios sobre a circulação de passageiros.  
Uma grande catastrophe.—Ruptura de um freio Westinghouse.—Seessenta feridos.  
Os velocipedes nos caminhos de ferro.  
Os negocios da Companhia Real.  
Boletim financeiro—de Lisboa, por J. F.  
Situação dos fundos portuguezes nas bolsas de Lisboa, Londres e Paris.  
Cotações dos titulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro.  
Receita dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.  
Horario dos comboios em 16 de agosto.  
A gare de da Saint-Lazare.  
Linhas portuguezas.—O caminho de Ferro do Monte, no Funchal.—Congresso de empregados.—Loanda a Ambaca.  
Linhas hespanholas.—De Robia a Balmaseda.—Val de Zafan.—Torralba a Soria.—Os secundarios.—Martorell e Igualada.—Erros na guia official.  
Linhas estrangeiras.—França—Inglaterra.  
Avisos de serviço.  
Arrematações.  
Mercado de metaes.  
Casas recommendadas.  
Agenda do viajante.  
Annuncios.

## Uma invenção portugueza

No artigo que dedicámos no nosso numero passado á exposição industrial, notámos a falta de espirito inventivo que nos caracteriza a nós, os portuguezes, falta de que resulta que a nossa industria vive, na sua maior parte, de imitar os modelos estrangeiros.

A par d'este defeito ha, porém, entre nós, uma virtude que, longe de attenual-o, se destina a aggraval-o immensamente. Referimo-nos á modestia proverbial da maior parte dos nossos homens, capazes de produzir alguma cousa de novo, de util, de importante para a sciencia, para a arte, para o bem geral, emfim.

E no proprio dia em que o nosso artigo era entregue na typographia para compôr, quiz a coincidência que fossemos descobrir, longe de Lisboa, uma pequena invenção portugueza, como de costume modestamente occulta ao conhecimento do publico, vivendo como em segredo entre o seu auctor, quem da sua pratica se utiliza, e um pequeno circulo de amigos que d'ella teem conhecimento.

Como é sabido, quando a atmospheria se carrega de electricidade e as descargas electricas comecam esfuçando no ar, os encarregados de estações telegraphicas e telephonicas teem que isolar os seus aparelhos,

pondo a pilha em communicacão com a terra, para evitar a catastrophe que os fulminaria se, sobre os aparelhos carregados, caisse uma faisca, como tão tristemente succedeu ainda ha bem pouco n'uma estação da linha da Beira Alta, onde dois pobres empregados pagaram com a vida a imprevidencia do telegraphista

Aquella operação, porém, n'uma estação ligada para diferentes pontos, torna-se relativamente trabalhosa e demorada, arriscando o operador ao enorme perigo da descarga se dar justamente quando elle executa o trabalho.

E, passado o maior perigo, quando é mister restabelecer os aparelhos ao seu funcionamento regular, novo trabalho é necessario antes que tal se consiga.

Pois um intelligente scientifico-curioso portuguez, um abastado proprietario de Alcobaca, que emprega as suas horas de ocio no estudo da sciencia electrica e da industria mechanica, acaba de inventar o aparelho mais simples e mais pratico que pôde ser, por meio do qual trabalhos e perigos se evitam, com a pequena e rapidissima operação de desviar um pequeno ponteiro ou cabo de madeira, alguns millimetros, operação que pôde ser feita até por uma creança, porque não demanda esforço algum, nem sequer conhecimento do aparelho.

O *commutador-isolador*, como o seu auctor lhe chamou, consta de um suporte de madeira de fórma circular, sobre o qual assenta, em volta, uma parede de metal amarello coberta com um vidro. Do centro d'esse vidro sahe um cylindro de metal que atravessa verticalmenteto do o aparelho, tendo preso na extremidade um pequeno cabo que permite ao mesmo cylindro o movimento giratorio.

O cylindro passa por uma placa de marfim, que faz tambem girar, e onde estão adaptadas, por meio de parafusos, as laminas metallicas que vão formar contacto com os diferentes botões, egualmente metallicos.

As communicacões são feitas no fundo do suporte de madeira e invisiveis por terem uma cobertura inferior que as resguarda, e vem todas ligar aos parafusos compressores que se acham symmetricamente dispostos fóra da parede metallica. Dentro ha ainda um segundo vidro equal ao que serve de cobertura ao aparelho, e sobre o qual estão fixas as letras indicadoras das diferentes communicacões. Entre estes dois vidros gira um ponteiro preso ao cylindro, e que serve para indicar ao empregado qual a communicacão que se pretende.

Quando é mister pôr o telegrapho á terra basta mover aquelle cabo, de fórma que o ponteiro que gira entre os dois vidros fique sobre a letra T que está no vidro interior, e toda a mesa e seus aparelhos estarão perfectamente isolados—todas as linhas externas estão em communicacão com a terra no espaço de um quarto de segundo.

Mais ainda: Se por motivo de uma avaria qualquer na mesa e suas communicacões não se pôde obter uma

communicação regular entre duas estações, o apparelho obvia a essa difficuldade; por meio do *commutador-isolador* estabelece-se o contacto entre essas duas linhas que livremente communicam entre si emquanto o empregado, na estação intermedia, procura a avaria e a repara.

E' pois o *commutador-isolador* um instrumento da maior utilidade e que bem precisa ser adoptado em todas as estações telegraphicas e telephonicas do Estado e dos caminhos de ferro, onde está destinado a prestar os mais notaveis serviços.

Recommendamol-o, por isso, ao sr. conselheiro director dos correios e telegraphos e á direcção das linhas ferreas.

E' muito de proposito, só para depois de fallar da obra e das suas enormes vantagens, nos reservámos citar o nome do seu actor, cuja modestia quasi nol-o prohibiu:

E' elle o sr. José d'Almeida e Silva, nosso amigo e proprietario em Alcobaca, ao qual, ao mesmo tempo que felicitamos pelo seu invento, aconselhamos—pedimos mesmo—que o torne conhecido, construindo um outro exemplar que poderia e deveria ser enviado á direcção dos telegraphos para ser apreciado ali devidamente.

De resto todos dirão agora que a invenção é bem simples, talvez. Mas nem por isso deixa de ser bem util e bem digna de applauso.

O sr. Paula Tavares, chefe da estação telegraphica de Alcobaca, a quem este instrumento foi offerecido e que o tem installado na sua estação, já officiou superiormente participando esta invenção, e para desejar é que o sr. inspector dos telegraphos, ou quem hoje na sua ausencia o substitue, não deixe de apreciar devidamente o invento do sr. Almeida e Silva.

## A nossa carta da Belgica

Bruxellas, 1 de agosto de 1893.

O ministro dos caminhos de ferro acaba de resolver que as guias de encomendas de livros, impressos, jornaes, gravuras e peças de musica, sejam d'ora ávante admittidas pelas tarifas dos impressos. Poder-se-ha pois indicar, n'estas guias, obras pedidas ou offerecidas, e riscar ou sublinhar a parte restante dos impressos.

O boletim comparativo do movimento dos caminhos de ferro do Estado, durante a semana de 9 a 15 de julho de 1893, e egual semana correspondente a 1892, dá os seguintes resultados:

| Natureza dos transportes    | Numero de wagons carregados |               | a milis    |              |
|-----------------------------|-----------------------------|---------------|------------|--------------|
|                             | 1893                        | 1892          | 1893       | 1892         |
| Transportes do publico:     |                             |               |            |              |
| Carvão de pedra e coke..... | 18.405                      | 19.230        | -          | 915          |
| Outras mercadorias.....     | 36.825                      | 36.366        | 459        | -            |
| Transportes de serviço:     |                             |               |            |              |
| Diversos.....               | 2.831                       | 3.063         | -          | 232          |
| Combustiveis.....           | 1.257                       | 1.182         | 75         | -            |
| <b>Totales.....</b>         | <b>59.318</b>               | <b>59.841</b> | <b>534</b> | <b>1.147</b> |

O movimento de wagons em serviço, durante a semana de 16 a 22 de julho de 1893, e na semana correspondente de 1892, foi:

| Transportes do publico:     |        |        |       |       |
|-----------------------------|--------|--------|-------|-------|
| Carvão de pedra e coke..... | 18.289 | 19.431 | -     | 1.142 |
| Outras mercadorias.....     | 36.782 | 35.675 | 1.107 | -     |

| Transportes de serviço: |               |               |              |              |
|-------------------------|---------------|---------------|--------------|--------------|
| Diversos.....           | 2.310         | 3.614         | -            | 1.304        |
| Combustiveis.....       | 1.290         | 1.105         | 185          | -            |
| <b>Totales.....</b>     | <b>58.671</b> | <b>59.825</b> | <b>1.292</b> | <b>2.446</b> |

Aqui incluo estes esclarecimentos para aquelles dos nossos leitores a quem a estatistica interessa. E, se ainda querem mais, visto que estou tratando do assumpto, dir-lhes-hei, que as receitas aduaneiras na Belgica apresentaram um sensivel augmento em junho ultimo, conforme se vê pelo quadro seguinte, que estabelece a comparação com o mez correspondente dos annos anteriores:

|                         | 1893       | 1892       | 1891       |
|-------------------------|------------|------------|------------|
| Junho.....              | 2.766.200  | 2.337.974  | 2.531.573  |
| Primeiro trimestre..... | 16.478.469 | 15.854.585 | 15.565.567 |

Terminarei, emfim, dando o

### Movimento dos portos belgas em junho de 1893

|                     | Numero de navios |            |            | Tonelagem      |                |                |
|---------------------|------------------|------------|------------|----------------|----------------|----------------|
|                     | 1893             | 1892       | 1891       | 1893           | 1892           | 1891           |
| <b>Entradas:</b>    |                  |            |            |                |                |                |
| Antuerpia.....      | 423              | 396        | 454        | 444.494        | 408.833        | 454.963        |
| Gand.....           | 82               | 80         | 90         | 43.778         | 41.340         | 46.683         |
| Ostende.....        | 119              | 120        | 118        | 73.246         | 60.772         | 59.702         |
| Bruxellas.....      | 16               | 11         | 11         | 2.398          | 1.816          | 1.591          |
| Outros portos....   | 12               | 14         | 17         | 2.917          | 2.478          | 4.675          |
| <b>Totales.....</b> | <b>652</b>       | <b>621</b> | <b>960</b> | <b>566.833</b> | <b>515.239</b> | <b>567.614</b> |
| <b>Sahidas:</b>     |                  |            |            |                |                |                |
| Antuerpia.....      | 407              | 399        | 418        | 434.716        | 406.155        | 413.263        |
| Gand.....           | 80               | 71         | 88         | 39.370         | 36.195         | 45.449         |
| Ostende.....        | 122              | 120        | 120        | 74.700         | 59.965         | 61.988         |
| Bruxellas.....      | 12               | 12         | 13         | 2.070          | 2.638          | 1.730          |
| Outros portos....   | 15               | 15         | 18         | 3.137          | 2.606          | 4.796          |
| <b>Totales.....</b> | <b>636</b>       | <b>617</b> | <b>657</b> | <b>553.993</b> | <b>506.959</b> | <b>527.226</b> |

A sociedade de exploração d'uma linha directa entre Antuerpia e Canada, de que ultimamente noticieei a constituição aos nossos leitores, tomou o titulo de *Colomba-Belga*, fundando-se com o capital de francos 5.000.000, divididos: metade em accções, e a outra metade em obrições. Propõe-se organizar um serviço regular com 4 vapores de 3.000 toneladas, pouco mais ou menos.

As exportações de mercadorias de New-York para Antuerpia elevaram-se, na semana finda em 3 de julho, a uma somma total de 518.383 dollars.

O vapor *Akassa*, que chegou a Antuerpia, trouxe do Congo uma porção de borracha, e pouco mais ou menos um milhão de pontas de marfim.

Em vista d'isto, a proxima venda de marfim em Antuerpia, que se deve realizar nos dias 2 e 3 de agosto, comprehenderá, pouco mais ou menos, 60.500 kilos de marfim do Congo, e 1.000 kilos de marfim de Moçambique.

Na reunião do conselho de ministros, que teve lugar em 22 de julho, em Paris, resolveu-se que a França não se fará officialmente representar na exposição de Antuerpia, mas que o governo favorecerá os seus nacionaes, que ahí quizerem concorrer.

Com respeito á exposição de Bruxellas, o conselho decidiu que a França se faça representar officialmente.

Assegura-se em Madrid, que o governo belga fez propostas para a conclusão de um tratado de commercio hispano-belga.

O ministro das finanças apresentou um projecto de lei, prohibindo a importação de moedas correntes estrangeiras. O projecto attinge especialmente os escudos de 5 francos (valor nominal) dos paizes que não pertencem á união latina.

