

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑA

Contendo uma PARTE OFICIAL, 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 Bon; Em Bruxellas, Alib. Urban, Engenheiro

REDACÇÃO — Conde Barão, 91 — LISBOA

SUMMARIO

Os certificados consulares.

A nossa carta da Belgica, por A. Urban.

Parte oficial — receita e despesa do caminho de ferro d'Ambaca, portarias de 15 e 19 de setembro do ministerio das obras publicas.

Medidas sanitarias.

Os banhos dos Cuacos.

Notas de viagem — X — Malaga.

Mais uma vez as reduções de 50 por cento.

A velocidade nas linhas francesas.

Tratado do commercio com a Hespanha.

Entre as duas Americas.

Publicações recebidas.

Commecio Portuguez.

Os negócios da Companhia Real.

Carteira dos accionistas.

Boletim financeiro — de Lisboa, por J. F.

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

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

Receita dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhóis.

Horário dos comboios em 1 de outubro.

Real Associação Naval.

Linhos portuguezas. Duas novas linhas — Beira — Outra nova linha — Vale do Vouga.

Linhos hespanhóis. — Tarragona-Zaragoza-Valladolid a Ariza — Novas linhas — De Olot a Gerona — Estação de Salamanca — Noguera-Pallaresa — Linares a Almeria.

Linhos estrangeiros. — França — Repùblica Argentina — África Oriental — Alemanha — Estados Unidos — Repùblica Argentina.

A questão Tranway.

A casa Hermann Schelling.

Mercado de metais.

Avisos de serviço.

Arrematações. — Casas recommendedas. — Agenda do viajante. — Annuncios.

Vapores a sahir do porto de Lisboa.

Os certificados consulares

EIL-OS de novo — os benemeritos! — a proteger-nos contra o terrível hospede gangetico que podia muito bem, ou muito mal, atacar-nos.

Ah! se não fossem elles, os sollicitos, os misericordiosos attestados que acompanham — desde a fronteira — a mercadoria que entra, quantas toneladas de microbio viriam por ahi dentro em cada simples encomenda... de 10 kilos de peso!

N'uma velha revista do anno — e bons annos ha! — no extinto theatro de Variedades, lembra-nos que, a propósito das feras com que um tal mr. Barnabó emocionou um dia a população lisbonense, um visitante notava que as jaulas eram muito fracas.

— Ah! não tem duvida; respondia o *ménageur*, se o leão se solta e mata duas ou tres pessoas, põe-se-lhe uma jaula mais forte, e está tudo remediado.

Com os certificados consulares para as mercadorias que entram pelas fronteiras, o caso é bem parecido é por igual energico e a tempo o remedio. Se o cholera vem escondido no volume para se inocular subrepticamente no nosso organismo, chegada a mercadoria a Tuy, a Fregeneda, a Fuentes de Oñoro, Valencia d'Alcantara ou Badajoz, o nosso representante consular, ao saber que o volume está na estação ou que, pelo menos, ali vai passar, preenche um attestado de que, n'aquelle data, aquella localidade passa sem novidade na sua importante saude, recebe em troca 2.000 réis, modestamente convertidos, ao par, em 11 pesetas, e já não ha perigo. O pó de perlimpimpim do attestado tirou o microbio do volume a alguns kilometros de

distancia, o que, a final, não admira porque tambem tirou uns 2.000 da algibeira do consignatario que ainda está mais longe.

Francamente, digam-nos, é isto serio? Pôde-se escrever sobre tão ridícula comedia sem que a pena descambe para o jocoso? Pois não é isto verdadeira farçada que nada mais significa do que a brandura com que se permite que, por uma errada interpretação das leis, uns sujeitos se locupletem com um emolumento que prejudica todo o commercio, praticando mais que uma falta — um crime — porque da existencia e aceitação de tão grotescos documentos pôde advir grave perigo para a saude de um povo inteiro?

Já aqui o dissémos: não nos leva o nosso egoísmo na defesa dos interesses dos caminhos de ferro, nem de todo o paiz, mesmo, até combater que se empreguem todas — todas, entenda-se bem — as providencias tendentes a salvar a nossa população do terrível contagio. Não regateamos o elogio a todas as mais energicas disposições que se tomem n'esse sentido; custem ellas o que custarem em dinheiro e sacrificios, uma vida só que por elles se salve vale-as bem, pelo menos em nome da humanidade. Mas, por isso mesmo não podemos admittir que essas vigilancias sejam illudidas, essas prevenções sophisticadas por uns sollicitos preenchadores de impressos, sem olharem ás consequencias d'esse acto mais que á verba que elle representa para a sua receita.

Uma expedição vem de Zaragoza, por exemplo, para o nosso paiz. O aviso de 20 do corrente publicado no *Diario* de 21 considera infeccionada aquella província.

Mas o expedidor teve o cuidado de, para que ella passe, envial-a a Valencia de Alcantara, para d'ali ser reexpedida.

Pois bem: feita esta operacão, o chefe da estação apresenta ao nosso consul a respectiva guia e o nosso representante, no seu escriptorio, toma um impresso e preenche n'ele os dizeres necessarios para poder receber 2.000 réis, certificando que *Valencia de Alcantara está isenta de contagio!*

Recebidas as 11 pesetas, a expedição pôde seguir para o posto sanitario onde é beneficiado por meio de fumigacões ou da estufa a vapor.

Para que serve tal documento? Para nada.

Ora a lei diz que «é indispensavel attestado consular da proveniencia» e portanto o que o nosso consul deveria fazer era *certificar-se de que a proveniencia da remessa era efectivamente Valencia de Alcantara*, sem necessidade de dizer que esta povoação está indemne, porque para isso cá está a junta consultiva de saude publica, que não declarou aquelle ponto infeccionado. O que era indispensavel era que o nosso representante *visse o volume*, examinasse a escripturação, procurasse ou chamasse á sua presença o expedidor e averiguasse bem qual é a proveniencia de remessa.

Com isso sim, ganharia honrada e legalmente os seus 2.000 réis ou maior quantia, que não a julgaria-

mos mal empregada. Assim, como se está praticando, o certificado, além de inutil, pode mesmo ser traíçoeiro; em todo o caso é prejudicial ao commercio que o paga escusadamente, e até representa uma usurpação de direitos e rendimentos, se na verdadeira origem da remessa ha consul portuguez, ao qual legitimamente competia passar o *attestado consular da proveniencia*, como manda o aviso de 20 d'este mez.

No que respeita ao caminho de ferro é, na verdade, para lastimar que as companhias estejam fazendo sacrifícios para diminuir os preços das tarifas, no intuito de, beneficiando as mercadorias no seu custo de transporte, promover o aumento do tráfego, e por outro lado se esteja sobrecarregando as despesas de arraste da mais insignificante expedição com uma verba elevada e inutil absolutamente.

Aos srs. ministros do reino e estrangeiros sabemos que teem já sido presentes queixas dos consignatários de mercadorias, a este respeito. Bom seria que essas queixas fossem attendidas, obrigando os certificados a serem passados pelas autoridades locaes de procedencia, e reduzindo esses emolumentos a uma quantia razoável.

A nossa carta da Belgica

Bruxellas, 9 de setembro.

Diminuiram, n'uma grande proporção, as receitas ordinarias dos comboios de passageiros nas linhas do Estado, em consequencia de terem sido postos em vigor os bilhetes de assignatura quinzenaes.

Este resultado impressionou fortemente a administração.

Assegura-se que M. Vandenpeereboom acaba de adoptar providencias que permitem o pagamento aos trimestres, das assignaturas de 3.^a classe.

As quantias a pagar nos dois primeiros trimestres são maiores que as dos dois ultimos, e o preço da assignatura é aumentado em 10 %.

O comboio de luxo Bruxellas-Ostende que devia ser suprimido em meados de setembro, será prorrogado até 1 d'outubro, em consequencia do pedido que, nesse sentido, fez o rei á administração dos caminhos de ferro do Estado.

Diz-se que M. Vandenpeereboom está tratando activamente de coordenar em uma nova edição as diferentes tarifas internas para o transporte de mercadorias.

Parece igualmente que se está procedendo á revisão de diversas collecções de instruções, tornadas incompletas ou confusas, devido ás numerosas transformações feitas desde ha alguns annos, nos diferentes serviços de caminho de ferro.

Devo todavia acrescentar que estes trabalhos são muito extensos, sendo por isso difícil dizer por quanto, ao certo, a data em que poderão ser publicados.

As offertas para a adjudicação de material para os caminhos de ferro do Estado, em 6 de setembro, foram: Cockerill — fr. 114.45 para 150 toneladas de chapa de ferro.

Boël — fr. 115, para 300 toneladas de ferro ou aço.

Usines d'Ongrée — fr. 116, para 300 toneladas de ferro ou aço.

Société de Monceau-sur-Sambre — fr. 117.30 para 100 toneladas de chapas de ferro.

Teve lugar em 6 de setembro a adjudicação dos dois lotes de briquettes para a marinha ao preço de fr. 15.50 por tonelada.

Dou, a seguir, um quadro comparativo do numero de wagons, dos caminhos de ferro do Estado, empregados no servico de transporte de mercadorias, durante a semana de 3 a 9 de setembro de 1893 e a semana correspondente do anno de 1892:

Natureza dos transportes	Número de wagons carregados		a mais	
	1893	1892	1893	1892
Transportes do publico:	—	—	—	—
Carvão de pedra e coke	25.531	21.694	3.837	—
Outras mercadorias	36.972	33.148	3.824	—
Transportes em serviço:				
Diversos	2.389	3.458	—	1.069
Combustiveis	1.611	1.550	61	—
Totaes.....	66.503	59.850	7.722	1.069

A média da circulação diaria em 1893 foi, portanto, de 9:500 wagons.

Com respeito ao canal do Rheno á Meuse, projectado por dois engenheiros d'Aix-la-Chapelle e do qual se ocupam actualmente muito aqui, devo informar-o que este projecto não tira uma pollegada de terreno ao territorio hollandez para o traçado do canal. Este passa da Allemania para a Belgica atravez do territorio neutro de Moresnet, afim de melhor evitar a ingerencia do governo neerlandez n'este negocio, que lhe não diz respeito.

Informam me que se está organizando uma commissão em Antuerpia, para o estudo do projecto d'este canal.

Foram reatadas, na semana passada, as negociações para a conclusão d'um tratado de commercio entre a França e a Belgica.

Segundo parece, o nosso governo mostrou desejos de chegar a uma solução em meados de outubro, isto é, antes da abertura das camaras.

A illuminação electrica em Bruxellas poderá ser inaugurada em meados do mez de outubro.

As installações da officina central, em via de conclusão, estarão promptas n'essa epocha e a rede distribuidora estará concluída nos bairros onde se faz mais uso da electricidade, segundo o numero de assignaturas que o serviço communal tem recebido.

Dos 20 centros de distribuição que ha a prover, doze ficarão promptos em meados de outubro. O resto será concluido consoante as necessidades.

Os tubos já collocados são em numero superior a 16.000, representando um extensão total de mais de 50 kilometros. Até agora ainda nenhum incidente imprevisto veiu contrariar os projectos da Companhia. O sistema que esta emprega é o mesmo usado em Londres onde mais de 400 kilometros de cabos subterraneos se acham collocados.

A. Arban.

Parte oficial

Ministerio da Marinha e Ultramar
Direcção geral do Ultramar

Caminho de ferro de Loanda a Ambaca

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

RECEITA

Designações	Riometeros explorados	Número de passageiros	Peso	Importância
Grande velocidade :				
Passageiros		13:845	-	10:635 \$ 310
Bagagens e recovagens.	240	-	-	1:677 \$ 810
Diversas		-	-	788 \$ 170
Mercadorias		-	2.348:462	11:970 \$ 100
		13:845	2.348:462	25:071 \$ 390

DESPESA

Conservação (via e obra)	18:221 \$ 845
Tracção (locomotivas, combustivel, pessoal), etc..	21:253 \$ 951
Material circulante (limpeza e reparações)	- \$ -
Trafego (pessoal, expediente das estações, etc.)	6:838 \$ 495
Diversos (encargos g. raes)	11:220 \$ 808
	57:534 \$ 999

RESUMO

Receita	25:071 \$ 390
Despesa	57:534 \$ 999
Deficit	32:463 \$ 609

Secretaria de estado dos negócios da marinha e ultramar, em 14 de setembro de 1893.—O chefe da repartição, *Tito Augusto de Carvalho*.