A. Urban.

## Parte official

### Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

#### Serviços geraes

DOM CARLOS, por graça de Deus Rei de Portugal e dos Algarves, etc. Fazemos saber a todos os nossos subditos que as côrtes geraes decretaram e nós queremos a lei seguinte :

Artigo 1.º E' o governo auctorisado :

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

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

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

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

§ unico. Esta auctorisação é sujeita ás seguintes condições :

Que nenhum novo encargo advirá para o thesouro nem prejuizo para os direitos garantidos ao estado nos actuaes contractos ;

Que os estatutos da companhia serão reformados de maneira a garantirem uma efficaz acção e fiscalisação do governo na administração da companhia, podendo o governo suspender e annullar as deliberações da mesma companhia, sobre emissão de titulos, aquisição ou arrendamento de linhas, contractos de empreitadas geraes ou quaesquer outros actos de administração contrarios ás leis e aos estatutos.

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

a) Para pagamento das obras a executar, além dos trabalhos já realisados, os futuros desembolsos do estado não excederão a quantia de 2.800.000.000 réis ;

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

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

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

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

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

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

c) Nos ultimos cinco annos da exploração commercial do porto o rendimento liquido será compartilhado entre o estado e a empresa, pertencendo ao estado 30 0/0 no primeiro anno, 35 0/0 no segundo, 40 0/0 no terceiro, 45 0/0 no quarto e 50 0/0 no quinto ;

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

Art. 2.º Fica revogada a legislação contraria a esta.

Mandamos portanto a todas as auctoridades, a quem o conhecimento e execução da referida lei pertencer, que a cumpram e guardem e façam cumprir e guardar tão inteiramente como n'ella se contém.

Os ministros e secretarios d'estado dos negocios da fazenda e das obras publicas, commercio e industria a façam imprimir, publicar e correr. Dada no paço, aos 27 de julho de 1893.—EL-REI, com rubrica e guarda.—Augusto Fuschini—Bernardino Luiz Machado Guimarães.—(Logar do sello grande das armas reaes).

Carta de lei pela qual Vossa Magestade, tendo sancionado o decreto das côrtes geraes de 14 de julho de 1893, que auctorisa o governo a tomar as providencias necessarias para assegurar o reembolso das quantias de que o estado é credor á companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, bem como para se regularisar a situação financeira e administrativa da mesma companhia, e a modificar com o empreiteiro das obras do porto de Lisboa o contracto de 20 de abril de 1887, manda cumprir e guardar o mesmo decreto pela fórma retro declarada.

Para Vossa Magestade ver.—João Rozendo Peres Ramos a fez.

#### Direcção dos serviços de obras publicas

##### Repartição de caminhos de ferro

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente o auto de exame e vistoria a que procedeu em 11 do corrente mez a commissão nomeada por despacho de 18 de janeiro ultimo, na parte comprehendida entre Chellas e Braço de Prata, da 2.ª via do ramal do caminho de ferro de Santa Apolonia a Bemfica: ha por bem, conformando-se com o parecer do conselho superior de obras publicas e minas, auctorisar a abertura á exploração provisoria da parte referida da mencionada 2.ª via do indicado ramal.

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

Paço, em 29 de julho de 1893.—Bernardino Luiz Machado Guimarães.

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

Sua Magestade El-Rei ha por bem determinar que uma commissão, composta dos engenheiros inspectores de 1.ª classe, Silverio Augusto Pereira da Silva e João Joaquim de Mattos; engenheiros chefes de 1.ª classe, inspectores graduados, Manuel Affonso Espargueira e Joaquim Pires de Sousa Gomes; engenheiro chefe de 1.ª classe, Adolpho Ferreira Loureiro, e os engenheiros subalternos de 1.ª classe, deputados da nação, José Gonçalves Pereira dos Santos e Antonio Eduardo Villaça, proceda, com urgencia, ao estudo das alterações e modificações technicas a introduzir na empreitada da construcção das obras do porto de Lisboa, em harmonia com o preceituado na carta de lei de 27 de julho ultimo.

Paço, em 5 de agosto de 1893.—Bernardino Luiz Machado Guimarães.

Para o director dos serviços e obras publicas.

#### Direcção dos serviços agricolas

##### Repartição dos serviços agronomicos

###### 2.ª Secção

Attendendo ao que dispõem o n.º 15.º do artigo 90.º do decreto n.º 1, de 1 de dezembro de 1892, e o § 2.º do artigo 66.º do decreto de 24 de dezembro do mesmo anno; e

Tendo em consideração o parecer do conselho superior de agricultura:

Hei por bem decretar o seguinte:

Artigo 1.º E' incluido na tabella A, annexa ao decreto de 27 de dezembro de 1888, o sulfato de cobre, afim de utilizar o *bonus* de 60 por cento, no transporte pelos caminhos de ferro, quando fôr destinado ao tratamento contra as epiphytias.

Art. 2.º São incluidos na tabella B, annexa ao mesmo decreto, o enxofre e os pr-parados pulverulentos em que entrem todas ou algumas das seguintes substancias: enxofre, cal, sulfato de cobre e sulfato de ferro, afim de utilisarem o *bonus* de 40 por cento, no transporte de caminhos de ferro, quando forem destinados ao fim indicado no artigo precedente.

Art. 3.º São incluidos na referida tabella B, como adubo para as terras, o sangue secco dos matadouros e o sal proveniente da salga do peixe e da carne.

Art. 4.º A concessão dos *bonus* no transporte, pelos caminhos de ferro, das substancias a que se referem os artigos precedentes, e a fiscalisação respectiva, serão feitas nos termos do referido decreto de 27 de dezembro de 1888.

O ministro e secretario d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria assim o tenha entendido e faça executar. Paço, aos 5 de agosto de 1893.—REI.—Bernardino Luiz Machado Guimarães.

## Tarifas em projecto

Podemos felicitar as povoações servidas pela linha da Beira Baixa.

Brevemente vae ser annunciada uma tarifa de bilhetes de ida e volta entre Abrantes, Castello Branco, Fundão, Covilhã e Guarda e todas as estações d'aquella

linha, tendo os preços a redução de 20 % sobre os ordinarios.

Os bilhetes até uma distancia de 100 kilometros serão validos para o regresso no mesmo dia, e os para maior distancia por dois dias.

Para adiantar mais o conhecimento d'esta tarifa, tão util para aquella provincia, diremos que os preços de ida e volta para Abrantes ficam sendo das principaes estações:

|                      | 1. <sup>a</sup> classe | 2. <sup>a</sup> classe | 3. <sup>a</sup> classe |
|----------------------|------------------------|------------------------|------------------------|
| Castello Branco..... | 37000                  | 27340                  | 17670                  |
| Fundão.....          | 47710                  | 37670                  | 27630                  |
| Covilhã.....         | 57280                  | 47120                  | 27950                  |
| Guarda.....          | 67770                  | 57370                  | 37960                  |

Alem d'estas, de todas as estações ha bilhetes para Abrantes, como para estas quatro tambem.

Tambem se prepara uma tarifa para grupos de trabalhadores, em 3.<sup>a</sup> classe, das procedencias da Beira Baixa e por preços muito reduzidos.

Prepara-se para brevemente ser posta em vigor uma tarifa directa para passageiros entre Lisboa e Hendaya, a fim de obviar, até certo ponto, ao inconveniente da falta de bilhetes directos de Lisboa a Paris.

### Viagens baratas

**A Vianna do Castello.**—Nos dias 18 a 21 tem lugar em Vianna, no centro da mais pittoresca das nossas provincias do norte, os grandes festejos annuaes da Senhora da Agonia, havendo, por esse motivo, bazares, regata no rio Lima, concurso de natação, jogos aquaticos, feira, missa campal, concurso de bandas, touradas, etc.

No primeiro d'estes dias percorrerá as ruas da cidade, segundo o originalissimo uso, a procissão dos gigantes e cabeçudos, grandes bonecos de mais de cinco metros de altura que são a especialidade d'aquellas curiosas festas.

Estes festejos attrahem a Vianna muitos milhares de pessoas, das povoações visinhas e de todo o paiz, sendo especialmente para notar as variedades de trajos dos habitantes das differentes aldeias do Minho, formando o mais pittoresco conjuncto.

Nas linhas ferreas do Minho e Douro ha differentes serviços especiaes com bilhetes por preços muito reduzidos.

De Lisboa parte na noite de 17, ás 8 horas, um comboio especial que deve chegar a Vianna no dia 18, ás 6 h. 42' da manhã, podendo os passageiros regressar d'ali, ou pelo mesmo comboio especial que partirá de Vianna na noite de 21 para 22, á 1 hora e chegará a Lisboa no dia 22, ás 12 h. 10 do dia, ou pelos comboios ordinarios que sahem de Vianna nos dias 19, 20 ou 21.

Os preços dos bilhetes são reduzidissimos tanto para as procedencias de Lisboa como para as de Santarem, Torres Novas, Entroncamento, Pombal, Alfarellos e Coimbra.

Ha tambem bilhetes de ida e volta, por este comboio, para Espinho, Granja e Porto, por preços igualmente reduzidos.

**A Salamanca.**—Prepara-se um serviço de bilhetes especiaes por preços muito reduzidos para as festas que se realisarão em Salamanca nos dias 7 a 23 de setembro proximo.

Fazem parte d'estes festejos duas corridas de touros que costumam ser das mais animadas da provincia.

Os bilhetes especiaes não são de simples ida e volta,

mas uma verdadeira viagem circulatoria, sendo a ida pela linha da Beira Alta e a volta pela da Beira Baixa. Os preços serão 97000 réis em 1.<sup>a</sup> classe e 57000 réis em 2.<sup>a</sup>

Daremos mais esclarecimentos sobre este serviço.

**Bilhetes de banhos.**—Nos mezes de setembro e outubro haverá bilhetes de ida e volta, pelos comboios da manhã, de Olivaes, Braço de Prata, Lisboa-R, Campolide, S. Domingos, Bemfica e Porcalhota para Pedrouços a Cascaes.

Os preços para as estações até Dafundo são 180 réis em 2.<sup>a</sup> classe e 120 em 3.<sup>a</sup>, ida e volta; para as até Oeiras 300 e 200 réis, e para as de Estoril e Cascaes 500 réis e 350.

Do Porto e Gaia para Espinho e Granja tambem haverá eguaes bilhetes até 15 de outubro, sendo os preços 300 réis em 2.<sup>a</sup> classe e 150 em 3.<sup>a</sup>

**Comboios tramways.**—Vão, finalmente, ser postos em circulação estes comboios, cuja tarifa dos preços dos bilhetes demos já como annexo do nosso n.º 123 de 1 de fevereiro d'este anno.

### Os certificados consulares

A pretexto de cumprimento de prescripções sanitarias, os nossos consules em Hespanha inventaram, até ha pouco, fazer acompanhar cada remessa para Portugal de um certificado consular que só utilisava para elles, pelo grosso emolumento de 27000 réis, cambiados ao par em 11 pesetas, que levavam por cada um.

Este papel, inutil por completo para tudo e para todos, era passado não só ás expedições de generos procedentes de Hespanha como ate, oh! pasmo! ás que provinham de outros paizes em transitio pelas fronteiras hespanholas.

Dava se cada dia o risivel caso de uma expedição procedente da França, da Belgica etc., ser acompanhada de um certificado em que o nosso consul em Irun jurava que, *ao passar a expedição n'aquelle ponto*, o estado sanitario *ali* era satisfatorio!!!

Quer dizer que em quanto na estação do caminho de ferro estava um wagon, dentro do qual se achava encerrada a remessa, não se deu em Irun doença alguma suspeita!

Perfeitamente; felicitamos por isso os habitantes locais, mas damos, ao mesmo tempo, os sentimentos ao pobre consignatario, por ter que pagar dois mil e tantos réis, unicamente para receber tão grata noticia.

Este caso deu-se, entre muitas outras vezes, com uma remessa para a nossa Redacção. Tendo-nos sido enviado da Belgica, por uma fabrica de chapas metallicas, um elegante pesa-papeis, como offerta-reclame, o nosso consul em Irun fel-a acompanhar pelo tal certificado, que teve que ser pago por 27000 réis, apesar de no lazareto de Mem Soares se nos declarar que esse papel era uma pura inutilidade, e nos ministerios do Reino e Estrangeiros classificarem essa imposição com um nome menos amavel.

Explicado o facto ao digno ministro dos Estrangeiros, s. ex.ª deu immediatas instrucções aos nossos representantes para que tal abuso terminasse—e terminou—mas como essa ordem acabou com a receita que a passagem dos taes papelinhos produzia, para quem os passava, parece, segundo nos consta, que se empregam altas diligencias para que *a bem da saude publica* se restabeleça a usança, e é por sabermos isto que, em nome de todos os que se servem do caminho de ferro para mandar vir qualquer artigo do estrangeiro, aqui levantamos o brado, pedindo ao digno ministro se não

deixe levar por quaesquer influencias, e esteja vigilante para que tal abuso se não restabeleça.