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção dos serviços de obras publicas

Repartição de caminhos de ferro

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer do conselho superior das obras publicas e minas de 24 do mez findo: ha por bem aprovar o projecto datado de 3 de junho ultimo, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes do apeadeiro de S. João do Estoril ao kilometro 20,454 do ramal do caminho de ferro do caes dos Soldados a Cascaes, devendo fazer-se no projecto da latrina as modificações com que foi aprovado por portaria de 30 de abril ultimo o projecto da estação do Valle de Santarem, como propôz o director da 1.ª direcção fiscal em seus officios n.º 43 e 866 de 13 de janeiro ultimo e 12 de agosto findo, e empregar as campainhas de alarme ou outro signal de protecção para segurança da circulação dos comboios.

O que se communica ao respectivo director fiscal para os efeitos devidos.

Paço, em 15 de setembro de 1893.—*Bernardino Luiç Machado Guimarães*.

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

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 17 de agosto findo, do conselho superior de obras publicas e minas: ha por bem aprovar o projecto datado de 8 de julho ultimo, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, de uma linha de resguardo no apeadeiro das Quintás, ao kilometro 266,025 da linha ferrea do norte.

O que se communica ao respectivo director fiscal para os efeitos devidos.

Paço, em 15 de setembro de 1893.—*Bernardino Luiç Machado Guimarães*.

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

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 21 de agosto findo, do conselho superior de obras publicas e minas: ha por bem aprovar o projecto datado de 25 de maio ultimo,

apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, de taboleiros metalicos destinados a substituir os actuais quatro tramos de 15 metros de vão da ponte do Simões sobre o rio Arunca ao kilometro 181,596 da linha ferrea do norte.

O que se communica ao respectivo director fiscal para os efeitos devidos.

Paço, em 15 de setembro de 1893.—*Bernardino Luiç Machado Guimarães*.

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

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer do conselho superior de obras publicas e minas de 7 do corrente mez: ha por bem aprovar o projecto datado de 22 de julho ultimo, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, de uma linha de resguardo que a mesma companhia pretende estabelecer na estação de Espinho, do caminho de ferro do norte.

O que se communica ao respectivo director fiscal para os efeitos devidos.

Paço, em 15 de setembro de 1893.—*Bernardino Luiç Machado Guimarães*.

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

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer do conselho superior de obras publicas e minas de 21 de agosto findo: ha por bem aprovar o projecto datado de 19 de junho ultimo, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes do novo taboleiro metalico de 31 metros d. v. destinado a substituir o actual da ponte de Melga, situada ao kilometro 167,347 do caminho de ferro do norte.

O que se communica ao respectivo director fiscal para os efeitos devidos.

Paço, em 15 de setembro de 1893.—*Bernardino Luiç Machado Guimarães*.

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

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer do conselho superior de obras publicas e minas de 7 de setembro: ha por bem aprovar provisoriamente, nos termos em que foi dada a auctorisação para exploração da linha de S. Gens a Mathosinhos, o projecto apresentado pela companhia do caminho de ferro do Porto à Povoa e Famalicão de uma curva de 150,23 de raio para ligar a linha do Porto à Povoa com a de S. Gens a Mathosinhos, bem como do desvio da linha de resguardo que aquella companhia tenciona estabelecer proximo da estação da Senhora da Hora.

O que se communica ao respectivo director fiscal para os efeitos devidos.

Paço, em 19 de setembro de 1893.—*Bernardino Luiç Machado Guimarães*.

Para o director da 2.ª direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro.

Medidas sanitarias

As que estão actualmente em vigor para as procedencias de Hespanha e que interessam a todos os transportadores por caminhos de ferro são os seguintes:

Passageiros:—Estão sujeitos a inspecção sanitaria os passageiros que entram pelas fronteiras.

Os que pela respectiva inspecção sejam considerados indemnes, receberão guia de apresentação á competente auctoridade policial do ponto para onde se dirigirem, afim de serem observados por medico durante os primeiros cinco dias, sendo-lhes intimado o local e hora a que, para esse efecto, devem comparecer, sob pena de desobediencia no caso de faltarem.

Bagagens:—As roupas sujas e outros objectos que os passageiros tragam nas bagagens e que ao medico inspecto pareçam constituir perigo para a saude publica não serão admittidas. Estes objectos serão inutilizados.

Os mais artigos de uso proprio, não comprehendidos na disposição antecedente e que chegarem ao reino pela via terrestre, serão desinfectados nos postos estabelecidos na fronteira, quer pela estufa de vapor sob pressão, quer pela camara de sulfuração.

Mercadorias: — É absolutamente proibida a entrada das seguintes mercadorias, procedentes de pontos infecionados de cholera morbus, ou seja das provincias de Biscaya, Zaragoza, Navarra e Santander:

Fructas verdes, legumes verdes, hortaliças verdes, trapos, artigos de cama, encommendas postaes e amostras (salvo vindo sómente em transito resguardadas por envolucros devidamente alcatroados ou saturados de acido phenico), roupas sujas, lás, adornos de quarto, como tapetes, cortinas e reposteiros, mobilia usada, mobilia estofada ou forrada de tecido, calçado usado, fato velho, excepto o que fôr bagagens dos passageiros, crina vegetal, estrumes, materias organicas em decomposição, despojos de animaes, como sangue, couro, pelles e pellos, crina animal, pennas em estado natural, cabellos e ossos, carne verde, ensaccada ou salgada, presuntos e salames, colla, gelatina, banhas, manteiga, bagaco de uva ou de azeitona, pão e seus productos similares, fermento, aves vivas ou mortas, peixe fresco, secco ou salgado, ovos, cera em rama, leite, lacticinios, materias alimentares conservadas, carruagens usadas, biscoitos e bolachas, tabaco em folha ou manipulado.

Teem livre admissão: — Minerio, cortiça e carvão mineral, a granel e em wagons abertos que não tragam outra carga; metaes em bruto e trabalhados, sem envolucros susceptiveis, madeiras de construcção e substancias consideradas desinfectantes chimicos, com quaesquer taras.

Só pôde por despacho ministerial ser auctorizada a entrada, mediante requerimento para cada remessa de per si, á vista da prova da respectiva procedencia (quando esta seja das provincias contaminadas): animaes, cuja admissão não está absolutamente prohibida, segundo as disposições supra, fructas em caixas fechadas e em transito para o estrangeiro, substancias medicamentosas, drogas de origem vegetal ou animal, liquidos em vasilhas de madeira, e outros objectos a que se torne extensiva esta medida.

Os mais artigos de commercio não comprehendidos nas disposições antecedentes, serão desinfectados nos postos estabelecidos na fronteira, e seguirão a seu destino.

Quando as mercadorias procedam d'outros pontos de Hespanha deverá o expedidor juntar á sua declaração de expedição, *certificado consular de origem* pelo qual se prove que as mercadorias não procedem de província contaminada.

Os banhos dos Cucos

Promettemos ha tempos fallar d'este novo estabelecimento, e vamos, depois da visita que ali fizemos, desempenhar-nos da nossa palavra.

O comboio deixa-nos em Torres Vedras, uma pequena villa que podia ser uma das mais apraziveis estações de verão do nosso paiz, se a reluctancia da sua população a admittir ou a empregar os melhoramentos com que o progresso de uma povoação vae transformando as suas condições, não a deixasse tão atrasada.

Veremos se a existencia do estabelecimento de banhos, tão proximo d'ella, consegue arrancar aquella gente do seu somno retrogrado.

E se está n'isso o remedio, diga-se em verdade, que elle não podia ser mais energico, porque o novo estabelecimento dos Cucos é tudo que ha de mais moderno, de mais commodo, de mais intelligentemente estudado e adoptado ao fim a que se destina.

A distancia desde a villa é de kilometro e meio por um mau caminho, que é indispensavel seja melhorado com a maior urgencia.

N'uma pequena bacia na margem do Sizandro, rodeado de montes, voltado ao norte, ergue-se artistico, elegante, moderno em todo o seu aspecto, o novo edificio, de 30 metros de fachada, dividido em tres corpos, dos quaes os lateraes teem dois pavimentos e o central tres.

O primeiro pavimento contém as piscinas destinadas aos banhos e applicação das lamas mineraes, e os banhos geraes de immersão, de 3.^a classe.

As tinas são de cimento e marmore; a ventilação e a luz bem estabelecidas, estando os banhos geraes devidamente separados em duas salas, uma para homens, outra para mulheres.

Alguns degraus de pedra communicam os dois planos em que se divide este pavimento. No segundo e sobre o grande reservatorio subterraneo está a bella sala de inhalacões e pulverisacões, onde se encontram os mais aperfeiçoados apparelhos. Ha mais n'este pavimento a sala dos gargarejos, dois quartos de banhos de 2.^a classe e casa das machinas.

Sobe-se, por uma vasta escadaria de pedra artisticamente adornada, aos segundos pavimentos, um inferior, em que são os banhos de 2.^a classe, outro superior, sobre a parte principal do edificio, em que se encontra a grande sala destinada ás applicações hydroterapicas, onde os mais modernos e ricos instrumentos são postos em accão pelo operador. Ao lado ha oito quartos de banhos de immersão, providos de banheiras de um só bloco de marmore e apparelhos de alimentação, descarga, etc. da agua; dois outros para banhos de assento, vaginaes e uterinos; na outra galeria dois para duches ascendentes rectaes, e mais quatro de banhos de immersão. Todos estes gabinetes teem os mais luxuosos apparelhos de cobre nickelado.

A sala de espera, a luxuosa copa, o gabinete do medico, a sala de observações, e a bilheteira completam este pavimento.

Já fallamos, por incidente, no reservatorio.

Fica este, como dissemos, enterrado no solo sob o edificio e mede 28 metros quadrados, sendo exteriormente protegido por uma galeria que o isola, de forma a evitar a sahida do calor das aguas e a infiltração n'estas, de outras aguas estranhas.

Duas fortes bombas elevam a agua a quatro reservatorios construidos na montanha, dos quaes dois abastecem os banhos do 2.^º plano do 1.^º pavimento e os outros dois todos os serviços do 2.^º pavimento.

Junto ao edificio funciona a caldeira que fornece o vapor de aquecimento para todo o edificio, serpentinas dos reservatorios, estufas das roupas (um melhoramento novo em Portugal) e outros serviços.

Como se vê por esta resumidissima descripção, talvez mal definida nos rapidos apontamentos que tomámos ali, o estabelecimento está á altura dos mais notaveis da Europa; resta accrescentar que as suas aguas e lamas são consideradas superiores ás de Dax para o tratamento do rheumatismo articular, a gotta, a dor sciatica e outras enfermidades; e isto não o affirma só a theoria medica e chimica, demonstra-o a practica de muitos doentes que ali teem achado cura, ou grande melhora aos seus padecimentos.

A construcção do edificio foi projectada e executada pelo sr. Antonio Jorge Freire, distincto conductor de obras publicas que já na construcção do grande hotel de Felgueiras havia provado a sua competencia para esta especialidade, e que antes de projectar o novo edificio foi ao estrangeiro estudar tudo que ha de mais moderno em construcções n'este genero.

O proprietario do velho e sujo estabelecimento, o sr. Dias Neiva, não duvidou empregar todos os esforços e captaes para o transformar no mais moderno e elegante.

Ao que nos consta, prepara-se o sr. Neiva para completar aquella excellente estação thermal, construindo em volta do edificio elegantes *chalets* para habitação de banhistas, abrindo uma avenida que, já no proximo anno, ligará com a estrada real; outra que, por sobre o tunnel virá á estação do caminho de ferro, e mais tarde um salão club para jogos, reuniões, etc. Finalmente, os Cuços serão em breve uma cidadesinha moderna, elegante e limpa.

E ahi estará como a camara e os habitantes de Torres terão afastado de si um elemento importantissimo da vida e actividade que deviam ser os primeiros a captar para dentro da sua villa, por meio de melhoramentos locaes e conforto que ali faltam.