E caso a nossa voz, e a de todo o commercio, não sejam ouvidas, pedimos então que ao menos se seja logico e não fiquem só beneficiados os nossos consules de determinados pontos. O sol nasce para todos, e em todo o caminho que as expedições percorrem, atravez da Hespanha, ha representantes commerciaes do nosso paiz que tambem teem direito a juntar o seu certificado, e receber as suas 11 pesetas...

San Sebastian, Avila, Valladolid, Madrid, Valencia de Alcantara, teem consul portuguez, como Irun; e se todos estes forem, a passagem de cada remessa, juntando o seu certificado, o consignatario, em Lisboa, deve ficar contentissimo por saber que o estado sanitario do paiz visinho é perfeitamente bom, em tão grande extensão.

E de resto, isto apenas lhe custaria uns 137000 réis E' um ovo... pôdre por um real.

## Notas de Viagem

### VII

#### A formosa Granada

Se o leitor que seguiu o meu itinerario se alojou no hotel Victoria, como lhe recommendei; se ahi obteve um quarto com frente para a *Puerta Real*, como lhe recommendo que procure, ao abrir, de manhã, a sua janella, ficará surpreso, extatico, ante o maravilhoso panorama que se lhe depara á vista.

A esquerda ostenta-se a velha cidade com as torres da sua imponente cathedral, cingida superiormente pela sua antiga muralha arabe que vae serpenteando por sobre a montanha as suas ameias carcomidas. Em frente destacam-se as torres quadrangulares da Alhambra, sobrepondo-se a ellas, como vigia de toda a cidade, os encantadores minaretes do Generalife. Olhando mais á direita, a vista é atacada pelos resplendores de um enorme lençol de neve que cobre o *Pico de la Villeta*, na serra Nevada. Neve branca, branca, onde o sol se reflecte, produzindo o mais prodigioso effeito.

Simplemente bello!

Se baixamos a vista, e temos que baixal-a, porque não se encara com facilidade aquelle esplendoroso panorama, vemos desenrolar-se a nossos pés a *carrera del Genil*, vasta avenida em que, desde o romper d'alva, se cruza o povo em todas as direcções, seguindo-se-lhe a bella alameda arborizada, que vae até o *Paseo de la Verdad*, ao lado do qual corre o Genil.

A esta hora matutina Granada rescende aromas, que o vento lhe traz de todos os ferteis campos que a rodeiam, aromas levantados pelas regas que se effectuaram durante a noite.

E' occasião de dar ao leitor uma explicação que me pedirá logo ao despertar.

—O que é aquelle sino que, alta noite, toca repetidas vezes como que a convidar á oração?

—E' a *campana de la Alhambra* que, pela altura em que está, fazendo-se ouvir a uma prodigiosa distancia, avisa a gente do campo de que é a hora de começar e de terminar as regas, que só de noite se podem fazer, porque, utilizando-se, para ellas, as aguas do Genil e do Darro, não se permite essa rega durante o dia, em que essas aguas não podem distrahir-se dos usos industriaes e domesticos.

São 7 horas da manhã. Saiamos, e tomando, em frente do hotel, a larga rua dos Reis Catholicos, que vae á

praça *Nueva*, entremos a segunda rua á esquerda, e estaremos na praça de *Bib-Rambla*, ou da Constituição, cujos edificios lateraes são em grande parte restos das antigas edificações arabes. O que deparamos na frente, ao entrar na praça, é o palacio arcebispal, cuja parede ostenta uma original ornamentação.

Sahindo pelo angulo desse edificio, depara-se-nos a imponente cathedral, a primeira maravilha que nos offerece Granada.

Eu até aqui não disse ao leitor se devia, para este passeio, ir a pé ou de carro, nem se precisava de *cicerone*, como todos aconselham, para ver Granada.

Por enquanto o carro não é preciso, e o guia é questão que depende do gosto do viajante. Eu por mim dispensei os guias *fallantes*, em toda a parte, preferindo-lhes os livros, que teem a vantagem de responder mais precisa e mais sabiamente ao que lhes pergunto, e de me deixarem a perfeita liberdade de ver o que me apraz, como e quando me apraz.

Ora com uma boa planta da cidade na mão percorre-se todos os sitios, e se algum mais longicuo nos offerece duvida, o cocheiro lá se encarrega de nos conduzir.

Depois, em Granada, por mais que se leve guia, ha guias por toda a parte, todos se prestam a mostrar alguma coisa da cidade em troca de qualquer pequena moeda.

Porque, é tambem um costume, um vicio especial, curiosissimo d'aquella cidade — todos pedem esmola! — Não com as lamentações dos nossos pobres aleijados em estrada de romaria minhota — mas com uma certa alegria, como que de brincadeira, rapazes, homens, mulheres, todos nos atordoam os ouvidos com uma melopéa que eu vou tentar reproduzir graphicamente assim:

—Ún... chabito, si... nhorito.

Nas ruas, nos cafés, das janellas das casas pobres, todos nos gritam estas palavras, rindo e estendendo a mão; e até, oh! pasmo! na cathedral, os meninos do côro, vestindo a sua batina encarnada e a sobrepeliz branca, processionalmente, de cruz alçada, couduzindo o padre ao altar, estendem a mão ao visitante, dizendo-lhe furtivamente, a rir — *ún chabito sinhorito*.

Depois de algumas horas de permanencia na cidade, o viajante acostuma-se por tal forma a este constante pedido, que já o espera de todos e, ao fallar na cathedral com o Deão (que, por signal, me tratou com as maiores amabilidades), eu confesso que, ao menor accionado da sua mão direita, eu imaginava que elle m'a estendia pedindo o tradicional *charito*.

Com o guia do meu sympathico amigo Germond de Lavigne na mão vê-se muito bem a cathedral, a sua sacristia, verdadeiramente maravilhosa, e a capella real — um encanto.

Saindo da cathedral pela capella, tomemos á esquerda, e em breve nos acharemos em pleno mercado arabe primitivo, modernamente restaurado com todo o esmero, conservando-se-lhe todo o seu cunho especial.

—A *Alcaiceria*.

E' um encruzamento de ruas, das quaes a principal, a mais ampla, não terá dois metros de largura, ladeadas de columnas de marmore preto, que sustentam os edificios, nos quaes se alojam antigos estabelecimentos de bric-a-brac, sedas antigas, medalhas, uma infinidade de pequenas recordações da dominação arabe.

D'ahi sigamos a *calle Zacatin*, onde estão os estabelecimentos de venda de sedas; algumas de grande valor ornaram os mostradores.

Subindo essa rua, isto é, caminhando para leste, achamo-nos na praça Nova, vasto quadrilatero de edifica-

ções modernas, elegantes, das quaes o palacio da justiça forma o centro.

Ahi se toma um trem para, antes do almoço, nos levar á Cartuja, que é indispensavel vêr.

A tarifa dos trens é de 3 pesetas, mas qualquer d'elles vae por 2,50 cada hora. Uma pequena *victoria* é o mais conveniente. E' preciso porém notar que sempre que se sóbe, seja para a Cartuja, para a Alhambra ou para o Albaycin, o carro custa mais 2 pesetas e meia, e que não sabendo o visitante os caminhos, não é raro que o cocheiro o leve em tortuosos gyros pela cidade, antes de o conduzir ao seu destino—para fazer render o caminho, já se vê.

Portanto, tomando o carro na Praça Nova, ha que mandar bater pela *calle de la Elvira* e porta d'este nome, que é o caminho direito para a Cartuja.

Passando na *Puerta de Elvira*, veja-se á esquerda o *Paseo del Triunfo*, bello jardim, no centro do qual se ostenta um elegante monumento á Virgem Maria; á direita segue a igreja de Santo Ildefonso; á esquerda, um pouco adiante, o vasto hospital real.

Somos chegados á Cartuja, um dos monumentos religiosos mais notaveis de Hespanha.

Do convento pouco mais resta que a igreja e a sacristia, mas esses dois edificios são, interiormente, tudo que de mais curioso se póde imaginar.

O espirito do adorno elevado ao mais alto grau presidiu á ornamentação d'aquelle edificio. E' assim que aos rendilhados de pedra se une a esculptura em madeira, o dourado, as incrustações em pedra de todas as côres, os ornamentos caprichosos em todas as balaustradas, os mosaicos de marfim, prata, madreperola, nos moveis, as pinturas em todas as côres cobrindo tectos e paredes, finalmente um tal conjuncto de perfusão de adorno, que desorienta.

Pedras preciosas, madeiras raras, talhas de grande valor artistico, disposições caprichosas de marmores de todas as côres, tudo ali se amontoa sem que a arte deixasse de presidir á sua disposição estudada.

Vista a Cartuja, retiremos para o almoço que convem tomar pelas 10 horas para aproveitar bem o tempo depois d'elle, porque ha muito e muito que ver, e tanto que a sua descripção, summaria como todas as que faço ao leitor n'estas simples *notas*, tem que ficar para o numero seguinte.

## Influencia do numero de comboios

SOBRE A

### circulação de passageiros

Qual é a influencia da multiplicidade de comboios no movimento dos passageiros?

Não há pergunta cuja resposta mais interesse a boa organização dos caminhos de ferro de interesse local.

Não ha outra tambem sobre qual se tenham procurado propagar noções mais falsas, e onde o interesse das empresas exploradoras pareça em opposição mais directa com o interesse das povoações que ellas servem.

Temos sempre sustentado que esta pretendida opposição não é senão apparente. Só a industria dos *deficits*, temos nós dito, é interessada n'estes modos d'exploração onde, por exemplo, não se concedem ás povoações senão dois comboios diarios em cada sentido; porque, se se anniquilla por este modo ao mesmo tempo o trafego e as receitas que deveriam vir do publico, reduz-se as despesas á cifra minima e conservam-se em proveito proprio as vantagens financeiras estipuladas nos

contractos, o producto das garantias de juro, e das bases d'exploração. Juntamos como uma formula, a nosso ver indiscutivel: Se querem augmentar o numero dos passageiros, augmentem o numero dos comboios!

Uma companhia pequena, a do caminho de ferro de Saint-Quentin a Guise, acaba de fazer a este respeito uma experiencia concludente, da qual se dá conta n'uma nota datada de Saint-Quentin 22 de junho de 1893 que vamos analysar.

Em 1885 a abertura da linha de Bueigny a Hirson trouxe ás receitas da companhia de Guise uma importante diminuição. A companhia procurou oppôr a esta baixa uma redução de despesas; e, cedendo a um preconceito que dominava então, julgou dever supprimir um certo numero de comboios.

Quaes foram os resultados d'essas medidas?

A nota que temos aqui resume-os pela seguinte forma:

Antes de 1885, e com seis comboios diarios em cada sentido, o numero de passageiros era pouco mais ou menos de 295:000 por anno. No anno de 1885 este numero reduziu-se a 255:000.

Ora em 1885 houve tres periodos d'exploração:

1.º, de 5 mezes com 6 comboios diarios em cada sentido.

2.º, de 4 mezes com 4 comboios por dia em cada sentido.

3.º, de 3 mezes com 5 comboios diarios em cada sentido.

Se tomamos os annos de 1886 a 1891, durante os quaes a exploração se effectuou com 5 comboios diarios em cada direcção e se dividimos estes annos por periodos correspondentes aos de 1885, achamos que:

Os primeiros 5 mezes de 1885

deram..... 105:400 passageiros

E os primeiros 5 mezes de 1886

a 1891 deram..... 95:800 »

Ou seja uma diminuição de... 9:600 »

coincidindo com a suppressão d'um comboio por dia em cada sentido e representando por todo o anno uma differença pouco mais ou menos de 24:000 passageiros, approximadamente igual á verificada.

O periodo de exploração com 4

comboios diarios deu nos 4

mezes em 1885.....

92:200 passageiros

Os 4 mezes correspondentes de

1886 a 1891.....

98:900 »

Ou seja um augmento de..... 6:900 »

por um comboio a mais.

E a nota ajunta: «O que demonstra bem que estas differenças são unicamente devidas á variação do numero de comboios, é que de 1886 a 1891, o numero de viajantes fica pouco mais ou menos invariavel, com excepção de 1889, por causa da exposição universal que ali centralizou todos os passageiros para Paris.

Eis o quadro d'estes seis annos:

1886 ..... 268:000 passageiros

1887 ..... 267:000 »

1888 ..... 266:000 »

1889 (Exposição)..... 256:000 »

1890 ..... 269:000 »

1891 ..... 269:000 »

Em 1892, por occasião da abertura da linha de Laon a Guise, que determinou, para a companhia de Saint-Quentin a Guise, uma diminuição no trafego de pequena velocidade, o mesmo problema se reproduziu deante do conselho d'administração.