Notas de Viagem

X Malaga

Que não se offendam os brios de todas as bellas cidades por mim visitadas em quantas viagens tenho feito e descripto ao leitor, mas devo confessar que em poucas localidades me tenho sentido tão bem como em Malaga.

Concorrem para isso varios motivos. Primeiramente a cidade é bonita, muito commoda para se ver, porque é quasi toda em plano e bem servida por carros tremvias e trens de praça, a baratos preços; o povo é de agradabilissimo trato, chegando a ser o mais atentioso e requintadamente delicado que tenho encontrado; o clima é delicioso; por ultimo, o hotel em que me alojei — o *Nuero Hotel Victoria* — é pasmosamente commodo e economico.

Imagine-se que por umas simples 7 pesetas o hospede tem um bello quarto de duas janellas olhando para a vasta rua de Larios, a principal da cidade, bem ornamentado de moveis bons, e um serviço de mesa como poucos ha melhores em Hespanha, não só em profusão de pratos como no apuro da cosinha.

E sobre tudo isto, o proprietario, o sr. Gambero, é de uma tal amabilidade para com os seus hóspedes que estes entram n'aquelle casa como desconhecidos e sahem como amigos.

Ora, n'estas condições, é facil imaginar como a visita a Malaga se torna agradavel.

Entretanto um aviso já ao viajante. Em Malaga não se fie nas taboletas dos tremvias; pergunte, pergunte muito para onde elles vão, alias arrisca-se a que lhe succeda... o que se deu commigo.

Os carros são pequenos, fechados uns, outros abertos, e teem o letreiro n'um parallelepipedo de madeira branca pendente do tejadilho, tendo nas quatro faces os letreiros *El Palo*, *Los Toros*, *Circulacion* e *La Caleta*. Estes disticos porém de nada servem, porque não são mudados segundo a direcção, mas indiferentemente segundo... a vontade do conductor.

Assim me sucede que, partindo da Alameda n'um carro que indicava *Los Toros*, direcção que me convinha porque me conduzia ao castello de Gibralfaro, o ponto alto d'onde se vê a cidade, fui parar á porta da estação do caminho de ferro, isto é, ao ponto diametralmente opposto á praça de touros!

Um carro partindo da Puerta del Mar faz, por 25 centimos, em cinco pequenos percursos de 5 centimos cada um, a circulação central da cidade, e serve para

vêr as principaes praças d'esta, voltando ao ponto de partida.

Os que seguem a *Caleta* e *El Palo* vão para leste; um bonito passeio que descreverei mais tarde.

A cidade é dividida a meio pelo rio Guadalmedina, sendo este atravessado por varias pontes sem importancia. A principal d'estas é a que o viajante passa logo ao sahir da estação, e conduz á Alameda, um bello passeio arborizado, ornado de fontes, (uma muito notável) e estatuas.

No fim d'esta Alameda foi ultimamente aberta uma nova e linda rua, vasta, ladeada de bellos edificios, a *calle del Marquez de Larios*. E ahi, á direita, o hotel a que me referi.

Seguindo essa rua, a que os mais elegantes estabelecimentos, os mais luxuosos *casinos*, dão um tom de riqueza e conforto de cidade de primeira ordem, chegamos á praça da Constituição, onde se vêem os enormes cafés.

Mais adiante, á direita, encontramos o theatro, e seguindo a *calle de Granada* chegaremos á pequena praça de *Riego*, rodeada por uma gradaria encerrando um pequen^o jardim cujo centro é formado pelo monumento funebre do general Torrijos e seus companheiros, fusilados em 1831.

Descendo d'essa praça, em frente, achamos á esquerda a entrada do castello de Gibralfaro, onde se não deve deixar de ir (170 metros de altura) para se admirar as suas bellas construções gregas, e a vista panoramica da cidade e seu maravilhoso porto que d'ali se disfruta quasi à *vol d'oiseau*.

Descendo do castello, tomemos um americano para *El Palo* (não sem perguntar duas vezes ao conductor) e por 30 centimos, ida, e igual preço de volta, daremos um bonito passeio.

O caminho em extensão e outras condições de traçado muito lembra o nosso caminho de Lisboa a Algés.

A diferença é que em vez de nos ficar, como em Lisboa, o rio á esquerda, fica-nos á direita a immensidate do Mediterraneo.

Os cavallos correm desesperadamente (tambem n'isso não se parece o serviço com o dos nossos carris de ferro) levando-nos em menos de uma hora a uns 7 kilometros, só com as paragens para serviço de passageiros e uma mudança de gado na estação, a meio caminho, como a que se faz aqui em Santo Amaro.

Logo desde o bairro de Pries, isto é, desde que se sae da cidade, começa o visitante a sentir-se encantado com as primorosas quintas e elegantes casas de campo que ladeiam a estrada.

Em todos esses montões de ve-dura prominam montões tambem de enormes rosas, as mais bellas e as mais aromaticas. Eu creio que nunca vi tanta rosa reunida em parte alguma!

Como disse acima, a população é delicadissima, e tanto, que é costume geral quando se sae ou se entra no carro cumprimentar os demais passageiros. Tambem nunca vi este delicado habito senão em Malaga.

Alem de delicados, os *malagueños* são communicativos — facilmente travam animada conversação, descrevendo a cidade a quem não a conhece.

As mulheres são de uma belleza extraordinaria, um olhar suggestivo, insinuante, e a um tempo triste. Elegantes, fallando com certa circumspecção, sem deixarem, por isso, de ser animadas, como em geral as hespanholas.

A volta de *El Palo*, que é uma pequena povoação de pescadores e localidade de banhos e casas de campo da melhor sociedade de Malaga, o visitante, deixando o carro junto á praça de touros e seguindo em frente á

esquerda, verá ali o farol e bateria de S. Nicolas, onde se encontrará entre as aguas da bahia e as do mar, vendo o grande movimento marítimo que anima aquelle bello porto.

Entretanto são horas de jantar; vamos caminho da Alameda.

— Para vér o passeio da tarde, dirá o leitor.

Não senhor; em Malaga não se usa, — pelo menos eu não vi na Alameda mais que uns raros viandantes — enquanto, dizem, o passeio não estiver bem pavimentado, trabalho a que se procedia quando lá estive.

O grande passeio é á noite na *calle del Marqués de Larios*, bellamente illuminada a luz electrica.

Ali se reunem milhares de pessoas de ambos os sexos e de todas as classes, n'uma animação extraordinaria. Vista da janella do meu quarto esta enorme affluencia de povo era de um effeito surprehendente.

Malaga, pelo seu excellente clima temperado, abrigada de ventos, livada pela viração que passa atravez dos campos cheios de verdura e flores que a cercam, é uma excellente estação sanitaria para os que padecem de tuberculose.

De toda a Hespanha, de Inglaterra, até da America ali veem forasteiros passar o inverno n'aquelle ambiente temperado.

Nunca ali caiu neve, por ma's que ella se estenda por sobre as montanhas proximas; raro o ceu deixa de ser limpidio, as chuvas são em pequena abundancia; o thermometro nunca desce abaixo de 7° no inverno.

Os comestiveis são excellentes, especialmente o peixe, que é vendido pelas portas por homens, trazendo-o em duas cestas penduradas em cordas e estas pendentes de um pau que atravessa sobre os hombros do vendedor.

As antigas ruas são estreitas, tortuosas, mas aceadas; a illuminacão é mixta de gaz e electricidade, por meio de lampadas de arco voltaico.

Mais uma vez as reducções de 50 por cento

Não tencionavamos repisar mais sobre este assumpto, mas um artigo que encontramos no nosso collega parisiense *La voie ferrée* vem por tal forma a proposito, que não resistimos ao desejo de recortar d'elle alguns periodos que parecem escriptos de proposito para o nosso paiz.

Publicamos esses periodos sem mais commentarios, para não cançarmos a paciencia do leitor, e unicamente como prova de que cá e lá más... concessões ha.

Eis o que diz a *Voie ferrée*:

Não se passa uma semana sem que appareça, por um ou outro lado, algum pedido de concessão de reducção a metade ou um quarto do preço.

Umas vezes este pedido é feito por antigos officiaes, outras vezes por guardas florestaes, professores e professoras.

A maior parte das vezes o ministro deixa-se enternecer com estas supplicas e manda o pedido para as administrações das companhias, recomendando-o ao seu bom acolhimento. Ha n'isto um abuso que já mais d'uma vez fizemos notar, e que vae tomando umas proporções perigosas.

Não sabemos, effectivamente, como não se vê que todos estes beneficios, são, em summa, os contribuintes que os pagam.

O que se tira das receitas ás companhias virá a carregar sobre a garantia de juro. N'uma palavra, estas reducções representam mais impostos sobre o povo.

A questão é pois bem simples:

São de opinião que os professores e professoras devem viajar a preço reduzido, mesmo gratuitamente, se quizerem, não só em serviço, mas tambem por motivos de familia, etc.?

Não tem mais do que uma coisa a fazer:

Avaliar o custo provavel d'essas viagens e pedir para que o mesmo seja inscripto no orçamento, a titulo de gratificação.

E' de 25 fr., de 30 fr., termo médio, a somma com que desejais gratificar annualmente os vossos professores, com a reducção dos preços dos bilhetes? Pois bem, aumentai outro tanto os creditos relativos á instrucção publica. Ao menos, d'esta maneira, não haverá nem hypocrisia, nem surpresa; sabereis quanto isso vos custa e nós não estaremos a ver a conta de garantia de juro augmentando continuadamente.

Estas complacencias do ministro que muitas vezes, sabemol-o, só tem o valor d'uma formula, são na verdade perfeitamente lastimaveis.

Tendem a dar força aos argumentos d'aquelles que dizem que a exploração dos caminhos de ferro pelo Estado põe a saque o orçamento.

E' preciso, a bem do interesse publico, saber resistir a estas sollicitações.

A'quelles que reclamem taes favores, bastará responder — «O que me pedis é o dinheiro dos contribuintes, de que não posso dispôr: dirigi-vos portanto ao parlamento.»

Estes sollicitadores que estão sempre a aparecer no ministerio das obras publicas animam-se e empurram-se uns aos outros. Afastai-os sempre a todos com uma unica resposta que seja conforme ao direito publico e á verdade.»

Como esclarecimento ao leitor que o ignore, diremos que as companhias de caminhos de ferro em França recebem do Estado annualmente garantia de juro.

A velocidade nas linhas francezas

Segundo uma estatística, que consideramos exacta, a velocidade dos comboios nas linhas ferreas francezas no corrente anno, é a seguinte:

	Percorso. Kilom.	Tempo empregado. Horas.	Velocidade por hora. Kilom.
OESTE :			
Paris-Rouen — comb. n.º 1 (7,55 m.)	140	2,4	67,7
Paris-Havre — " " "	228	3,30	65,1
Paris-Dieppe { comb. n.º 29 bis (1,10 m.)	201	3,29	57,6
" " 1001 (9, m.)	201	3,11	63,1
Paris-Mans — " " 5 (11,25 m.)	217	3,35	65,6
Paris-Rennes — " " 103 (9,55 m.)	374	6,38	56,4
Paris-Angers — " " 5 (11,25 m.)	314	5,25	58,5
ORLEANS :			
Paris-Orléans — comb. n.º 5 (9, m.)	151	1,53	64,2
Paris-Bordeaux — " " 7 (9,15 m.)	578	8,42	66,4
Paris-Nantes — " " 9 (11,20 m.)	527	7,26	57,4
Idem — " " 19 (8,25 m.)	427	7,25	57,6
OESTE :			
Paris-Nantes — via mixta — Oeste 5 (11,25 m.) ..	402	7,21	54,7
P. L. M. :			
Paris-Lyon — comb. n.º 7 (8,25 m.)	512	8,14	62,2
Paris-Marseille — idem, idem	863	13,59	61,7
NORTE :			
Paris-Bruxellas — comb. n.º 115 (12,40)	311	5,14	59,0
Paris-Calais — " 17 (3,15)	297	4,6	72,4
Paris-Boulogne — " 7 (10,20 m.)	254	3,44	68,0
ESTE :			
Paris-Bar-le-Duc — T. G. exp. Orient (6,50 m.) ..	254	3,51	65,9
Paris-Nancy — idem, idem ..	353	5,27	64,8
Paris-Chaumont — comb. n.º 37 (8,40 m.)	262	4,1	65,2
Paris-Belfort — idem, idem	443	6,50	64,8
ESTADO :			
Paris-Chartres — comb. n.º 87 (7,55 m.)	88	1,34	56,2
Paris-Thouars — idem, idem ..	326	6,44	48,4
Paris-Bordeaux — comb. n.º 81 (7,55 m.)	619	13,27	46,0

Como se vê, os comboios mais rápidos são os do Norte, entre Paris e Calais e entre Paris e Boulogne e os mais morosos os da linha do Estado, o ultimo dos quaes pouco sobreleva á dos nossos comboios correios portuguezes.

Tratado do commercio com a Hespanha

Começa a vigorar hoje o novo tratado de commercio entre Portugal e Hespanha. Com essa declaração foi publicado de novo no *Diario do Governo* de 29 de setembro findo.

Entre as duas Americas

A commissão do caminho de ferro internacional entre os Estados Unidos e a America do Sul está actualmente terminando os estudos de que foi encarregada. Os engenheiros que foram estudar o terreno para este caminho de ferro estão preparando os seus relatorios e reduzindo as notas que ahi tomaram, a mappas e cartas.

Os trabalhos foram feitos por 3 commissões, uma da America Central e duas da do Sul. A primeira d'estas commissões levantou a planta de uma linha desde a extremidade sul da linha do Mexico, atravez de Guatemala, San Salvador, Honduras, Nicaragua e Costa Rica até ao Rio Savagre.

A segunda commissão partiu de Quito (Equador) e levantou a planta de uma linha atravez a difícil região Andeana até Cartagena, no mar Caribiano, e tambem de uma linha desde o Rio Savagre, na Costa Rica, atravez o Panamá e o isthmo até as proximidades de Antioquia, na Columbia, onde se liga com a outra linha, desde o isthmo até Cartagena.

A terceira commissão levantou a planta de uma linha desde Quito, no Equador, até Cuzco, no Perú. Os mappas d'esta ultima commissão acham-se quasi promptos, e estão-se preparando os relatorios das suas operações.

Os relatorios dos engenheiros demonstram que é praticavel a construcção d'estes caminhos de ferro, para ligarem as linhas da America do Norte com as da America do Sul. No caminho não se encontraram obstaculos que os engenheiros não possam vencer. O numero total de milhas exploradas é de 4500. Espera-se que todos os relatorios estejam promptos a tempo de poderem ser submettidos, este inverno, á apreciação do Congresso.

Não parece estar ainda definitivamente resolvido qual das linhas do Mexico ligará o proposto caminho de ferro. A Mexican Southern, que alcança até a fronteira mais ao sul do Mexico, tem 3 pés de largura de via ligando se com a Mexican National (norte e sul) aos Estados Unidos e a Internacional (este e oeste) a Vera Cruz, na cidade do Mexico.

Mas a Mexican Central (4 pés 8 1/2 pollg. de largura de via) desde a cidade do Mexico até El Paso e d'ahi pelo Southern Pacific até San Francisco não parece ser a mais a proposito para a ligação da grande linha internacional estudada, porque entre elles ha diferença de bitola da via, na cidade do Mexico.

O custo da linha deve ser enorme, visto que a maior parte d'ella passa por um paiz desigual que exige grandes obras d'arte.

O custo médio de um caminho de ferro de via simple, nos Estados Unidos, é actualmente de cerca de 30:000 dollars por milha.

Tendo em vista as diffuldades que a construcção do caminho de ferro em questão apresenta, e o mau clima e falta de trabalhadores, este numero deveria ser duplicado, se não triplicado. Avaliando o custo a 75:000 dollars por milha, 4500 milhas custariam pois 337.500:000 dollars, ou cerca de 169 mil contos de réis.

Publicações recebidas

Horario dos caminhos de ferro. — publicado pela casa Guillard Aillaud & Comp.^a. — Finalmente podemos dizer que temos em Portugal um horario que em nada inveja, antes sobreleva, em elegancia, bom papel e nitidez de impressão, as melhores publicações d'este genero, no estrangeiro.

O *Horario*, a que nos referimos, consta de um folheto de 48 paginas, trazendo annexo outro de 64 paginas, *Guia auxiliar para as viagens de excursão* do snr. engenheiro Perfeito de Magalhães. D'este já em tempo fallámos.

Do *horario* devemos dizer que está muito bem disposto, apresentando por ordem alphabetică não só todas as estações de linhas ferreas como as localidades por elles servidas, e adoptando o systema francez de fazer preceder por um traço grosso, nas tabellas, as horas da noite, 6 da tarde ás 5^h 59' da manhã, o que facilita á primeira vista o exame do horario.

Custa 50 réis — baratissimo !

Commercio Portuguez

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

VALORES EM MIL. RÉIS

Importação para consumo

	1891	1892
Animaes vivos	911:017	323:594
Materias primas para as artes e industrias	9.593:296	9.017:522
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras	4.549:989	2.305:012
Substancias alimenticias	10.293:089	8.488:993
Instrumentos, machinas e utensilios, etc..	2.814:604	1.363:130
Manufacturas diversas	2.837:409	1.648:017
Taras	83:726	49:511
Somma	31.082:830	22.895:779
Ouro e prata em barra e em moeda	6.154:922	1.657:606
Total	37.237:752	24.553:385

Exportação nacional e nacionalizada

Animaes vivos	262:729	559:873
Materias primas para as artes e industrias	3.571:201	3.450:780
Fios, tecidos, feltros e respectivas ob:as	164:903	258:343
Substancias alimenticias	10.271:690	13.047:704
Instrumentos, machinas e utensilios, etc..	83:499	102:752
Manufacturas diversas	930:918	1.066:089
Somma	15.306:940	18.425:543
Ouro e prata em barra e em moeda	22.532:123	7.781:210
Total	37.839:063	26.206:753

Exportação estrangeira e ultramarina

Diversas mercadorias	Reexportação	5.696:941	5.755:876
	Transito	2.276:382	2.351:043
	Somma	7.973:323	8.106:919
Ouro e prata em barra e em moeda	Reexportação	93:601	—
	Transito	4.497:900	4.260:083
	Somma	4.291:501	4.260:083
Total		9.264:824	9.367:002

Os negocios da companhia real

O sr. ministro das obras publicas continua occupando-se da solução a dar a esta questão pendente, senão com a actividade que seria para desejar, com a persis-

tencia que lh' o premittem outros negócios importantes tambem que os deveres do seu cargo lhe impõem a tratar.

Por parte do comité francez começam a manifestar-se umas certas impaciencias de que se faz echo o nosso collega *Revue Economique et Financière*, nos seguintes termos que encontramos no seu ultimo numero:

Se as activas diligencias a que tem procedido os comités dos caminhos de ferro portuguezes tanto em Paris como mesmo em Lisboa, onde os portadores francezes de obrigações são representados por M. Lechat, do comité de Paris, ainda não chegaram a uma solução, deram, pelo menos um resultado: sahir-se das generalidades e das formulas vagas.

Em lugar de estarmos em presença de indecisões tão pouco definidas como motivadas, encontramo-nos em frente d'um argumento positivo, posto que nada sólido.

Parece que individuos escrupulosos em questões de legalidade apareceram nos conselhos do governo a objectar que as 30:000 acções a entregar aos portadores de obrigações, e emitidas há muitos annos, n' o poderiam ser entregues senão em troca do seu valor correspondente, isto é, s' m serem liberadas pelo pagamento dos 500 francos que constituem o capital regulamentar da acção.

Esta objecção não pôde subsistir. Com efeito, o que pede ella em troca da importancia correspondente às 30:000 acções:

Um capital de 15 milhões de francos. Ora estas acções não são entregues gratis aos obrigatarios; são-lhes dadas a título de indemnização, em troca de umas 300:000 obrigações que representam um capital de 150 milhões, se se tomar o valor nominal, e superior a 100 milhões, se se contentarem em tomar o valor da emissão. Quer dizer que, em lugar de terem um valor de 15 milhões, estas 30:000 acções teriam um superior a 100 milhões.

Mesmo com a melhor vontade do mundo é impossivel, portanto tomar a serio esta objecção e, se por acaso não houver outras razões, por certo que toda a gente não verá n'ella mais do que um pretexto, o mais dissimulado possível.

Além d'isso é já mais do que tempo para acabar.

A paciencia dos obrigatarios parece-nos ter sido já levada além do ponto em que ella muda de nome e, se não se conseguir uma solução dentro de breve prazo, só restará então o recurso de convocar os obrigatarios.

Demais, não é só a situação d'estes que se encontra comprometida pelos novos addiamentos, mas tambem a das companhias hespanholas, as quaes uma simples questão de tempo pôde collocar, além d'isso, d'oravante, em embarracos maiores.

Carteira dos accionistas

Companhia nacional de caminhos de ferro

No sorteio das obrigações que teem de ser amortisadas relativo ao 1.º semestre de 1893, e a que se procedeu hoje, sahiram os numeros 8:046 a 8:050, 12:761 a 12:765, 24:491 a 24:495 e 34:821 a 34:825.

O pagamento d'estas obrigações, nos termos do art. 12.º dos estatutos, começará no dia 2 de Outubro.

Começará também no dia 2 de Outubro o pagamento do juro das obrigações da Companhia, relativo ao 1.º semestre de 1893, na importancia de 555 réis captivo do imposto de rendimento.

Os srs. obrigatarios deverão apresentar na séde da Companhia, ou no escriptorio da sua agencia no Porto, rua da Picaria, 49, as obrigações ou os respectivos coupons, e a correspondente relação, com antecedencia de dois dias, afim de se proceder á conferencia, e igualmente os titulos provisórios das suas acções, para se dar cumprimento ao disposto nos art. 7.º e 10.º dos estatutos. Lisboa, 23 de Setembro de 1893.

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

SETEMBRO

	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
Bolsa de Lisboa:															
Inscrições assent.....	29,30	-	30,40	29,50	29,50	29,60	29,90	30	-	30,25	30,40	30,45	30,45	30,45	30,35
" coupon.....	30	-	30,40	29,60	29,60	29,65	30	30	-	29,80	30	31	30,15	30,30	30,45
Divida externa	28,40	-	28,40	28,40	28,40	28,40	28	28	-	28	28	28,40	28,40	28,40	28,40
Bolsa de Londres 3%: ..	21,43	-	21,25	21,25	21,25	21,25	21,25	21,25	-	21,31	21,25	21,25	21,37	21,37	21,37
Bolsa de Paris 3%: ..	21,18	-	21,06	21,18	21,18	21,18	21,31	21,31	-	21,31	21,31	21,48	21,31	21,43	21,43

Boletim financeiro

Lisboa, 30 de setembro.

Terminam hoje virtualmente as férias, no entretanto não se pôde considerar ainda restabelecida a animação normal nos nossos mercados. Apesar d'isso, porém, o movimento commercial vai avançando, devendo registar, com prazer, o aumento considerável das receitas aduaneiras, tanto no Porto, como em Lisboa. Os cambios melhoraram algum tanto, a despeito dos graves acontecimentos do Brasil. O dinheiro tem tido bastante procura, regulando para reportes a 7 p. c. e para descontos de 6 a 7 p. c.

As inscrições conservaram aproximadamente o preço de 30 firme com regular procura. A divida externa não tem tido grande procura. As obrigações de 4 p. c. com premio conservam os seus preços. Enfraqueceram alguma cousa as obrigações dos tabacos reflectindo assim a baixa que sofreram em Paris. As das águas continuam fracas. Como depois d'amanhã começa a nova gerencia, é possivel que ella consiga animar um pouco mais o mercado e solicitar novamente para os seus titulos a confiança publica.

*
As acções dos bancos continuam a sustentar as cotações da anterior quinzena que em verdade não correspondem á situação dos diversos estabelecimentos, nem as suas garantias. Assim as do Banco de Portugal regulam a 110.000 réis, as do Lisboa & Acores a 84.000 réis, as do Commercial de Lisboa a 81.750 réis, mas sem vendedores.