D'esta vez a companhia resolveu-o, não segundo certas opiniões reinantes, mas conforme as regras que a experiencia lhe tinha ensinado.

Em lugar de diminuir a sua exploração á medida que o trafego rareava, decidiu simplesmente augmentar de 5 a 7 o numero dos comboios em cada sentido.

Qual foi o resultado d'esta iniciativa? As sommas seguintes respondem. Eis qual foi antes e depois da reforma o movimento de passageiros:

|  |         |
|--|---------|
| Antes de 1885, com 6 comboios diarios em cada direcção a companhia contava | 295:000 |
| De 1886 a 1892, com 3 comboios teve...                                     | 286:000 |
| Em 1892-93, com 7 comboios, este movimento elevou-se a.....                | 309:000 |

No que diz respeito ao primeiro ponto, da influencia da frequencia dos comboios em circulação, a prova é decisiva, não provindo de nenhuma circumstancia particular; antes podendo considerar-se como um facto d'ordem geral, e afirmar que, se a mesma experiencia fôsse tentada em toda a parte, daria os mesmos resultados.

Resta saber quaes são as consequencias financeiras. Esta multiplicidade de comboios é onerosa para a empresa? Augmentando a receita bruta, concorre para augmentar o rendimento liquido da linha? Sobre este ponto, a nota que temos não é menos explicita, e as provas que nos dá não são menos satisfactorias.

E' preciso naturalmente distinguir as despesas permanentes da exploração e as despesas variaveis.

Primeiramente, diz a nota, é evidente que as despesas das estações, as de administração central, ficam as mesmas qualquer que seja o numero de comboios. Podemos dizer outro tanto da despesa da via que, nas pequenas linhas, nunca pôde ser affectada pela circulação mais ou menos de comboios ligeiros e pouco rapidos. Pôde-se mesmo dizer que se o augmento do numero de comboios implica um augmento nos gastos de conservação das locomotivas, não influe em eguaes despesas com respeito ás carruagens, porque estas tanto se estragam estando paradas, como trabalhando.

Por consequencia calculamos que, além das despesas de tracção e pessoal, não se pôde applicar senão metade da somma das despesas do material para o numero de comboios-kilometros supplementares.

N'estas condições, o preço resultante d'um kilometro de comboio supplementar é o maximo 38 centimos, e basta 10 passageiros a 4 centimos em média para cobrir as despesas de tracção e conservação do material. Mas estas mesmas despesas foram singularmente reduzidas pela organização de comboios ligeiros, cujo pessoal se compõe sómente d'um machinista e d'um conductor. Esses comboios pôdem transportar 150 passageiros, e eis as despesas que originam:

|                                      | Comboios<br>ligeiros | Comboios<br>ordinarios |
|--------------------------------------|----------------------|------------------------|
| Movimento e tracção,<br>pessoal..... | 4,0 c.               | 8,02 c.                |
| Carvão.....                          | 9,0 »                | 16,04 »                |
| Oleo e gorduras.....                 | 1,0 »                | 1,57 »                 |
| Conservação.....                     | 9,9 »                | 12,18 »                |
|                                      | 23,9 c.              | 37,81 c.               |

Basta então 6 passageiros-kilometros para cobrir as despesas. Ora o augmento, que resulta das sommas citadas acima e que se deveu em 1892 á criação de 2 comboios supplementares em cada direcção, é de 11 passageiros. Longe de ser onerosa, a organização d'estes 2 comboios foi remuneradora.

A nota observa que este augmento do numero de passageiros em 1892-93 não se deve, nem directa nem

indirectamente, ao novo regimen das tarifas de grande velocidade, e conclue n'estes termos:

Eis um phenomeno simplesmente definido nas suas causas e nos seus effeitos, e que representa, por isso mesmo, um interesse real.

(*La voie ferrée*).

## Uma grande catastrophe

**Roptura de um freio Westinghouse — Sessenta feridos**

*L'Eclair* de 4 d'este mez publica uma commovente descripção da catastrophe que, n'essa madrugada, se deu na linha do Norte, dentro do tunnel de Père-Lachaise.

O comboio n.º 38, ao passar o tunnel, teve uma grande explosão, ficando parado instantaneamente.

Era um freio Westinghouse que havia rebentado!

Quando, porém, os viajantes, inquietos por aquella brusca paragem em meio das trevas do tunnel, sob o cemiterio, e para mais, no mesmo local onde ha alguns annos se deu um desmoronamento que sepultou bastantes vivos nas cinzas dos mortos, tratavam de informar-se do que dera causa ao accidente, imagine-se o seu terror ao avistar, caminhando para elles, um outro comboio, o 258, que avançava com a velocidade ordinaria, soltando os silvos regulamentares.

Graças, porém, á presença de espirito do empregado do *fourgon* de cauda do comboio parado, que correu ao encontro do outro trem, fazendo-lhe signal de paragem, signaes que, apezar de vistos já tarde, fizeram com que o machinista do n.º 258 affrouxasse o andamento, o choque não foi tão violento, mas ainda assim 60 passageiros ficaram feridos mais ou menos, tendo um d'elles a perna direita partida.

A situação deve de ter sido das mais terriveis para os passageiros, em meio das mais densas trevas, soffocados pelas espessas nuvens de fumo das duas machinas, ouvindo o clamor dos sessenta feridos, e o da maior parte dos illesos aterrorisados!

A machina do trem 258 e o *fourgon* e uma carruagem do 38 ficaram inutilisados.

O empregado que tão corajosamente avisou o trem que avançava, salvando a vida de tantas pessoas, salvou, evidentemente, a sua propria.

## Os velocipedes nos caminhos de ferro

Aos velocipedes é actualmente applicada em todas as linhas ferreas de França a taxa da primeira série da tabella geral (0,16) sem majoração.

As companhias, no projecto que apresentaram para a revisão da sua classificação geral, fizeram figurar os velocipedes no numero das mercadorias que devem pagar 50 % a mais dos preços da primeira serie da tabella geral, quando não pesem 200 kilos sob o volume de um metro cubico.

Valendo-se d'esta modificação, demonstraram as companhias que na epocha em que se estabeleceu a actual classificação geral, 1879, os velocipedes tinham quasi sempre uma densidade superior a 200 kilos por metro cubico, mas que desde então se construíram sob os nomes de bicycles e tricycles, machinas aperfeicoadas, extremamente leves, que podem ter a majoração de 50 %.

As companhias, por outro lado, propozeram o augmento, para diversas mercadorias e principalmente para os velocipedes, da taxa mencionada no decreto sobre as despesas accessorias para o deposito das bagagens nas estações.

Esta proposta, bem como o projecto de classificação geral uniforme, está actualmente submettida á apreciação do serviço de fiscalisação do estado, e a questão será depois decidida pelo ministro das obras publicas.



## Os negocios da Companhia Real

O relatorio da sociedade de M. C. P. que temos presente, depois de expôr aos accionistas o estado das negociações para a regularisação da situação d'aquella sociedade, contém o seguinte periodo que transcrevemos:

Temos um excesso de despesas e encargos de 1.924.955,10 pesetas sobre os productos da exploração, o qual deveria ser coberto pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, conforme o contracto d'exploração de 22 de outubro de 1885, devendo tambem a dita companhia abonar 500.000 pesetas, em conformidade com o dito contracto, ou seja um dividendo de 10 pesetas, livre d'impostos, para as nossas acções. Estas duas sommas, que prefazem um total de 2.424.955,10 pesetas, foram-lhe lançadas em conta para a devida exactidão da nossa contabilidade; mas como, segundo acima se expõe, a companhia real deixou de abonar nos annos de 1891 e 1892 as quantias a cujo pagamento está obrigada conforme se vê pelo contracto de 22 de outubro de 1885, apresentamos o mappa dos productos e despesas d'aquella fórma, que dá uma ideia mais clara e exacta da situação da sociedade, resultando que não só não temos beneficios, como que a conta d'exploração apresenta um importante *deficit*, que nem ao menos permite fazer frente aos nossos encargos d'obrigações.

Tanto esta somma como as devidas pela companhia real, correspondentes a annos anteriores, ficarão cancelladas ao levar-se á execução, como fundadamente esperamos, o contracto de 15 de dezembro de 1892, reduzindo-se assim as garantias dos obrigacionistas, nos termos que já se expozeram, a partir do 1.º de janeiro do corrente anno.

Se compararmos o *deficit* accusado n'este relatorio com o que nos annos anteriores teve aquella rede, vemos que elle vae em augmento, o que nos prova quanto o accordo realisado pela companhia portugueza para se isentar das obrigações que contrahiui para com aquella sociedade é vantajoso para as nossas linhas, e da sua approvação depende a regularisação das finanças da companhia.

Sobre este accordo diz ainda o relatorio:

E' de esperar que a Companhia Real Portugueza cumprirá o contracto de 15 de dezembro de 1892, obtendo para isso quanto seja necessario, a approvação do governo portuguez, que ainda não lhe foi dada. Se, contra toda a espectativa, a companhia real não cumprir aquelle contracto, a nossa sociedade fará valer os seus direitos com tanta energia como consideração demonstrou para com a companhia portugueza emquanto se tratou de procurar soluções conciliadoras.

Tal não succederá, esteja certa a sociedade hespanhola, porque por parte do governo portuguez, já auctorizado pela carta de lei que publicamos na nossa *Parte official* d'este numero, não se fará esperar a resolução d'este importante assumpto em que o paiz é, mais que todos, interessado.

## Boletim financeiro

Lisboa, 15 de agosto.

A quinzena, que hoje finda, correu em geral pouco animada no tocante a assumptos economicos e financeiros. Continuaram as representações do grande commercio no sentido de obter modificações nos novos impostos que lhe são exigidos, quer pela lei do sello, quer pela lei da contribuição industrial. Parece que o sr. ministro da fazenda prometteu attender algumas d'essas reclamações e que ainda n'esta semana apparecerão na folha official as necessarias providencias n'esse sentido. Sem contestar que n'alguns pontos são justas as pretensões do alto commercio, não podemos deixar de notar que afinal quem paga tudo o que se exige é o funcionalismo e a classe dos juristas, porque todos os mais conseguem, mais ou menos, subtrahir-se aos sacrificios e aos encargos e assim succede que certos impostos calculados em 1892 em 700 contos de réis (imposto complementar progressivo) produziram nos primeiros oito mezes... apenas 100 contos de réis!

\*

Deve apparecer dentro de poucos dias na folha official o decreto reconstituindo a Junta de Credito Publico nos termos da carta de lei de 20 de maio de 1893. Tem corrido que algumas difficuldades foram levantadas por parte dos credores estrangeiros sobre a constituição da junta, mas as nossas informações dizem que se difficuldades houve não procederam de reclamações attendiveis dos credores estrangeiros, mas sim de circumstancias puramente internas, que nada tinha com a constituição da junta, mas sim talvez com a escolha do pessoal.

\*

Em Lisboa, durante a quinzena houve facilidade em descontos e emprestimos regulando o dinheiro para os primeiros de 6 a 6 1/2 e para reportes de 6 1/2 a 7 0/0. As inscrições animaram, mostrando boa tendencia, que determinará evidentemente a alta, quando se conclua a conversão, que pouco mais dará, visto que já são insignificantes as compras de titulos externos feitas em Londres. As obrigações do emprestimo de 1888 (4 0/0 com premios) sustentam o preço de 137500 réis. As de 4 1/2 (E) tiveram limitadas operações e o mesmo succedeu com as de 4 0/0 (1890). Tiveram maior procura as acções do Banco de Portugal, que subiram a 1127000 réis. As do Banco Lisboa & Açores e Commercial de Lisboa ficaram respectivamente a 857500 e 807000 rs. Continua a procura das obrigações prediaes, que sustentaram os preços (6 0/0 ass. 887100, 887500, 5 0/0 847500 réis). As obrigações Loanda, Ambaca, apesar do accentuado progresso das receitas da linha no primeiro semestre d'este anno e de haver já attingido o kilometro 240, servindo a *região do café*, continuam com a injustificada cotação de 437000 e 437500 réis.

\*

Depois de uma repentina regressão a 41 1/2 o cambio sobre Londres, perante as ofertas de ouro, modificou-se, ficando a 42 1/2 sem compradores. Sobre Paris regulou de 667 a 674. Esta semana devem chegar trez paquetes do Brazil, sahidos do Rio de Janeiro depois do cambio ter subido a 12, esperando-se por isso que tragam importantes remessas, que farão baixar o preço do ouro. O preço das libras chegou a 17220 réis, mas no sabbado ficou a 27140 réis com tendencia para a baixa. As letras a 90 dias sobre Londres foram negociadas a 42 1/8, mas tendo havido suspensão de ordens de compra por conta dos negociantes de trigo, o desanimo accentuou-se n'estes ultimos dias.