*
O sucesso da quinzena foi a crise do pão e as medidas adoptadas pelo governo para regular a importação dos cereais estrangeiros, cujo despacho já começou, e fez avultar mais o rendimento da alfandega de Lisboa no mez que hoje finda. Discute-se muito a medida decretada e sendo, como são, diferentes os interessados na importação de trigos e na sua moagem e panificação, claro está que as opiniões se acham divididas e são contraditorias. A limitação fixada á industria da panificação e o restabelecimento da estiva do pão desagradaram naturalmente aos partidários do livre exercicio das industrias. A questão é muito complexa e muito melindrosa tambem, como todas as que envolvem as subsistencias publicas.

*
Está no mesmo caso a questão da introdução eventual dos vinhos despachados para suprir o deficit de produção vinícola em Portugal que parece ter sido ou que deve ter sido este anno muito escassa. Entendem uns que se devem importar os vinhos hespanhoes, mais baratos do que os nossos, porque a sua lotação com os portuguezes permitiria não só a exportação, mas tambem economia para abastecer o mercado em melhores condições para o consumidor. Outros entendem que não, porque isso prejudicaria os agricultores e os comerciantes portuguezes, que tem agora margem para certos lucros. Com o consumidor ninguem se preocupa; e o que parece resultar de todas estas opiniões desencontradas.

*
O Banco Ultramarino requereu ao governo para ser auctorizado a recunhar na Casa da Moeda e a expensas suas, 200.000 rupias e 100.000 pesos que tem nas suas caixas de Angola e de Moçambique, representando a sua reserva metallica. A idéa parece-nos aceitável, sobretudo porque sendo cada vez mais urgente introduzir nas nossas colonias a prata portugueza, o governo começaria assim a realizar a operação em condições as mais favoráveis porque não faria as despesas de transporte, seguros e cambios de moeda estrangeira a recunhar. Por seu lado o banco asseguraria a sua reserva que ficaria a coberto de qualquer eventual depreciação das especies estrangeiras que foi acumulando em cofre. Parece, pois, que o pedido do banco será deferido.

*
Na quinzena que hoje finda foi pequena a procura de papel cambial e por isso os cambios afrouxaram. Os cheques regularam a 41 1/2 sobre Londres, sobre Paris a 687, sobre Berlim a 284 e sobre Madrid a 960. Não houve exportação avultada de ouro. As libras tem regulado de 1:200 a 1:300. Parece que os pagamentos dos trigos estão feitos, o que explica o facto.

J. F.

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

BOLSAS	TÍTULOS	1893 - SETEMBRO - DIAS												
		18	19	20	21	22	23	25	26	27	28	29	30	—
Lisboa...	ACÇÕES Comp. Real Portugueza	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	OBRIG. Comp.ª Real Portugueza	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	" Nacional	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	" Atravez d'Africa	-	-	-	-	46.000	-	-	-	47.000	47.000	-	-	-
Paris...	ACÇÕES Comp. Real Portugueza	-	70	-	67,50	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	" Madrid-Caceres-Portugal	-	-	45,75	-	46	46	-	-	-	46	46	-	-
	" Norte de Espanha	135	131	134	134	135	-	-	-	-	-	-	-	-
	" Madrid-Zaragoza-Alicant	158	-	158,50	159	158	-	-	-	-	-	-	-	-
	" Andaluzes	290	288	296	291,25	290	-	-	-	-	-	-	-	-
	OBRIG. Comp. Real Portugueza	103	101,50	101,50	102	102	103	101,70	102	100,50	104	-	-	-
	" C.º da Beira Alta	78	78	80	78	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	" Madrid-Caceres-Portugal	-	135,50	135	135	133,50	134,50	134,50	135	136	133	135	-	-
	" Norte Espanha 1.ª hypot.	324	323	325	324	323	-	-	-	-	-	-	-	-
	" Atravez d'Africa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Londres...	" Atravez d'Africa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Amsterd..	" Atravez d'Africa	-	-	-	36,75	-	36,87	37	-	-	-	-	-	-
Bruxellas.	" Atravez d'Africa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Receita dos Caminhos de ferro portugueses e hespanhóis

Linhos	Periodo de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO					
		1893			1892			Totaes			1893		
		Kil.	Totaes	Kilometrícias	Kil.	Totaes	Kilometrícias	1893	1892	1893	1892	1893	1892
COMPANHIA REAL	de a		Réis	Réis	de a	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
Antiga rede	3 9	Seemb.	690	68.545:000	99:340	690	68.042:079	98:611	1.975.536:000	1.892.638:731	82.917:269	-	-
enova não garantida.	10 16	"	"	72.178 000	104:605	"	68.042:079	98:611	2.047.734:000	1.960.680:810	87.053:190	-	-
Nova rede garantida.	3 9	Seemb.	380	6.753:000	17:771	334	7.752:499	23:211	199.197:000	193.094:703	6.402:297	-	-
Sul e Sueste...	10 16	"	"	8.464:000	22:273	"	7.752:500	23:211	207.661:000	200.847:203	6.813:797	-	-
	30 5	Agosto	475	14.949:255	31:472	475	16.473:075	34:684	422.371:715	410.374:825	12.196:890	-	-
	6 12	"	"	15.555:850	32:749	-	14.587:380	30:710	438.127:565	424.962:203	13.165:360	-	-
	13 19	"	"	13.798:950	29:050	-	13.956:500	29:382	451.926:515	438.918:705	13.007:840	-	-
Minho e Douro.	-	-	353	-	-	353	-	-	-	-	-	-	-
Beira Alta....	-	-	253	6.105:629	24:132	253	5.827:824	23:034	181.297:209	170.270:932	11.026:277	-	-
Nacional (Mirandella e Vizeu)	20 26	Agosto	105	1.497:151	14:258	105	1.156:519	11:014	43.372:660	39.393:435	3.979:225	-	-
Norte de Espanha	19 25	Agosto	3393 Ps.	1.761:518 Ps.	519	3393 Ps.	1.822:007 Ps.	537 Ps.	53.243:980	54.002:836 Ps.	-	Ps. 758:856	-
	26 1	Setemb.	"	1.850:490	545	"	1.948:267	574	55.094:471	55.961:403	-	866:632	-
	2 8	"	"	1.911:243	563	"	1.941:697	572	57.005:745	57.892:800	-	887:085	-
Madrid — Zara- goza — Alican- te.....	3 9	"	2672	983:511	368	2672	1.023:801	345	34.686:398	35.834:808	-	1.148:410	-
	10 16	"	"	992:845	371	"	1.018:023	380	35.679:243	36.852:831	-	1.173:588	-
Andaluzes	27 2	Setemb.	894	278:238	311	894	305:195	341	9.224:325	9.183:143	41:182	-	-
	3 9	"	348:722	390	"	366:686	410	9.573:047	9.549:829	23:248	-	-	-
Zafra a Huelva.	10 16	"	180	50:528	280	180	57:027	316	1.632:350	1.833:012	-	200:662	-
	"	"	47:717	265	"	50:736	281	1.680:066	1.700:434	-	20:368	-	-

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

Lisb. R. a Porto	Porto a Lisb. R.	Lisboa R. a Fig.º	Fig.º a Lisboa R.	Lisb. R. a Casc.	Casc. a Lisb. R.	Lisb. T. P. a Set.	Set. a Lisb. T. P.	Porto a Valença	Valença a Portº
Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.
8-15 t. 7-20 m.	2-15 t. 4-30 m.	7-0 m. 3-0 t.	3-15 t. 11-0 t.	6-30 m. 7-56 m.	8-30 m. 9-49 m.	8-0 m. 10-10 m.	4-50 m. 7-0 m.	8-20 m. 1-26 t.	2-40 m. 8-19 m.
10-0 t. 10-30 m.	7-0 t. 5-30 m.	11-0 m. 3-15 m.	12-52 t. 9-30 m.	11-30 m. 12-52 t.	10-48 m. 11-49 m.	4-30 t. 6-25 t.	8-90 m. 9-50 m.	11-0 m. 3-15 t.	9-45 m. 2-15 t.
Lisb. C.S. a Port.	Port. a Lisb. C.S.	Lisb. R. a Leiria	Leiria a Lisb. R.	Lisb. R. a Cintra	Cintra a Lisb. R.	Lisb. T. P. a Faro	Faro a Lisb. T. P.	Dom.º e Sant.º	Domingo e dias sant.
7-30 m. 9-0 t.	8-45 m. 10-30 t.	6-0 t. 1-15 m.	1-30m. 8-10 m.	7-0 m. 8-11 m.	7-30 m. 8-40 m.	4-30 t. 5-37 t.	8-30 m. 9-59 t.	2-30 t. 3-42 t.	4-40 t. 5-55 t.
Aveiro a Porto	Porto a Aveiro	Leir. a Figueira	Figueira a Leir.	Lisb. T. P. a Faro	Faro a Lisb. T. P.	Lisb. T. P. a Faro	Faro a Lisb. T. P.	Port. a Braga	Braga a Porto
4-0 m. 6-25 m.	4-15 t. 6-37 t.	5-40 t. 7-55 t.	5-45 m. 8-5 m.	8-45 m. 9-51 m.	7-30 t. 8-30 t.	3-10 t. 4-48 t.	7-15 m. 9-10 m.	5-0 m. 8-10 m.	5-40 m. 8-19 m.
Excepto aos domingos									

Real Associação Naval

Realisa-se hoje em Cascaes uma grande regata promovida por esta Associação, sendo oferecidos aos vencedores premios de S. M. El-Rei, e pela Associação medalhas e premios pecuniarios por esta e pela camara de Cascaes.

Agradecemos os convites que nos foram enviados.

Linhos portuguezas

Duas novas linhas. — Vianna do Castello, que desde tanto tempo devia ter um caminho de ferro que, pela linda estrada á beira do rio a ligasse a Ponte de Lima, parece que vae ter agora, não uma linha, mas duas, a ligal-a com Arcos de Val de Vez.

Um grupo de capitalistas, dos quaes é principal o sr. Diogo do Souto, do Porto, obteve a concessão de uma linha pela estrada.

Este projecto já foi a informar ao sr. director d'obras publicas do distrito.

Outro grupo propõe-se construir uma linha entre aquelles pontos, mas de via reduzida e em leito proprio, contando com a protecção da camara de Vianna.

Duas linhas concorrentes parece-nos demais, mas em summa, antes isso do que nada, entre pontos tão importantes como aquelles.

Beira. — Cartas d'Africa dizem que o engenheiro Percy anda estudando uma nova secção entre a Beira e a parte da linha já construida, tendo conseguido realizar já o traçado da passagem do Buri, proximo de Fontes-villa, em condições superiores ao que se julgava que a disposição do terreno consentiria.

Outra nova linha. — Segundo diz um collega, o sr. Carlos Lisboa vae requerer a concessão de uma linha americana entre a estação do caminho de ferro e a cidade de Aveiro.

A concessão depende só da camara d'aquella cidade, visto tratar-se de terreno municipal.

Valle do Vouga. — Teem continuado os estudos d'esta linha, sendo feitos por dois grupos de engenheiros, um que trabalha entre Espinho e Oliveira de Azemeis e já concluiu a parte até a Villa da Feira, e o outro, que partiu d'Oliveira para o norte, já attingiu a cumiada divisoria das aguas do Caima e Antuã, proximo do logar da Branca.

Linhos hespanholas

Tarragona-Zaragoza. — A companhia de M. Z. A. procede com a maior actividade aos trabalhos da juncção da linha de Zaragoza com a de Tarragona.

O custo d'estes trabalhos será de 3 milhões de pésetas aproximadamente, das quaes 600:000 em expropriações.

Valladolid a Ariza. — A extensão total d'esta linha é de 254 kilómetros dos quaes 68 são na província de Valladolid, 53 na de Burgos, 122 na de Soria e 10 na de Zaragoza. Na província de Soria o caminho de ferro atravessa os principaes distritos municipaes.

Valladolid terá estação de 1.^a classe; Peñafiel, Aranda, Burgo de Osma, Almazán e Ariza, de 2.^a; Tudela de Duero, Quintanilla de Abajo, Roa, Vadocondes, Langa, San Esteban de Gormaz, Berlonga e Moron, de 3.^a; Sardon, Quintonilla de Arriba, San Martin de Rubiales, Castrillo de la Vega, La Vid, Quintana, Velamazán, Barca, Chércoles e Monteagudo, de 4.^a; havendo apeadeiros em o Camino de Segovia, Bocos, Velilla e Cabanillos.

Está-se procedendo aos estudos da juncção d'esta linha com a de Torralba a Soria, em Coscurita.

Novas linhas. — O governo concedeu aos Srs. D. Emiliano Jimeno y Egurride e D. Ignacio V. Claris Sonian, de Barcelona, a exploração, durante 99 annos, de um caminho de ferro funicular para passageiros e mercadorias, entre Sarria e Vallvidrera, província de Barcelona.

Autorisou igualmente o Sr. D. Agustin Sans e Monfort a construir e explorar, sem subsidio do Estado, durante 99 annos, um caminho de ferro de via estreita, de Málaga a Velez-Málaga.

De Olot a Gerona. — Segundo conta um collega, chegaram a Gerona o presidente da companhia ingleza concessionaria d'este caminho de ferro, o gerente em Hespanha da dita companhia, o constructor da linha e os engenheiros da companhia e casa constructora, afim de inspecionarem a linha completamente concluida.

Percorrem igualmente o troço da linha que atravessa as planícies de Gerona, Santa Eugenia e Salt. O resto da linha está sendo construído o mais activamente possível, estando-se tambem já colocando as pontes de ferro.

Estação de Salamanca. — Diz um collega de Salamanca que, em consequencia do excessivo preço que, segundo parece, a Companhia dos caminhos de ferro de Medida del Campo a Salamanca, pede á companhia exploradora do caminho de ferro de Salamanca a Peñaranda, pela ocupação da estação, trata-se de construir um barracão de madeira em terreno d'aquella Companhia, para o serviço da chegada e partida dos comboios.

Se, como é de esperar, o ministro o autorisar, é possivel que, ainda este mez, a nova linha ferrea de Salamanca a Peñaranda seja aberta ao publico.

Noguera-Pallaresa. — Tendo o jornal *El Liberal* publicado uma noticia em que se dizia que o accordo da comissão francesa com respeito á abertura do tunnel de Canfranc, prejudicaria as povoações atravessadas pela linha Noguera-Pallaresa, dirigiu o sr. Moret, ministro do Fomento, uma carta ao deputado sr. Federico Luque, dando essa noticia como errada e accrescentando, que a comissão internacional que o illustre ministro conseguiu que fosse nomeada, tem por fim precisamente tratar de designar o traçado dos dois tunneis, collocando-se assim a linha Noguera-Pallaresa na mesma situação legal da Canfranc.

Linares a Almeria. — A *Semaine financière* desmente o boato, de que a companhia de Fives-Lille, em vista da demora do governo hespanhol em pagar o subsidio concedido a esta Sociedade, teria suspendido os trabalhos na secção de Guadix a Almeria.

Diz-se tambem que não houve désaccordo com o governo e que este pagou regularmente as importancias mensaes, correspondentes aos coefficients dos trabalhos estipulados nos contractos primitivos, e, ainda mais, aceitou os novos coefficients necessarios para as modificações de traçado e as magirações que d'elle resultam, mas não tendo estas majorações sido previstas no orçamento, fica o seu pagamento adiado até á abertura das Cortes. Egualmente se diz que a companhia recebeu a promessa do reembolso antecipado da sua caução.

Ha a accrescentar que o dinheiro para o coupon do mez de Outubro está, desde já, nas caixas da Société Générale e de la Banque Internationale.

Linhos estrangeiros

FRANÇA

A medida que a companhia dos caminhos de ferro Paris-Lyon-Mediterraneo vae retirando do serviço as carroagens que já não servem, substitue-as por outras de circulação lateral interior, tendo as de 1.^a classe 4 compartimentos de 6 logares e os de 2.^a classe 5 compartimentos de 8 logares. O comprimento das carroagens de 1.^a classe é de 10,55 metros e o das de 2.^a de 10,96 metros, sendo a largura de ambos 2,88 metros. São montados sobre 3 eixos e podem passar por curvas de 150 metros.

REPÚBLICA ARGENTINA

A direcção de caminhos de ferro, tendo em vista os perigos que apresentam as passagens de nível nas diferentes linhas que atravessam uma parte da cidade de Buenos-Aires, decidiu que no prazo de um anno, a contar da data que o poder executivo o determinar, todas as empresas de caminhos de ferro sejam obrigadas a collocar nas passagens de nível, dentro da capital federal, barreiras de movimento simultaneo e campainhas de funcionamento automatico, devendo aquellas ter um pharol de luz vermelha desde o pôr do sol até á passagem do ultimo comboio, e que depois de estabelecido este sistema de barreiras sejam prohibidos os silvos de machinas nas passagens de nível ou entrada das estações, podendo sómente ser permitidos em caso de perigo.

As manobras nas estações serão anunciadas por meio da campainha da locomotiva.

Este mesmo sistema será applicado a outras cidades, logo que os respectivos municipios o reclamem.

AFRICA ORIENTAL

A camara dos communs recebeu uma comunicação do relatório da exploração feita para a construção do caminho de ferro de Mombassa ao lago Victoria.

A extensão da linha, conforme o traçado escolhido, será de 657 milhas e o custo da construção será de 2:240:000 libras.

Pensa-se tambem em estabelecer em certos pontos da linha estradas destinadas a ligar as estações com os districtos cultivados e populosos.

O relatorio calcula que o primeiro tráfego, depois da abertura do caminho de ferro, deve avaliar-se, no primeiro anno, em 9.950 toneladas para exportação e 1.740 para importação, sommando 11.690 toneladas. O movimento total calcula-se em 11.400 passageiros no mesmo anno.

ALLEMANHA

Teve lugar em Colonia, no dia 8 do corrente, uma adjudicação de 370 wagons de diversos tipos. Segundo se diz, a Baume Marpent, a Metallurgique e a sociedade de Malines fizeram offertas inferiores ás dos constructores alemaes, sendo, porém, duvidoso, que o Estado prussiano deixe que a execução d'esta encomenda seja feita fóra do paiz.

Não parece comtudo impossivel que as casas belgas, apezar das activas diligencias dos constructores alemaes, sejam preferidos n'esta adjudicação.

A partir do dia 1 do proximo mez d'outubro, serão suprimidas as carroagens de primeira classe nos caminhos de ferro prussianos.

Deu origem a esta medida o pouco uso que o publico fazia d'estas carroagens.

ESTADOS UNIDOS

Estão-se fazendo experiencias em Philadelphia para se soldar, uns aos outros, os rails das vias ferreas, em logar de os unir, como até aqui se tem feito, por meio de barretas e parafusos. Faz-se a soldadura por meio da electricidade.

Uma via de uma só peça, seria evidentemente muito mais solida e estavel que outra, composta de troços ligados entre si, e proporcionaria economia considerável no material, com a supressão das peças de ligação; comtudo o problema apresenta sérios inconvenientes, como a deformação da via, devida á dilatação e contracção, originados pelas variações de temperatura em regiões distintas e á dificuldade de se renovar os troços avariados. Todavia, as experiencias feitas demonstram que não é para recear a deformação acima indicada e que os meios de que dispõe a industria moderna permitem realizar facilmente a renovação.

Para se obter este resultado constituiu-se em Philadelphia um wagon especial para transportar o apparelho soldador a qualquer distancia.

A corrente electrica necessaria para a soldadura dos rails é tirada dos conductores que servem para a exploração, pois se trata de um caminho de ferro electrico, e com uma força de 200 cavallos se obtém a soldadura dos rails mais resistentes, num espaço de tempo que varia de 14 a 16 minutos.

O carril, formando assim uma só peça, serve tambem de conductor ou circuito de volta, sem soluções de continuidade.

Para se conseguir a renovação dos troços avariados bastará ligar ao wagon soldador um outro, que tenha uma serra circular mecanica movida tambem pela electricidade que dirige o cabo de tracção, com a ajuda do qual se poderá separar em poucos minutos os troços inuteis e substituir os imediatamente, bem como soldal-os, graças aos apparelhos contidos no wagon primeiramente mencionado.

Segundo diz o *Manual of the Railway of the United States* havia em 1 de janeiro de 1892, em exploração n'aquelle paiz, 274.496 kilometros de caminhos de ferro.

Só no anno de 1891 foram abertos á exploração 6.272 kilometros.

O grupo de estados denominados Nova Inglaterra, que comprehende o Maine, New-Hampshire, Vermont, Massachusetts, Rhode Island e Connecticut é o que tem menos caminhos de ferro, tendo apenas uma extensão de 11.338 kilometros. O grupo do Nord-Central, composto do Ohio, Michigan, Indiana, Illinois e Wisconsin, atinge 77.450 kilometros e é o que maior numero de vias ferreas tem.

Fazem serviço nos Estados Unidos 33.563 locomotivas e 1.140.737 carroagens e wagons de todas as classes. Só no anno de 1891 compraram as companhias americanas 1.751 locomotivas e 49.868 veículos, cujo custo não deveria ter sido menos de cem milhões de dollars.

Segundo a mesma estatística, os Estados Unidos teem gasto com o estabelecimento d'estes caminhos de ferro mais de dez mil milhões de dollars.

REPUBLICA ARGENTINA

A camara dos deputados votou a conclusão do caminho de ferro de Dean Funes a Chilcito, que por agora não passa além da Padquia, província de Rioja. A extensão da linha é só de 130 milhas. De Padquia a Chilcito ou Famativa, centro de uma importante região mineira que está inexplicada por falta de meios de transporte, o trajecto faz-se actualmente a pé ou montado em mula, percorrendo-se assim cerca de 100 milhas.

A questão tramway

A falta de espaço inhibe-nos de dar n'este numero os varios e auctorizados pareceres que temos recebido sobre a adopção, em portuguez, d'uma palavra equivalente a esta.

Podemos apenas noticiar que o maior numero de pareceres é pelo termo *tremaria* que propuzémos. Alguns collegas mesmo vân-o adoptando no seu noticiario.

A casa Hermann Schilling, de Madrid e Barcelona

Esta importante casa, representante geral em Hespanha e Portugal das mais notaveis fabricas da Alemanha para a importação de machinas, aumentou o seu pessoal dirigente, associando o sr. D. Santiago Roderer, antigo empregado do banco de Hespanha e da companhia de Tabacos, e o sr. engenheiro D. Juan Behrend.

Qualquer d'estes novos socios tem o poder de representar a casa, a qual continua a ocupar-se activamente da venda de material para caminhos de ferro de via larga e de estreita, machinas de vapor, caldeiras, teares, tubos d'áço, columnas, vigas, postes telegraphicos, pontes, motores a gaz, benzina ou petroleo, etc.

Mercado de metais

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

Em 26 de setembro.

Cobre — mercado muito baixo — fechou : Lb. 41¹⁵/ - a Lb. 42²/ - tres meses, Lb. 42 a Lb. 42⁷/ - Tough Lb. 46¹⁵/ - a Lb. 47 - Best Lb. 47⁵/ - a Lb. 47¹⁵/ - chapas Lb. 54.

Metal Amarelo — 4¹/₂ a 4⁵/₈.

Estanho — mercado pouco animado — fechou : straits — Lb. 79⁵/ - a Lb. 79¹³/ - Australiano, Lb. 81 a Lb. 81¹⁰/ - tres meses Lb. 79¹⁵/ - a Lb. 80 — Inglez, Lb. 85 a Lb. 85¹⁰/ -

Folha de Flandres — I. C. Cokes 11¹/₆ a 12⁶/ -

Chumbo — Inglez, Lb. 9¹⁷/₆ a Lb. 10 — Hespanhol, Lb. 9¹⁵/ - a Lb. 9¹⁶/₃.

Chumbo, chapas — Lb. 10¹⁵/ - a Lb. 11.

Zincos (spelter) — Lb. 17²/₈ a Lb. 17⁵/ -

Zincos, chapas — Lb. 20¹⁰/ - a Lb. 21.

Prata — subiu 1¹/₄ fechou a 34¹/₈.