\*

Começou ante-hontem (13) o lançamento do cabo para os Açores, que foi amarrado proximo Carcavellos, seguindo para a ilha de S. Miguel a bordo do vapor *Seine* (o mesmo que lançou em 1873 o cabo da Madeira) que chegará alli no dia 20, em que, finalmente, ficará ligado áquelle historico archipelago com o mundo civilisado. Esta nova communicação telegraphica tem uma altissima importancia commercial e politica.

J. F.

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

|                                 | AGOSTO |       |       |       |       |   |       |       |       |       |       |       |    |       |    |
|---------------------------------|--------|-------|-------|-------|-------|---|-------|-------|-------|-------|-------|-------|----|-------|----|
|                                 | 1      | 2     | 3     | 4     | 5     | 6 | 7     | 8     | 9     | 10    | 11    | 12    | 13 | 14    | 15 |
| <b>Bolsa de Lisboa :</b>        |        |       |       |       |       |   |       |       |       |       |       |       |    |       |    |
| Inscrições assent.....          | 28,10  | 28,10 | 28,10 | 28,14 | 28,20 | - | 28,30 | 28,50 | 28,85 | 28,70 | 28,48 | 28,40 | -  | 28,40 | -  |
| " coupon.....                   | 28,40  | 28,30 | 28,40 | 28,40 | -     | - | 28,40 | 28,75 | 28,70 | 28,70 | 28,70 | 28,70 | -  | 28,70 | -  |
| Divida externa.....             | 27,60  | 27,50 | 27,60 | 27,65 | 27,65 | - | 27,80 | 27,80 | 28,00 | 27,80 | 27,80 | 27,90 | -  | 27,90 | -  |
| <b>Bolsa de Londres 3 0/0:</b>  | 21,87  | 22,12 | 22,12 | 22,12 | 22,12 | - | 22,12 | 22,00 | 21,81 | 21,62 | 21,62 | 21,62 | -  | 21,62 | -  |
| <b>Bolsa de Paris 3 0/0:...</b> | 22,00  | 22,12 | 22,06 | 22,12 | 22,18 | - | 22,06 | 22,09 | 21,81 | 21,75 | 21,74 | 21,81 | -  | 21,75 | -  |



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

| BOLSAS                       | TITULOS                            | 1893 - AGOSTO - DIAS |        |        |        |        |        |     |     |    |        |        |        |        |   |   |
|------------------------------|------------------------------------|----------------------|--------|--------|--------|--------|--------|-----|-----|----|--------|--------|--------|--------|---|---|
|                              |                                    | 1                    | 2      | 3      | 4      | 5      | 7      | 8   | 9   | 10 | 11     | 12     | 13     | 14     | — |   |
| Lisboa . . .                 | ACÇÕES Comp. Real Portugueza       | -                    | -      | 17.000 | -      | -      | -      | -   | -   | -  | 17.000 | -      | -      | -      | - |   |
|                              | " Ascensores mechanicos..          | -                    | 9.000  | -      | -      | -      | -      | -   | -   | -  | -      | -      | -      | -      | - |   |
|                              | OBRIG. Comp.ª Real Portugueza      | -                    | -      | -      | -      | -      | -      | -   | -   | -  | -      | -      | -      | -      | - |   |
| Paris . . . . .              | " Nacional . . . . .               | -                    | -      | -      | -      | -      | -      | -   | -   | -  | -      | -      | -      | -      | - |   |
|                              | " Atravez d'Africa . . . . .       | -                    | -      | -      | -      | 43.000 | 43.000 | -   | -   | -  | -      | 43.500 | -      | -      | - |   |
|                              | ACÇÕES Comp. Real Portugueza . . . | 75                   | 74,50  | -      | -      | 74,50  | 73     | -   | -   | -  | 73     | -      | -      | -      | - |   |
|                              | " Madrid-Caceres-Portugal.         | 48                   | 50     | 50     | -      | 50     | 50     | -   | -   | 73 | -      | -      | -      | -      | - |   |
|                              | " Norte de Hespanha . . . . .      | 142                  | 141    | 142    | 143    | -      | -      | -   | -   | 48 | 48     | 48     | -      | -      | - |   |
|                              | " Madrid-Zaragoza-Alicant.         | 167                  | 167,50 | 170    | 168,50 | -      | -      | -   | -   | -  | -      | -      | -      | -      | - |   |
|                              | " Andaluzes . . . . .              | 293                  | 293    | 296    | 299    | -      | -      | -   | -   | -  | -      | -      | -      | -      | - |   |
|                              | OBRIG. Comp. Real Portugueza . . . | 109                  | 107,50 | 106    | 108    | 108    | 107    | -   | -   | -  | 106,50 | 107,50 | 107,50 | 107,50 | - | - |
|                              | " C.ª da Beira Alta . . . . .      | -                    | -      | 80     | 84     | -      | -      | -   | -   | -  | -      | -      | -      | -      | - | - |
|                              | " Madrid-Caceres-Portugal.         | 138                  | 139,50 | 139,50 | 139    | 135    | 139,75 | 137 | 132 | -  | 136    | -      | -      | -      | - | - |
| " Norte Hespanha 1.ª hypot.  | 323                                | 322                  | 323,75 | 321    | -      | -      | -      | -   | -   | -  | -      | -      | -      | -      | - |   |
| " Atravez d'Africa . . . . . | -                                  | -                    | -      | -      | -      | -      | -      | -   | -   | -  | -      | -      | -      | -      | - |   |
| " Atravez d'Africa . . . . . | -                                  | -                    | -      | -      | -      | -      | -      | -   | -   | -  | -      | -      | -      | -      | - |   |
| Londres . . .                | " Atravez d'Africa . . . . .       | -                    | -      | -      | -      | -      | -      | -   | -   | -  | -      | -      | -      | -      | - |   |
| Amsterd . . .                | " Atravez d'Africa . . . . .       | 35                   | -      | -      | -      | -      | -      | 36  | -   | -  | 35     | -      | 36     | -      | - |   |
| Bruxellas . .                | " Atravez d'Africa . . . . .       | -                    | -      | -      | -      | -      | -      | -   | -   | -  | -      | -      | -      | -      | - |   |

Receita dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

| Linhas                                  | Periodo de exploração             | RECEITAS NO PERIODO |        |               |               |         |               | DESDE 1 DE JANEIRO |           |                      |                |            |             |
|---|-----------------------------------|---------------------|--------|---------------|---------------|---------|---------------|--------------------|-----------|----------------------|----------------|------------|-------------|
|   |                                   | 1893                |        |               | 1892          |         |               | Totaes             |           | Diferença a favor de |                |            |             |
|   |                                   | Kil.                | Totaes | Kilome-tricas | Kil.          | Totaes  | Kilome-tricas | 1893               | 1892      | 1893                 | 1892           |            |             |
| COMPANHIA REAL                          | Antiga rede e nova não garantida. | 23 29               | Julho  | 690           | 57.221:000    | 82:928  | 690           | 59.837:169         | 86:720    | 1.570.230:000        | 1.482.919:722  | 87.310:278 | -           |
|   |                                   | 30 5                | Agosto | "             | 66.274:000    | 96:049  | "             | 66.312:462         | 96:103    | 1.636.504:000        | 1.549.232:484  | 87.271:861 | -           |
|   |                                   | 23 29               | Julho  | 380           | 6.764:000     | 17:800  | 334           | 6.418:202          | 19:216    | 156.908:000          | 145.135:776    | 11.772:224 | -           |
|   |                                   | 30 5                | "      | "             | 7.062:000     | 18:584  | "             | 7.665:648          | 22:951    | 163.970:000          | 152.801:424    | 11.168:576 | -           |
| Sul e Sueste . . .                      |                                   | 2 8                 | Julho  | 475           | 12.689:030    | 26:713  | 475           | 15.029:340         | 31:640    | 366.722:300          | 349.324:690    | 17.397:610 | -           |
|   |                                   | 9 15                | "      | "             | 13.939:010    | 29:345  | "             | 14.727:800         | 31:003    | 380.661:310          | 364.052:490    | 16.608:820 | -           |
| Minho e Douro . . .                     |                                   | -                   | -      | 353           | -             | -       | 353           | -                  | -         | -                    | -              | -          | -           |
|   |                                   | 25 1                | Julho  | 253           | 5.897:963     | 23:312  | 253           | 5.537:284          | 21:886    | 137.475:169          | 128.405:286    | 9.069:883  | -           |
| Beira Alta . . . . .                    |                                   | 2 8                 | "      | "             | 4.815:616     | 19:034  | "             | 4.460:030          | 17:628    | 142.290:815          | 132.865:316    | 9.425:499  | -           |
|   |                                   | 9 15                | "      | "             | 4.711:272     | 18:621  | "             | 4.324:567          | 17:093    | 147.002:087          | 137.189:883    | 9.812:204  | -           |
| Nacional (Mirandella e Vizeu) . . . . . |                                   | 2 8                 | "      | 105           | 974:950       | 9:285   | 105           | 830:232            | 7:906     | 33.803:656           | 30.723:204     | 3.082:452  | -           |
|   |                                   | 9 15                | "      | "             | 1.314:969     | 12:523  | "             | 1.024:355          | 9:735     | 35.120:625           | 31.747:559     | 3.373:066  | -           |
| Norte de Hespanha . . . . .             |                                   | 8 14                | Julho  | 3393          | Ps. 1.584:762 | Ps. 467 | 3393          | Ps. 1.583:032      | Ps. 564   | Ps. 35.326:916       | Ps. 35.443:328 | Ps. -      | Ps. 116:412 |
|   |                                   | -                   | -      | -             | -             | -       | -             | -                  | -         | -                    | -              | -          | -           |
| Madrid — Zaragoza — Alicante . . . . .  |                                   | 16 22               | Julho  | 2672          | 936:808       | 350     | 2672          | 1.048:926          | 392       | 28.092:245           | 28.877:181     | -          | 784:936     |
|   |                                   | 23 29               | "      | "             | 842:297       | 315     | "             | 919:518            | 344       | 28.934:542           | 29.796:700     | -          | 862:158     |
| Andaluzes . . . . .                     |                                   | 25 1                | Julho  | 894           | 210:773       | 235     | 894           | 311:844            | 348       | 6.986:973            | 6.992:869      | -          | 5:896       |
|   |                                   | 2 8                 | "      | "             | 233:614       | 261     | "             | 226:030            | 252       | 7.220:587            | 7.218:889      | 1:698      | -           |
| Zafra a Huelva . . . . .                |                                   | 9 15                | "      | "             | 241:081       | 269     | "             | 217:703            | 243       | 7.461:669            | 7.436:592      | 25:077     | -           |
|   |                                   | 16 22               | "      | 180           | 47:607        | 264     | 180           | 49:849             | 276       | 1.263:919            | 1.439:090      | -          | 175:171     |
|   | 23 29                             | "                   | "      | 38:087        | 211           | "       | 54:471        | 302                | 1.302:007 | 1.493:562            | -              | 191:555    |             |
|   | 30 5                              | Agosto              | "      | 50:512        | 280           | "       | 55:332        | 308                | 1.352:519 | 1.549:094            | -              | 196:575    |             |

HORARIO OFFICIALMENTE CONFERIDO da partida e chegada de todos os comboios, em 16 de agosto

|   |   |  |  |  |   |  |   |  |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |   |  |   |  |   |   |  |   |  |   |   |  |  |   |  |   |  |  |  |  |  |  |
|---|---|--|--|--|---|--|---|--|---|---|---|---|--|--|--|--|--|--|--|---|--|---|--|---|---|--|---|--|---|---|--|--|---|--|---|--|--|--|--|--|--|
| Lisb. R. a Porto<br>Part. 8-45 t.   Cheg. 7-20 m.<br>10-0 t.   10-30 m. | Porto a Lisb. R.<br>Part. 2-45 t.   Cheg. 4-30 m.<br>7-0 t.   5-30 m. | Lisboa R. a Fig.ª<br>Part. 7-0 m.   Cheg. 3-0 t.<br>7-0 t.   3-15 t. | Fig.ª a Lisboa R.<br>Part. 3-15 t.   Cheg. 11-0 t. | Lisb. R. a Casc.<br>Part. 6-30 m.   Cheg. 7-56 m.<br>11-30 m.   12-52 t. | Casc. a Lisb. R.<br>Part. 8-30 m.   Cheg. 9-49 m.<br>9-30 m.   10-48 m. | Lisb. T. P. a Set.<br>Part. 8-0 m.   Cheg. 10-10 m.<br>4-30 t.   6-25 t. | Set. a Lisb. T. P.<br>Part. 2-30 t.   Cheg. 4-40 t.<br>Dom.ª e Sant.ª<br>4-50 t.   7-0 t. | orto a Valença<br>Part. 8-20 m.   Cheg. 1-26 t.<br>11-0 m.   3-15 t. | Valença a Porto<br>Part. 2-10 m.   Cheg. 8-19 m.<br>3-15 t.   5-15 t. | Vian. a Valença<br>Part. 7-0 m.   Cheg. 9-15 m. | Valença a Vian.<br>Part. 3-25 t.   Cheg. 5-20 | Porto a Braga<br>Part. 5-0 m.   Cheg. 8-10 m.<br>8-20 m.   10-45 m. | Braga a Porto<br>Part. 5-40 m.   Cheg. 8-19 m.<br>11-45 m.   2-15 t. | Vian. a Valença<br>Part. 5-40 t.   Cheg. 8-25 t. | Valença a Vian.<br>Part. 6-0 t.   Cheg. 10-30 t. | Beja a C. Branca<br>Part. 4-15 t.   Cheg. 7-6 t. | C. Branca a Beja<br>Part. 6-10 m.   Cheg. 9-0 m. | P. Novo a Set.<br>Part. 5-40 m.   Cheg. 6-7 m. | Set. a P. Novo<br>Part. 4-45 t.   Cheg. 5-7 m. | Beja a Faro<br>Part. 11-10 m.   Cheg. 7-40 t. | Faro a Beja<br>Part. 6-20 m.   Cheg. 2-30 t. | Fig.ª a V. Form.<br>Part. 5-25 m.   Cheg. 3-30 t. | V. Form. a Fig.ª<br>Part. 9-15 m.   Cheg. 8-0 t. | Figueir. a Pamp.<br>Part. 3-10 t.   Cheg. 4-48 t. | Pamp. a Figueir.<br>Part. 7-15 m.   Cheg. 9-10 m. | Pamp. a Mang.<br>Part. 6-35 t.   Cheg. 9-47 t. | Mang. a Pamp.<br>Part. 9-45 m.   Cheg. 12-54 t. | Mang. a Guarda<br>Part. 10-0 t.   Cheg. 12-50 m. | Guarda a Mang.<br>Part. 6-40 m.   Cheg. 9-28 m. | Porto a Vianna<br>Part. 5-0 m.   Cheg. 10-23 m. | Vianna a Porto<br>Part. 5-30 t.   Cheg. 10-30 t. | Nino a Braga<br>Part. 4-25 t.   Cheg. 5-0 t. | Braga a Nino<br>Part. 9-19 m.   Cheg. 9-54 m. | Port. a B. d'Alva<br>Part. 7-40 m.   Cheg. 3-15 t. | B. d'Alva a Port.<br>Part. 10-40 m.   Cheg. 6-30 t. | Porto a Tua<br>Part. 1-25 t.   Cheg. 9-20 t. | Tua a Porto<br>Part. 3-0 t.   Cheg. 10-45 t. | Porto a Regoa<br>Part. 6-0 t.   Cheg. 11-30 t. | Regoa a Porto<br>Part. 3-28 m.   Cheg. 8-19 m. | Regoa a B. d'Alv.<br>Part. 5-0 m.   Cheg. 10-10 m. | B. d'Alv. a Regoa<br>Part. 5-0 t.   Cheg. 10-10 t. |
|---|---|--|--|--|---|--|---|--|---|---|---|---|--|--|--|--|--|--|--|---|--|---|--|---|---|--|---|--|---|---|--|--|---|--|---|--|--|--|--|--|--|



## A gare de Saint-Lazare

Um jornal francez publica a respeito d'esta estação uns interessantes esclarecimentos que passamos a extrair:

Durante o anno findo o movimento de passageiros n'esta estação foi o seguinte:

Passageiros das grandes linhas:

|                              |           |
|------------------------------|-----------|
| Sahidos.....                 | 2.243:341 |
| Chegados.....                | 2.107:639 |
| Total.....                   | 4.350:980 |
| a mais do anno anterior..... | 590:265   |

Passageiros das pequenas linhas de Auteuil, S. Germain, Argenteuil e Versailles e seus ramaes:

|                              |            |
|------------------------------|------------|
| Sahidos.....                 | 14.639:275 |
| Chegados.....                | 14.139:809 |
| Total.....                   | 28.779:084 |
| a mais do anno anterior..... | 587:934    |

O total geral do movimento de passageiros na gare de Saint-Lazare elevou-se em 1892 á prodigiosa somma de..... 33.130:064  
ou a mais do que em 1891..... 1.178:199

Estes passageiros foram transportados pelos seguintes comboios:

|                          |         |
|--------------------------|---------|
| Das grandes linhas.....  | 71:247  |
| Das pequenas linhas..... | 222:547 |
| Total.....               | 293:794 |

o que dá a enorme média diaria de 805 comboios.

No anno corrente a companhia de Oeste tenciona ainda elevar esta cifra em mais 17:000 comboios, completando a somma de 310:000 comboios ou cerca de 850 comboios por dia.

Para um tal movimento o pessoal tem que ser forçosamente numeroso, e se aquellas cifras se tornam interessantes pelo avultadas que são, não é menos curioso ver o numero de empregados que formam o pessoal da estação.

E' o seguinte:

1 chefe de gare principal.

1 " " "

4 chefes adjunctos.

8 sub-chefes.

19 vigilantes chefes.

30 recebedores de bilhetes.

96 vigilantes de sallas e plataformas.

251 empregados do serviço de bagagens.

263 " " " " recovagens.

49 lampistas.

1 chefe agulheiro.

13 sub-chefes.

49 agulheiros.

12 " vigilantes.

Total 797 empregados, aos quaes ha que juntar 107 conductores de trens de grandes linhas e 79 dos de *banlieue*, que todos tem por séde aquella estação, formando um total de 983.

Quasi 1:000 empregados!

A estação está protegida por 4 postos deapparehos Saxby & Farmer contendo 177 alavancas, as quaes são movidas em cada 24 horas nada menos de 28 a 30:000 vezes!

## Linhas portuguezas

**O Caminho de Ferro do Monte, no Funchal.**—Foi inaugurada uma parte do caminho de ferro do Monte, destinado a facilitar a ascensão dos *touristes* ao pittoresco passeio da Senhora do Monte.

Da estação de Pombal á levada de Santa Luzia accumulava-se grande multidão de curiosos.

A locomotiva, que estava ornada de flores e encimada pela bandeira portugueza, foi benta pelo bispo do Funchal, D. Manuel Agostinho Barreto, e fez em seguida todo o percurso transportando as auctoridades e os convidados.

Na propriedade do sr. Manuel Pires foi servido um dilicado *copo de agua*, discursando os srs. dr. Manuel José Vieira, o bispo do Funchal, o par do reino sr. Agostinho de Ornellas, Porfirio d'Oliveira, Machado, director da companhia constructora, e capitão Sousa, director dos trabalhos. A banda de caçadores 12 tocou o hymno da carta e a multidão saudou estrepitosamente os oradores.

Aberta a linha á exploração, andaram os carros, que comportam sessenta pessoas, completamente cheios até a noite.

**Congresso de empregados.**—Está reunido o congresso dos empregados de caminhos de ferro que constitue a assembléa geral d'esta prospera associação e deve durar alguns dias, em repetidas sessões.

Na primeira sessão, domingo, foram apresentadas propostas para que se peça ao governo uma lei que regule a admissão, promoção e demissão dos empregados de caminhos de ferro, e auxilio d'este para uma caixa de reformas, e pensões ás viúvas.

Foram reeleitos quasi todos os membros dos corpos gerentes, os quaes ficaram assim constituídos:

**Direcção**—Presidente, Francisco Bernardo Pinto Saraiva; thesoureiro, José Duarte do Amaral; secretario, José Alfredo Lamas; vogaes, Henrique O'Donnell e Eduardo Augusto Gerval.—Supplentes: Eduardo Gemeniano de Penedo, Luiz Ferreira e Antonio Luiz dos Santos Oliveira.

**Conselho fiscal**—Pedro dos Santos Victoria, Sebastião Julio Peixoto e José Ferreira de Almeida.—Supplentes: José Antonio Pinhão Costa e Augusto Lopes Mimoso.

**Delegação do Porto.**—Ayres Pinto de Sousa, Francisco José da Silva Falcão, Antonio Augusto Gomes França; supplente, Antonio José Alcantara.

**Delegação da Beira Alta.**—Alfredo Cardoso e Silva, José Jorge Ribeiro, Arthur Coutinho Affonso; supplente, Francisco Cardoso Coutinho.

**Delegação de Vizeu.**—Dr. José de Mello Ferrari e Pedro Guilherme Montesenna; supplente, Jeronymo Cardoso.

**Agencias.**—Guimarães, Agostinho Megre Resteio; e Povia, Arthur Pinto Soares da Costa.

Sobre diferentes assumptos fallaram o sr. presidente do congresso, presidente da direcção sr. Pinto Saraiva e os srs. José Ferreira d'Almeida, Luiz Ferreira, Julio Ferreira, Gomes França, Silva Falcão, Coutinho Affonso e outros.

**Loanda a Ambaca.**—Já está em exploração até o kilometro 240 esta linha que será a mais importante da nossa Africa, attingindo a região do Cazengo, a mais productiva do traçado.

Em breve, diz-se, que abrirão mais 20 kilometros.

## Linhas hespanholas

**De Robla a Balmaseda.**—Em presença do engenheiro inspector do caminho de ferro do Noroeste fizeram-se experiencias, n'esta linha, da communição telephonica entre uma carruagem parada em plena via e a estação mais proxima, dando bons resultados, como se esperava. Effectivamente, apenas se estabeleceu a communição na carruagem e se fez a chamada para as estações, as relações entre as pessoas que estavam dentro do trem e as estações foram faceis e regulares, e por este motivo o chefe da exploração deu ordem para que as carruagens andem d'ora ávante sempre munidas dos appparelhos necessarios.

Creemos ser esta a primeira linha onde se estabeleceu d'uma maneira regular este serviço, que é da maior importancia nos casos de paragem em plena via, incidentes, etc.

**Val de Zafan.**—Foram approvados pelo senado os projectos de lei relativos á concessão de uma prorogação condicional para a construcção do caminho de ferro de Val de Zafan a San Carlos de la Rápita.

**Torraiba a Sória.**—Diz-se que se procedeu a um estudo para a junção d'este caminho de ferro com a linha de Madrid a Zaragoza, e que esta será provavelmente entre Torraiba e Fuenca-liente.

**Os secundarios.**—Realisou se nos salões da deputação provincial de Cadiz uma importante e numerosa reunião para se tratar da construcção de caminhos de ferro de via estreita, n'aquella provincia. Foram offerecidas sommas de dinheiro e materiaes, pelos representantes de quasi todos os povos interessados n'esta questão. Como o projecto já foi approvado pelas côrtes, o concurso para a construcção será annuciado dentro de 3 mezes.

Se por cá se fizesse o mesmo....

**Martorell e Igualada.**—Effectuou-se ha dias a inauguração d'este troço do caminho de ferro central catalão, com a assistencia, entre outros, do general Martinez Campos, do bispo de Wich, e do governador de Barcelona.

**Erros no guia official.**—O deputado sr. Bullón chamou a attenção do sr. ministro do Fomento para os erros que se encontram no *Guia oficial de ferro-carriles*, pedindo para que sejam conferridos officialmente os esclarecimentos que o referido livro publica, ou então que se prohiba que ostente o nome de *Official*.

## Linhas estrangeiras

### FRANÇA

Vão ser postas em circulação novas carruagens de 3.ª classe, nas importantes linhas na companhia Paris-Lyão-Mediterraneo. Teem notaveis melhoramentos.

As caixas attingem o comprimento de 11<sup>m</sup>,56. A altura interior é de 2<sup>m</sup>,12. Os bancos são inclinados, e teem almofadas de crina. Todas as carruagens teem sete compartimentos, entre os quaes um para senhoras e outro para fumadores. São munidas de freios de ar comprimido, e de tres cylindros de gaz de 4 metros de comprimento, para a illuminação. Além d'isso são montadas sobre 3 eixos, a fim de moderar a trepidação.

A assembléa geral dos accionistas da sociedade geral dos caminhos de ferro economicos decidiu que, desde o exercicio de 1893, uma parte dos lucros seja repartida, por meio de rateio, entre os empregados, conforme o cargo que cada um occupar.

Parte d'esta somma será entregue e o resto collocado na caixa nacional dos reformados por velhice, constituindo um livrete individual pertencente a cada reformado.

E' a primeira vez que o systema de participação nos lucros é introduzido nos caminhos de ferro.

### INGLATERRA

Torna a despertar interesse o proposto caminho de ferro entre Manchester e Glasgow. As auctoridades municipaes de Jedbeirgh e Selkirk estão fazendo todas as diligencias para que a nova linha passe por aquellas cidades. Por outro lado, os habitantes de Harwich estão igualmente anciosos para que o caminho de ferro passe pela sua cidade, e n'uma reunião realisada ha pouco tempo foi votada por unanimidade uma moção para se fazer todo o possivel para levar a effeito este melhoramento.