Azougue — Lb. 6¹⁰/ - em primeira mão = Lb. 6⁵/ - a Lb. 6⁸/₆ em segunda mão.

Antimonio — Lb. 39 a Lb. 40.

Ferro — Escocez, pigs 42⁵/₈ a 42¹/₂ a dinheiro 42⁸/₈ um mez.

— Middlesbro, 35²/₈ a 35¹/₂ " " 35⁵/₈ " "

— Hematite, 44⁹/₈ " " 45⁵/₈ " "

Avisos de serviço

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses

Importação de plantas em Hespanha

Em virtude do determinado na lei do governo hespanhol de 18 de Junho de 1885, publicada na *Gaceta oficial de Madrid* em 2 de Julho do mesmo anno, as disposições em vigor para o transporte de plantas, procedentes do estrangeiro, são as seguintes:

«É prohibida a importação em Hespanha de *sarmientos, barbados, puas e todas as demais partes da vide, como troncos, raízes, folhas; bem como tudo quanto tenha servido na plantação e cultivo do mesmo arbusto, mesmo que seja considerado como lenha ou combustível*, e só se permitirá a introdução da *vide americana* com destino ás provincias invadidas pelo phyloxera, sempre que, para se efectuar o transporte, não seja preciso atravessar as províncias livres do contagio.

E permitida a importação em Hespanha de *plantas, arbustos e quaisquer outros vegetaes que não pertençam á vinha*, quando procedam de viveiros, jardins ou estufas, se achem solidamente acon-

dicionadas e venham acompanhadas de uma declaração do expedidor e de um certificado passado pela autoridade competente do país de origem das remessas, e no qual se prove:

a) que as plantas procedem de terreno separado, pelo menos, 20 metros de qualquer outro que tenha cepas, ou por obstáculos nas raízes que se julguem suficientes, tais como muros profundos, ribeiros, valles, etc.;

b) que o terreno d'onde procedem não tem cepa alguma;

c) que no mesmo terreno não tem estado cepas depositadas;

d) que, se no referido terreno houve cepas atacadas pelo phyloxera, se procedeu à sua extração radical, praticando-se repetidas operações toxicas, e que durante três anos foram feitas as devidas investigações em virtude das quais se possa assegurar a destruição completa do insecto e das raízes.

Na falta d'estes documentos é também permitida a importação das expedições procedentes de região não infestada pelo phyloxera, sempre que assim o assegure, por meio de certificado, o consul de Espanha no ponto de origem, e que, além d'isso, vêm acompanhadas dos documentos necessários pelos quais se prove que as plantas, árvores ou arbustos, atravessaram em transito desde origem todas as regiões directamente, e com o acondicionamento intacto.

As sementes e plantas secas e convenientemente preparadas para os herbarios, os bulbos, cebollas e tubérculos, o vinho, as flores cortadas, os legumes, grãos e frutos de todas as classes, tem livre entrada bem como o bagaço e a uva com a condição de que a uva para consumo se apresente em caixas, caixotes ou cestos solidamente acondicionados, mas de forma a poderem ser facilmente verificados.

A uva pisada para vinho deve vir em pipas de 5 hectolitros de capacidade, pelo menos, e o bagaço em caixas ou vasilhame.

A não observância d'estas disposições faz incorrer na multa de 100 a 500 pesetas.»

As estações recusarão, pois, todas as expedições a que o presente se refere em que não se cumpram as disposições supra, ficando directamente responsáveis pelas multas e outras quaisquer consequências da falta de cumprimento do que acima se determina.

Lisboa, 26 de Setembro de 1893.

Arrematações

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses

Fornecimento de correias de sola

No dia 27 de Outubro próximo, pela 1 hora da tarde na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Administrativa da Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 1:260 metros de correia de sola para transmissões de movimentos de máquinas.

As condições e amostras estão patentes em Lisboa, na Repartição central dos Armazéns, estação de Lisboa (Santa Apolónia) e na Agência da Companhia em Paris, rue Chateaudun, 28.

Lisboa, 26 de setembro de 1893.

Venda de sucata

No dia 28 de Outubro próximo, pela 1 hora da tarde na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Administrativa da Companhia, serão abertas as propostas recebidas para a venda da seguinte sucata:

Mollas d'aco	6 toneladas
Aros	182 "
Rodas de ferro	40 "
Ferro forjado	300 "

que pôde ser examinada no Depósito de Materiais em Santa Apolónia.

As condições estão patentes em Lisboa, na Repartição central dos Armazéns, estação de Lisboa (Santa Apolónia) e na Agência da Companhia em Paris, rue Chateaudun, 28.

Lisboa, 27 de setembro de 1893.

Serviço de Via e Obras

TAREFA N.º 30.—Instalação de luz eléctrica na estação central de Lisboa (Rocio)

Esta Companhia faz publico, para conhecimento dos interessados e outros devidos efeitos, que fica sem efeito o concurso constante do anuncio de 2 de outubro para a instalação de luz

elettrica na estação central de Lisboa e que brevemente será anunciado novo concurso para o mesmo fim.

Lisboa, 22 de setembro de 1893.

Caminhos de Ferro do Sul e Sueste

Faz-se publico que pelas duas horas da tarde de 9 de outubro próximo, perante o administrador do 2.º bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para o fornecimento de 30 000 travessas de pinho.

O depósito provisório para poder licitar é da quantia de réis 330.000, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5 por cento da importância total da arrematação, por aquele dos licitantes a quem o fornecimento for adjudicado, depósitos que terão lugar na caixa geral de depósitos à ordem d'esta direcção.

As condições do concurso estão patentes na secretaria da direcção, largo de S. Roque n.º 22, onde podem ser examinadas todos os dias úteis, desde as dez horas da manhã até as quatro horas da tarde.

Lisboa, 19 de setembro de 1893.—O director, J. P. Tavares Trigueiros.

Faz-se publico que, pelas doze horas do dia 9 de outubro próximo, perante o administrador do 2.º bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para o fornecimento de 30.000 travessas de pinho creosotadas.

O depósito provisório para poder licitar é da quantia de réis 525.000, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5 por cento da importância total da arrematação por aquele dos licitantes a quem o fornecimento for adjudicado, depósitos que terão lugar na caixa geral de depósitos à ordem d'esta direcção.

As condições do concurso estão patentes na secretaria da direcção, largo de S. Roque n.º 22, onde podem ser examinadas todos os dias úteis, desde as dez horas da manhã até as quatro horas da tarde.

Lisboa, 19 de setembro de 1893.—O director, J. P. Tavares Trigueiros.

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 20 de outubro próximo, perante o ex.º governador civil do distrito de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para o fornecimento de 12.000 toneladas métricas de carvão de pedra.

O depósito provisório para poder licitar é da quantia de réis 1.710.000, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5 por cento da importância total da arrematação, por aquele dos licitantes a quem o fornecimento for adjudicado, depósitos que terão lugar na caixa geral de depósitos à ordem d'esta direcção.

As condições do concurso estão patentes na secretaria da direcção, largo de S. Roque n.º 22, onde podem ser examinadas todos os dias úteis, desde as dez horas da manhã até as quatro horas da tarde.

Lisboa, 19 de setembro de 1893.—O director, J. P. Tavares Trigueiros.

Caminhos de ferro do Minho e Douro

No dia 6 do mês de Novembro próximo futuro, à uma 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 250 toneladas de carris de aço, que será feito segundo as condições para elle estabelecidas e que se acham patentes na secretaria dos armazéns gerais, onde podem ser examinadas nos dias não feriados, desde as dez horas da manhã até as quatro horas da tarde.

Para ser admitido à licitação é indispensável a apresentação de um pedaço de carri.

Os concorrentes são obrigados a fazer o depósito provisório de 206.000 réis na caixa geral de depósitos ou na sua delegação n'esta cidade, devendo apresentar no acto do concurso documento que prove terem efectuado o referido depósito, para poderem ser admitidos à licitação.

As propostas serão redigidas da seguinte forma:

«O abaixo assinado (nome, profissão e morada do proponente) obriga-se a fornecer à direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, e sob as condições a que se refere o anuncio de 25 de setembro ultimo, 250 toneladas de carris de aço, pelo preço de ... réis, cada uma tonelada de 1.000 kilogrammas.»

Data e assinatura do proponente.

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

Porto, 25 de setembro de 1893.—O engenheiro director, Augusto Cezar Justino Teixeira.

**AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMMISSÕES
RECOMMENDADAS**

**MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS
RECOMMANDÉES**

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

Leirai.—Antonio C. d'Azevedo Batalha.
Lisboa.—Amancio José Alves—Rua dos Bacalhoeiros.
Lisboa.—Edwards Brothers—Rua dos Fanqueiros, 30.
Lisboa.—Rodolfo Reck—Rua dos Douradores, 21.
Lisboa.—Carlos C. Dias—(vinhos, fructas e outras commissões).—Rua do Jardim do Regedor, 35.
Lisboa.—C. Mahony & Amaral.—Rua Augusta, 100, 2.^o
Lisboa.—D. Pedro Serrano—R. da Magdalena, 102.
Liverpool.—Edwards Brothers—Alexandra Buildings.
Londres.—Fernando Demolder—21, Gt. St. Helens.
Londres.—E. C.—A. Hartrodt, 49, Fenchurch Street.
Manchester.—Edwards Brothers—Jackson Row, 14.
Porto.—Augusto Lavarré—Rua de S. Francisco.
Santarem.—José F. Canha.

AGENDA DO VIATANTE

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 saurons recommander à nos lecteurs d'autres MAISONS, que celles sous-indiquées, car nous les connaissons PAR EXPERIENCE PERSONNELLE

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

LISBOA **Braganza Hotel**—Salons, vue splendide sur la mer, service de 1.^o ordre.—Propri. Victor Sasseti.

LISBOA **Hotel Durand**—Rua das Flores, 71—1.^o 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.—Precos 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, ministeres, théâtres, bains. Ascenseur, poste.

LISBOA **Hotel Alliance**—Chiado—No centro do commercio, theatros e passeios—apartamentos para famílias—Diaria 1.200 a 4.500 réis.

LISBOA **Hotel Avenida**—Maison de 1.^o ordre—vue splendide—salons pour familles—voitures.—Avenida, 55—Propri. João da Matta, 1.^o 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.—Precos 1.000 réis em deante.

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

LISBOA **Grand Hotel de l'Europe.**—Maison française de 1.^o 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.^o ordre—Cuisine et service français—Salles de lecture et de conversation—Grand confortable.—On parle toutes les langues.

CASCAES **Hotel do Globo.**—Praca 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 portuguesa e estrangeira. Bons quartos e salas por precos modicos.

CINTRA **Hotel Nunes.**—Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria: 1.000 a 2.000.—Prop. João Nunes.

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

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

TORRES VEDRAS Grande estabelecimento balnear dos **Cneos.**—Nova instalação de 1.^o ordem com todos os melhoramentos modernos.

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

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

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

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

PORTO **Hotel Bragança.**—Acceio, mesa abundante e variada, vinho à discricão. Diaria, 1.200 a 1.500 réis.—Table d'hôte bien servie, vin à discricção.

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

PORTO **Grand Hotel Portuense.**—Batalha, 122. Service de 1.^o ordem. Proximo ao correio, theatros etc. Desde 1.200 por dia incluindo vinhos. Prop. Pedro Vasques.

PORTO **Hotel Continental.**—It. Entreparedes (Frente à Batalha). Service de 1.^o ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros, muito central. Prop. Lopez Munhos

PORTO **Grande Hotel America Central.**—Um dos melhores da cidade, magnificas salas e quartos, banhos, caixa do correio etc. Aceio e bom servico. Preços de 1.000 a 1.400 réis diarios.

COVILHÃ **Hotel Central do Castella**—Largo do Pelourinho.—Bom servico de mesa—quartos confortaveis desde 1.000 réis por dia.

VIGO **Hotel Continental**—Magnifica situaçā em la ce da ria, proximo de theatros, casinos, passeios, banhos etc. Precos 1.200 a 1.600 por dia. Prop. João José de Souza.