Está proposta uma nova linha de caminho de ferro, de cerca de 4 milhas de extensão, entre Manchester e Buxton, afim de dar mais desenvolvimento ás relações entre estas duas cidades. A actual linha do London Northwestern contorna a montanha ao este de Buxton, e occupa uma extensão de 12 milhas approximadamente, afim de vencer as difficuldades da grande differença de

nivel. Diz-se que, deixando a linha existente n'um ponto onde uma levada atravessa o valle de Coombe, seguindo por aquelle valle, e abrindo um tunnel n'um monte, se poderá obter novo caminho para Buxton, não se tendo assim a percorrer 4 milhas.

E' muito provavel que venha a ser construida esta nova linha.

## Mercado de metaes

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

Em 11 de agosto

**Cobre** —irregular, fechando, Spot Gobs & Gobs Lb. 41 <sup>8</sup>/<sub>9</sub> a Lb. 41 <sup>16</sup>/<sub>3</sub> — tres mezes, Lb. 41 <sup>17</sup>/<sub>6</sub> a Lb. 42 <sup>5</sup>/<sub>—</sub>—Rijo Lb. 45 <sup>10</sup>/<sub>—</sub> a Lb. 46 = melhor, Lb. 46 <sup>10</sup>/<sub>—</sub> a Lb. 47 = folhas Lb. 53 a Lb. 54.  
**Metal Amarello** — 4 d. <sup>5</sup>/<sub>8</sub> a 4 <sup>3</sup>/<sub>4</sub>.  
**Estanho** — firme — Straits Lb. 80 <sup>17</sup>/<sub>6</sub> a Lb. 81 <sup>17</sup>/<sub>6</sub> = Australiano, Lb. 83 a Lb. 83 <sup>10</sup>/<sub>—</sub> = tres mezes Lb. 80 <sup>13</sup>/<sub>—</sub> a Lb. 81 <sup>5</sup>/<sub>—</sub> = Inglez, Lb. 86 a Lb. 86 <sup>10</sup>/<sub>—</sub>.  
**Folha de flandres** — <sup>11</sup>/<sub>6</sub> a <sup>12</sup>/<sub>6</sub>.  
**Chumbo** — Inglez, Lb. 10 <sup>2</sup>/<sub>6</sub> a Lb. 10 <sup>5</sup>/<sub>—</sub> = Hespanhol, Lb. 10 a Lb. 10 <sup>2</sup>/<sub>6</sub>.  
**Chumbo, chapas** — Lb. 11 <sup>5</sup>/<sub>—</sub>.  
**Zinco** — Lb. 17 <sup>10</sup>/<sub>—</sub> a Lb. 17 <sup>12</sup>/<sub>6</sub>.  
 » folhas — Lb. 21 a Lb. 21 <sup>10</sup>/<sub>—</sub>.  
**Prata** — <sup>1</sup>/<sub>8</sub> de baixa, fechou a 34 d. <sup>5</sup>/<sub>8</sub>.  
**Mercurio** — Lb. 6 <sup>5</sup>/<sub>—</sub> em primeira mão, Lb. 6 <sup>1</sup>/<sub>6</sub> em segunda mão.  
**Antimonio** — Lb. 39 a Lb. 40.  
**Ferro** — Escocoz, pigs 42 <sup>3</sup>/<sub>1/2</sub> a dinheiro; 42 <sup>6</sup>/<sub>—</sub> a um mez. = Middlebro, 35 <sup>3</sup>/<sub>—</sub> a dinheiro; 35 <sup>5</sup>/<sub>1/2</sub> a um mez. = Hematite, 45 <sup>3</sup>/<sub>—</sub> a dinheiro; 45 <sup>5</sup>/<sub>1/2</sub> a um mez.

## Cognac Leone d'Oro

Do novo estabelecimento *La Corbeille*, na rua do Loureto, n.º 52, recebemos uma amostra d'este agradável cognac que nos parece da mais fina qualidade. O bouquet é excellente e a pureza irreprehensivel. Agradecemos a lembrança.

## Avisos de serviço

### Caminhos de ferro do Minho e Douro

Apeadeiro de Mollêdo

Previne-se de que, desde o dia 5 de agosto proximo, será considerada de execução permanente a paragem temporaria de um minuto do comboio n.º 1, correio, no apeadeiro de Mollêdo na linha do Minho.

Desde a mesma data estabelecer-se-ha tambem no referido apeadeiro o serviço de bilhetes de todas as classes, transporte de bagagens e mercadorias de grande velocidade para todas as estações d'estas linhas e vice-versa.

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

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

Fica pelo presente annullado e substituido o aviso ao publico —D-398— d'esta direcção, datado de 12 do corrente.

Porto, 26 de julho de 1893.

### Cobrança do imposto de sello

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

Verba n.º 380, nota de expedição pelo caminho de ferro, de mercadorias estrangeiras, transito internacional e transferencia de deposito, 30 réis; Verba n.º 381, boletim de entrega de mercadorias sujeitas a direitos nas estações de caminhos de ferro, da entrega que os empregados fazem aos da alfandega, 30 réis; Verba n.º 390, conhecimento, guia, cautella ou outro documento de transporte por via fluvial, ferrea ou terrestre, 60 réis; Verba n.º 391,

guia de bagagens vindas por via ferrea, 20 réis. Esta cobrança principia a vigorar em 5 do corrente.

Porto, 1 de agosto de 1893.

#### Apeadeiro de Villa Nova d'Anços

Desde 12 do corrente até 31 de outubro de 1893 os comboios mixtos n.º 5 e 6 terão uma paragem de 1 minuto no apeadeiro de Villa Nova d'Anços.

Lisboa, 9 de agosto de 1893.

Desde 16 do corrente o comboio n.º 153 que faz serviço entre Bemfica e Cascaes, terá a paragem de 1 minuto no apeadeiro de S. Domingos.

Lisboa, 12 de agosto de 1893.

## Arrematações

### Caminhos de ferro do Minho e Douro

#### Artigos de escriptorio.

No dia 26 do mez de agosto corrente, á 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 diversos artigos para escriptorio, que será feito segundo as condições para elle estabelecidas e que se acham patentes na secretaria dos armazens geraes onde podem ser examinadas nos dias não feriados, desde as 10 da manhã até ás 4 da tarde.

As amostras acham-se patentes na referida secretaria.

Os concorrentes são obrigados a fazer o deposito provisorio de 25.000 réis no cofre d'esta direcção, devendo apresentar no acto do concurso documento que prove terem effectuado o referido deposito, para poderem ser admittidos á licitação.

As propostas serão redigidas da seguinte fórma;

«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 2 do corrente mez, os artigos para escriptorio, constantes na relação junta ás referidas condições 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, 2 de agosto de 1893.

### Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

#### Fornecimento de teca

##### Repetição do concurso de 23 de junho

Esta companhia recebe propostas, até ás 12 horas de 5 de setembro proximo, para o fornecimento de 10 vigas de teca, de 6<sup>m</sup>, X 0<sup>m</sup>,50 X 0<sup>m</sup>,50. As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens, edificio da estação do Caes dos Soldados, e em Paris, na agencia da companhia, 28, rue Chateaudun.

Lisboa, 3 d'agosto de 1893.

#### Fornecimento de acetato de soda

Esta companhia recebe propostas até ao meio dia de 2 de setembro, para o fornecimento de 4.000 kilogrammas de acetato de toda, ordinario, e 200 kilogrammas de acetato de soda, anhydro. As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens, edificio da estação do Caes dos Soldados, e em Paris na agencia da companhia, 28, rue Chateaudun.

Lisboa, 3 de agosto de 1893.

#### Fornecimento de materiaes

Esta companhia recebe propostas até ás 12 horas do dia 21 do corrente mez de agosto, para o fornecimento dos seguintes lotes:

Lote n.º 1, 30.000 kilogrammas de petroleo.—Lote n.º 2, pregos d'arame e forjados.—Lote n.º 3, chaminés de vidro, vidraça, etc.—Lote n.º 4, drogas, tintas e verniz.

As condições estão patentes na repartição central dos armazens, edificio da estação do Caes dos Soldados, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde.

Lisboa, 5 d'agosto de 1893.

### Serviço de via e obras

#### TAREFA N.º 34

#### Fornecimento e assentamento de beton granito nas plataformas da estação d'Alfarellos

Superficie 533<sup>m</sup>2 — Base de licitação 506.000 réis

Na estação de Santa Apolonia em Lisboa, pela 1 hora da tarde do dia 26 d'agosto, serão recebidas propostas em carta fechada para a arrematação da tarefa n.º 34.

As propostas serão dirigidas ao sr. engenheiro chefe d'exploração em Lisboa, estação de Santa Apolonia, indicando no sobrescripto: «Proposta para o fornecimento e assentamento de beton granito nas plataformas da estação d'Alfarellos» e redigidas no teor seguinte: «Eu abaixo assignado, residente em... obrigo-me a executar a tarefa n.º 34 do serviço de via e obras da companhia real, segundo as condições patentes na repartição do mesmo serviço de via e obras e das quaes tomei pleno conhecimento, pela quantia total de... (por extenso).» Data e assignatura (esta por extenso e em letra bem intelligivel).

As condições e os desenhos estão patentes na mesma estação na repartição de via e obras.

Para concorrer a esta adjudicação, cada proponente fará previamente na caixa da companhia o deposito provisorio de 12.7650 réis, e sendo accete a proposta, este deposito será convertido em definitivo e elevado a 5 % do preço da adjudicação.

Para ser admittido a licitar é indispensavel ao concorrente apresentar: 1.º Um certificado do deposito feito na caixa da companhia; 2.º Um attestado que abone a capacidade do proponente para a execução da obra.

Lisboa, 9 de agosto de 1893.

#### Fornecimento d'oleos mineraes

Esta companhia recebe propostas até as 12 horas do dia 11 de setembro, na repartição de contabilidade dos armazens, edificio da estação de Santo Apolonia, para o fornecimento de 75.000 kilogrammas d'oleo mineral escuro e 25.000 kilogrammas d'oleo mineral claro.

As condições e amostras-typos estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens, edificio da estação de Santa Apolonia, e em Paris, na agencia da companhia, rue Chateaudun 2.

Lisboa, 11 de Agosto de 1893.

#### Fornecimento de caixas de lubrificação

Esta companhia recebe propostas até as 12 horas do dia 9 de setembro, na repartição de contabilidade dos armazens, edificio da estação de Santa Apolonia, para o fornecimento de 600 caixas para lubrificação d'eixos de carruagens e wagons.

As condições e desenhos estão patentes na repartição central dos armazens, edificio da estação de Santa Apolonia.

Lisboa 11 de Agosto de 1893.

## AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMMISSÕES

### RECOMMENDADAS

### MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS

### RECOMMANDÉES

**Lisboa.** — Amancio José Alves — Rua dos Bacalhoeiros.

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

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

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

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

**Leiria.** — Antonio G. d'Azevedo Batalha.

**Santarem.** — José F. Canha.

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

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

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

**Liverpool.** — Edwards Brothers — Alexandra Buildings.

**Manchester.** — Edwards Brothers — Jackson Row, 14.

**Hamburgo.** — Augusto Blumenthal.

Typographia do Commercio de Portugal

35 — Rua Ivens — 41

Papel feito especialmente pela Companhia do PAPEL DO PRADO

# AGENDA DO VIAJANTE

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

## AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR

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

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

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

**LISBOA Hotel Durand**—Rua das Flores, 71 — 1.<sup>er</sup> class —English family hotel.—Proximo de theatros e centro da cidade. — Gabinete de leitura.

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

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

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

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

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

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

**LISBOA London Hotel** — Caes do Sodré, rua e travessa do Corpo Santo, entrada em n.º 10. — Perto do Tejo, ministerios, theatros, etc. — Preços 1\$000 réis em diante.

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

**LISBOA Grand Hotel de l'Europe.** — Maison française de 1.<sup>er</sup> ordre — au centre de la ville. — Prop. M. Estrade, 16, rua do Carmo.

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

**CASCAES Hotel Central.** — De 1.<sup>er</sup> ordre — Cuisine et service français — Salles de lecture et de conversation — Grand confortable — On parle toutes les langues.

**CASCAES Hotel do Globo.** — Praça da Rainha D. Amelia. Um dos melhores da villa, cozinha esmerada, jantares para casamentos, etc. — Proprietaria Anna Vieira.

**CINTRA Lawrence's Hotel** — Frequentado pela primeira sociedade portugueza e estrangeira. Bons quartos e salhas por preços modicos.

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

**CALDELLAS Grande Hotel da Bella Vista.** — De 1.<sup>a</sup> ordem. Serviço esmeradissimo, bellos horisontes; a 15 kilometros de Braga. Aguas hyposalinas.

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

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

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

**TORRES VEDRAS Grande estabelecimento balnear dos Cueos.** — Nova instalação de 1.<sup>a</sup> ordem com todos os melhoramentos modernos.

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

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

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

**BUSSACO Hotel Restaurant da Matta.** — Service de 1.<sup>er</sup> ordre. Seul établissement situé au centre de la matta. Prop. Paul Bergamin.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

# Materiaes de construccão

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

## Madeirasas

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

## Material de ferro, zinco e chumbo

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

## FOGÕES PARA SALAS

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

## Material ceramico

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

## MATERIAL PARA ESTUQUE,

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

## Materiaes diversos

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

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

**85 - RUA DO CAES DO TOJO - 85**

Telegrammas a **LINO - LISBOA**

## INDUSTRIA NACIONAL

PRODUCTOS DA

# Companhia Portuguesa Hygiene

DIRECTOR TECHNICO: E. ESTACIO

### Emulsão ESTACIO

De oleo de figado de bacalhau puro com os hypophosphitos de cal e soda

Esta emulsão, diluida com agua, forma um leite agradavel.

Digere-se e assimila-se facilmente.

Não offerece a repugnancia que produzem os oleos. Evita ao estomago o penoso trabalho do emulsionante.

Por isso ella é preciosissima para todos os estomagos, ainda os mais delicados e debéis, como os de crianças e convalescentes, etc.

**Preço 400 réis**

### Saes granulados effervescentes

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

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

Como purgativo: Citrato de magnesia granulado e effervescente.

Contra a anemia, chlorose, etc.:

Tratato de potassa e ferro granulado effervescente.

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

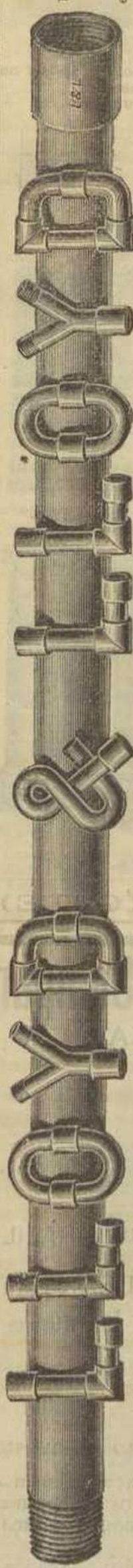
Preparam-se, além d'estes saes effervescentes, quaesquer outros por encomenda.

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


DEPOSITO GERAL

**61, Rocio — Pharmacia ESTACIO — Rocio, 61**


MARCA registrada  
**L & L**  
em Portugal




MARCA registrada  
**L & L**  
em Portugal




WARDER TO LLOYD & LLOYD



WARDER TO LLOYD & LLOYD



WARDER TO LLOYD & LLOYD



VITAM COLVERE IN ARTES

**Tubos de todos os diâmetros, comprimentos e espessuras**

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

**Birmingham, Londres, Liverpool e Manchester. FABRICAS: Albion Tube Works, Birmingham e Coombs-Wood Tube Works, Haleowen.**  
Fabricantes de todas as classes de tubos de ferro forjado e aço e accessorios para os mesmos.

**Tubos para caldeiras fixas, locomotivas e maritimas, para sondas, postes, etc., para pressão hydraulica e atmosferica, cylindros de vacuo, etc., etc.**  
Tubos para gaz, agua e vapor. Tubos para vinho, para injectores. Tubos especiaes para fins especiaes. Tubos, etc., soldados pela electricidade.

**Todos os tubos d'estas fabricas são submettidos a repetidas provas hydraulicas, a fim de garantir as resistencias**  
Empregam 1:000 operarios e machinas a vapor representando um aggregado na força de 500 cavallos indicados.

**Para especificações, etc., etc.**

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

# H. PARRY & SON

## Officinas de machinas

### Caldeiras e construcções navaes

34, Rua Vinte e Quatro de Julho, 36 ESTALEIRO  
NO

**LISBOA GINJAL**

## VIUVA SERZEDELLO

### DEPOSITO DE DROGAS

Productos chimicos e pharmaceuticos

VENDA POR GROSSO E A RETALHO

SOBRE PREÇOS E FORMAS DE PAGMENTOS

RESPONDE NA VOLTA DO CORREIO

23, PRAÇA DO MUNICIPIO, 24

**LISBOA**

FABRICA  
DE

## H. SCHALCK, SUCCESSORES

Calçada do Cascão — Lisboa

Premiado em todas as exposições—Depositos: 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 machina, carda ingleza, brocha, tacha, cravinho, belmazes, etc., etc. Botões de metal finos e ordinarios, botões de fazendas de lã, seda, etc. etc., e botões de caroço. Colchetes de todos os tamanhos e qualidades. Capsulas para garrafas, botões e frascos em as as côres e tamanhos.

## DEPOSITO DE PRODUCTOS CERAMICOS

DE

### João Carlos da Fonseca

66 — Rua de Vasco da Gama — 66

**LISBOA**

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

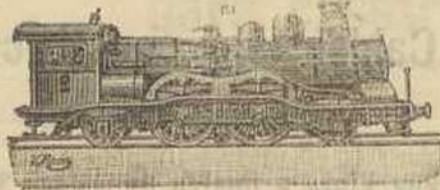
**Preços limitadissimos**

SOCIEDADE ANONYMA DAS  
**OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO DE LA MEUSE**

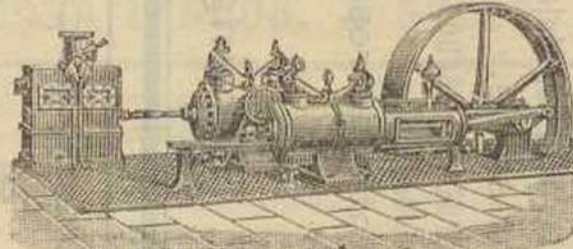
Fundada em 1835, em **LIÈGE** (Belgica)  
Director-gerente — **Mr. F. TIMMERMANS**, — Eng. nheiro



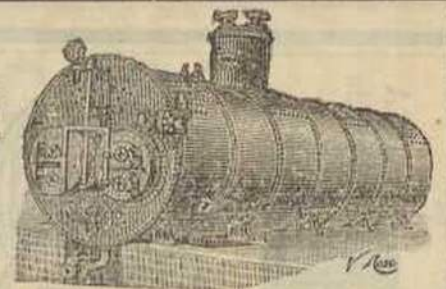
Locomotivas para minas, Fabricas, estaleiros, Obras publicas, etc., etc.



Locomotivas de todas as forças para grandes linhas e tramvias.



Machinas de vapor com simples, dupla ou triplice expansão, systema Compound, privilegiado para dynamos, moinhos, fabricas diversas.



Caldeiras de vapor de todos os systemas em ferro ou em aço.



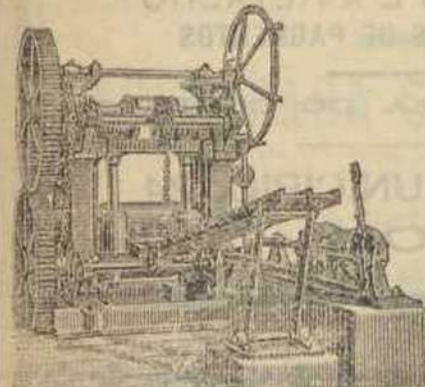
**ESTALEIRO NAVAL**

Dragas  
Botes de vapor para viajantes.  
Rebocadores.

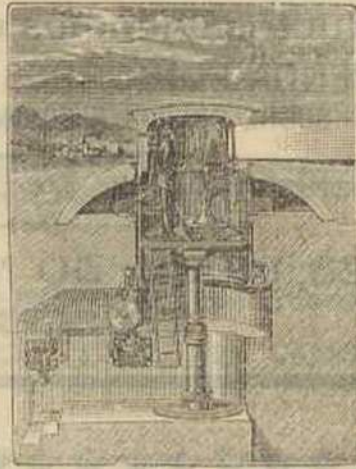
**TURBINAS da systema MAHLER**

Machinas e accessorios para distribuição de aguas de alimentação nas cidades.

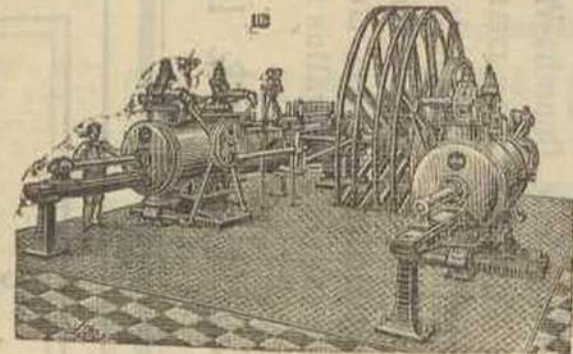
**INSTALAÇÕES para PORTOS**  
Machinas Accumuladores e gruas hydraulicas. Bombas para esvaziar as estivas de reparo. Bombas e tubos de pressão.



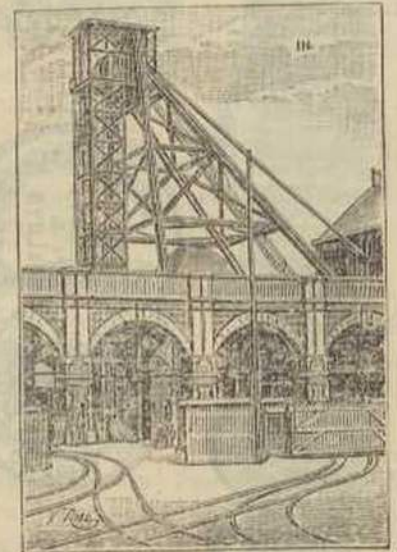
Motores e trens de laminadores, machinas sopradoras. Elevadores, convertidores, martellos-pilões. Apparelhos para aquecer o ar.



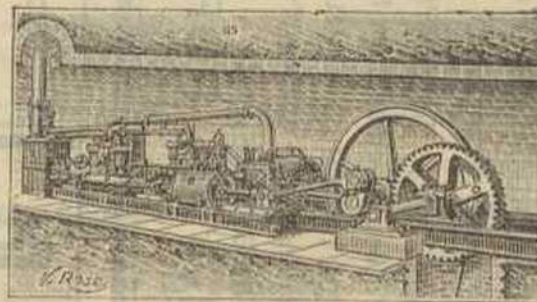
**MATERIAL DE GUERRA**  
Cupulas privilegiadas, rotatorias e a eclipse, para canhões, obuzes, projectadores de luz e observadores.



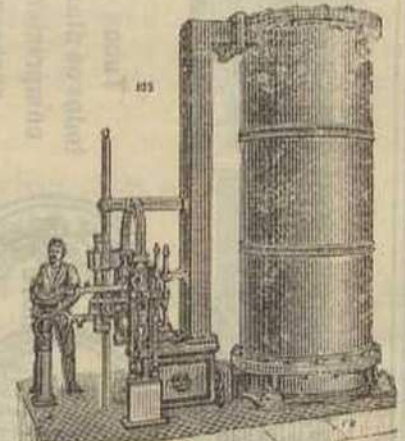
Machinas de extracção de todas as forças, systema privilegiado e outros. VENTILADORES. Cabrestantes de vapor e ar comprimido. COMPRESSORES de ar, privilegiados.



ESCORAS e MOLETAS



Bombas de esgoto subterraneas, systema Compound privilegiado. Machinas para esgoto de tracção directa, etc., etc.



A. B. C. CODE USED 1883. Dirigir as cartas e telegrammas: — Chantiers Meuse Liege **(BELGIQUE)**

**J. B. FERNANDES & C.ª**

Successores de José Gregorio Fernandes

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

Armazens de ferro e aço de todas as qualidades

**Carvão de pedra para forja**

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

37 A, Beco do Carvalho, a S. Paulo, 37 A  
268 a 272, Rua Vinte e Quatro de Julho, 268 a 272

Armazem de ferragens, folha de Flandres, estanho, zinco, cobre, latão, chumbo em barra, laminado e de 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

**M. Gonçalves**

Cirurgião-dentista

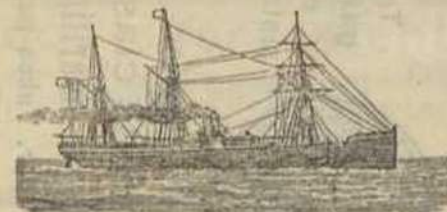
RESIDENCIA CONSULTORIO

L. do Calvario, 23, 2.º

R. N. do Almada, 69, Lisboa.

**Royal Mail Steam Packet Company**

(MALA REAL INGLEZA)



A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Em 28 de agosto o paquete MAGDALENA para:  
Pernambuco, Maceió, Bahia, Rio de Janeiro,  
Montevideo e Buenos-Ayres

Para Southampton

O paquete THAMES esperado em 12 de agosto

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

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

**AGENTES**

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

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