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

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

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

ESCRITORIO DE CONSTRUÇÕES EM TODOS OS GENEROS

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

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

N. ^º	Designação dos trabalhos	Preços	Observações
1	Projectos de edificações urbanas, uma cópia em papel tela e duas em papel ferrico	0,3 p. c. do custo da obra.....	
2	Idem, desenho em papel, aguarellado	0,5 p. c. do custo da obra.....	Trabalho de campo e de gabinete
3	Projectos de estradas completos; duas cópias dos desenhos, em tela, e das peças escriptas	1 p. c. do custo da obra.....	
4	Levantamento de plantas em campo cultivado	0,65 réis o metro quadrado.....	
5	Idem, em terrenos montanhosos	1,50 * * * * *	
6	Idem, em aldeias ou povoações	2 * * * *	Trabalho de campo
7	Idem, em cidades	10 * * * *	
8	Idem, em interiores de edificios	16 * * * *	
9	Desenhos em papel, escala de 1 : 5000	2,5500 réis o decimetro quadrado.....	
10	Idem, cópia em tela	1,5500 * * * *	
11	Idem, escalas de 1 : 5000 a 1 : 2500	2,0000 * * * *	
12	Idem, cópia em tela	1,5200 * * * *	
13	Idem, escalas de 1 : 2500 e 1 : 1000	1,5800 * * * *	Comprehendendo o fornecimento da tela ou papel
14	Idem, cópia em tela	1,5000 * * * *	
15	Idem, escalas, de 1 : 1000 a 1 : 100	1,5500 * * * *	
16	Idem, cópia em tela	5,000 * * * *	
17	Idem, escalas de 1 : 100 a 1 : 50	1,5200 * * * *	
18	Idem, cópia em tela	5,000 * * * *	
19	Idem, escalas de 1:50 a grandeza natural	1,5000 * * * *	

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

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

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

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

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

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

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

Transmissões teledynamicas dirigíveis em todos os sentidos

DYNAMITE COMMA

1\$100 reis o kilo

Fabrica na Trafaria

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

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

Mecha ou rastilho, preços conforme a qualidade.

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

Sr. Redactor da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. — LISBOA.

Respectivamente autorizado, peço a v. a graca de mandar publicar a inclusa carta, que recebi dos dignos directores da *Companhia do Papel do Prado*, o que desejado já agradeço.

Sou com toda a consideração de v. etc. Porto, 21 de setembro de 1893. O gerente da fundição do ouro.

Luiz Ferreira de Souza Cruz.

Copia. — Lisboa, 16 de setembro de 1893. — Sr. Gerente da Ncva Companhia da Fundição do Ouro. — PORTO.

A machina que nos forneceu para a nossa fabrica da Louzã, sistema **Tenden Compound** com dois cylindros e condensador para poder trabalhar em alta e baixa pressão, com expansão variavel pelo regulador, com valvula sistema **Meyer** para a força de 60 cavallos acha-se a funcionar desde 6 de julho com excellente trabalho, do que gostosamente vimos dar conhecimento a v.; devendo acrescentar que, com a referida machina nos achamos completamente satisfeitos. — A economia de vapor atesta que na sua construcção se attendeu á solidez e

boa execução em todos os seus detalhes, o que nos faz regosijar por termos dado preferencia à industria nacional.

A' companhia de que v. é digno gerente, cabem louvores, pela coragem com que tem sabido vencer as dificuldades para, vantajosamente concorrer com os productos estrangeiros. Por isso lhe damos os nossos parabens. Esperamos que, com a caldeira de 87 cavallos, que tem de fornecer-nos para a fabrica de Valle Maior, nos dê motivos a reiterar os nossos elogios. — Somos com subida estima de v. — Pela Companhia do Papel do Prado. Os directores, (assignados) *Delém José Monteiro Guimarães. Antonio Gonçalves Vianna de Lemos.*



TERMAS DOS CUCOS

(TORRES VEDRAS)

AGUAS CHLORETADAS SODICAS

Este estabelecimento, pela admirável natureza das suas águas, e pela sua luxuosa instalação, reputado o primeiro de Portugal por todos os médicos que o tem visitado, é o primeiro que neste país apresenta banhos e aplicações de lamas minerais, extraídas das suas nascentes, e tratadas convenientemente nas piscinas, e cujo emprego dá os mais extraordinários resultados no tratamento de

RHEUMATISMO, GOTTA, SCIATICA, ETC.

As águas, de uso interno e externo, são aplicáveis nos seguintes estados morbosos:

Lymphatismo e escrofulismo; engorgamentos glandulares; rachitismo; rheumatismo crônico e deformações consecutivas; gota não febril, especialmente na forma regular e localização visceral; paralysias, especialmente de origem cerebral; anemia e chlorose; predisposição à tisiase antes das manifestações da tuberculose; hyperemia mecânica do fígado; leucocytose hepática; cachexia palustre e hepatite dos climas quentes; lithiasi renal; doenças de útero e recto; nevral-

gias, sobretudo de origem rheumatica, cholorotica e syphilitica; sciatica; neurastenia; atrofia muscular; afecção crônica da pele e nomeadamente eczema seco; acne; pemphigus e psoriasis; syphilides; lesões ósseas e articulares de natureza syphilitica ou outras; ulcerações, nevroses, cárulas, trajectos fistulosos, coxalgia; tumores brancos; abcessos frios e por congestão; mal de Pott; antigas fraturas; entorses; retracção de tendões e falsas anquiloses.

A direção médica deste estabelecimento está confiada ao distinto clínico o Exmo Sr. Dr. Justino Xavier da Silva Freire

VENDA DAS AGUAS

Na Origem, do gerente do estabelecimento balnear dos Cucos, Torres Vedras. — Lisboa, depósito da administração, rua dos Fanqueiros, 282 ou 283. — Porto, farmacia do dr. Moreno, rua de S. Domingos, 42 e 43.

GUIA DAS AGUAS MINERAES DOS CUCOS

A estação thermal dos Cucos está a duas horas de Lisboa, e é servida por uma estação de caminhos de ferro (Torres Vedras) ligada com toda a rede ferroviária da Península.

Torres Vedras.

PREÇO 300 RÉIS



THERMAS DE CALDELLAS

Grande Hotel da Bella Vista

Gerente — Joaquim José de Mattos Braga — Caldelas, Correio de Amares
A DIRECTORA — D. MARIA MATTOS

Aguas hypo-salinas extremamente úteis no tratamento das doenças do estômago, fígado, rins, pele, rheumatismo, gota e anemia. Clima salubrissimo de montanha. Situação pitoresca e deliciosa no centro da província do Minho. Facilidade de comunicações com todas as terras do país por caminho de ferro até Braga, d'onde dista apenas 15 kilómetros. Hotel de primeira ordem com grande capacidade, serviço esmeradissimo e esplendidos horizontes.

CONSULTAS

Neste médico portuense de serviço permanente — R. do Almada, 13^c
PORTO

Banhos das Caldas da Amieira — Águas chloretadas

(Na linha de Lisboa a Torres e Figueira da Foz)

Abertura do estabelecimento de BANHOS DAS CALDAS DA AMIEIRA e do HOTEL a 15 de Maio.

Aplicam-se os banhos de immersão e douches destas águas para: rheumatismo, estômago, fígado, baço, molestias herpéticas, leucorréas, inflamações de quaisquer órgãos, anemia, chlorose, etc.

Na sede balnear das CALDAS DA AMIEIRA ha, além do estabelecimento de banhos e do hotel, bilhar, gymnasio, piano, jornaes nacionaes e estrangeiros, estação do correio, jardins e variados jogos.

Para esclarecimentos, AVENIDA DA LIBERDADE, 26, depósito da COMPANHIA DAS ÁGUAS THERMAES DA AMIEIRA.

Em breve, os comboios mixtos n.ºs 71 e 72 terão paragem em frente do estabelecimento, para receber e deixar os passageiros sem bagagem.

Desde 15 de junho haverá bilhetes diários de ida e volta entre a Figueira da Foz e a Amieira, e das outras estações, com validade de dois meses.

J. B. FERNANDES & C.^a

Successores de José Gregorio Fernandes

Escriptorio: LARGO DE S. JULIÃO, 19 — LISBOA

Armazens de ferro e aço de todas as qualidades

Carvão de pedra para forja

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

Sulfato de cobre, Cimento de Portland
37 A, Beco do Carvalho, a S. Paulo, 37 A

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

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

DEPOSITO DE PRODUCTOS CERAMICOS

→ DE ←

João Carlos da Fonseca

66 — Rua de Vasco da Gama — 66
LISBOA

Preços limitadíssimos

Tubos de grés para canalizações. — Ladri-lhos para parquet. — Cimentos. — Tijolo e barro refractário. — Balaustres para platibandas. — Estatuas e vasos para ornamentos.



FABRICA

DE

H. SCHALCK, SUCCESSORES

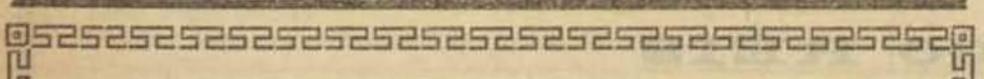
Calçada do Cascão — Lisboa

Premiado em todas as exposições — Depositos: em Lisboa

R. da Magdalena, 17, I.^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, tucha, 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, holões e frascos em todas as cores e tamanhos.

**M. Gonsalves**

Cirurgião-dentista

RESIDENCIA

L. do Calvario, 22, 2.^o

CONSULTORIO

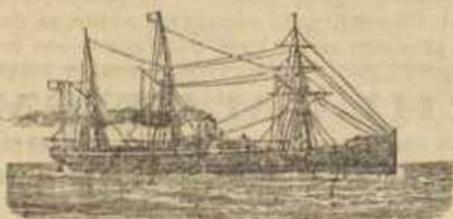
R. N. do Almada, 69, Lisboa

**VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA**

DESTINOS	Sahida	Vapor	Nacionalidade	Agentes ou empresas em Lisboa	
Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos-Aires.....	4 de out.	Liguria	Inglez	E. Pinto Basto & C. ^a	Caes do Sodré, 64
Londres.....	4 de out.	Gibraltar	"	"	"
Gibraltar.....	4 de out.	Malaga	"	"	"
Açores.....	5 de out.	Açor	Portuguez	G. S. Arnaud	Caes do Sodré, 84 2. ^o
Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos.....	12 de out.	Campana	Francez	F. Garay & C. ^a	P. do Municipio, 19
5 de out.	Rei de Portug.	Portuguez	Mala Real Portugueza	Rua do Arsenal, 54	
Liverpool.....	9 de out.	Oporto	Inglez	Mascarenhas & C. ^a	T. do Corpo Santo, 10
".....	16 de out.	Lisbon	"	"	"
Londres e Antuerpia.....	5 de out.	Montañés	Hespanhol	"	"
".....	12 de out.	J. Cunningham	"	"	"
Rio de Janeiro e Santos.....	4 de out.	Itaparica	Allemão	E. George	Rua da Prata, 8
".....	11 de out.	Santos	"	"	"
Hamburgo.....	4 de out.	Capri	"	"	"
Rotterdam e Hamburgo.....	4 de out.	Amazonas	"	"	"
Amsterdam.....	5 de out.	Castor	"	"	"
Bahia, Rio de Janeiro e Santos	2 de out.	Hannoverian	Hollandez	"	"
Southampton.....	5 de out.	Arab	Allemão	Knowles Rawes & C. ^a	R. dos Capellistas, 31
".....	8 de out.	Tamar	Inglez	"	"
Brazil e Rio da Prata.....	9 de out.	Tagus	"	"	"
Moçambique.....	10 de out.	Anglian	"	"	"
Southampton.....	14 de out.	African	"	"	"
Liverpool.....	13 de out.	Brunswick	"	"	"
—	—	—	—	—	—

Royal Mail Steam Packet Company

(MALA REAL INGLEZA)

**A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL**

Em 9 de outubro o paquete TAGUS para:

Pernambuco, Maceió, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos-Ayres

Para Southampton

O paquete TAMAR esperado em 8 de outubro

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

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

AGENTESEm Lisboa: — KNOWLES RAWES & C.^a — R. dos Capelistas, 31, I.^oNo Porto: — W. C. TAIT & C.^a — Rua dos Ingleses, 23, I.^o