

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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

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

REDACÇÃO—Conde Barão, 91—LISBOA

SUMMARIO

Os certificados consulares.

A nossa carta da Belgica, por A. Urban.

Parte official—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 Cucos.

Notas de viagem—X—Malaga.

Mais uma vez as reduções de 50 por cento.

A velocidade nas linhas francezas.

Tratado do commercio com a Hespanha.

Entre as duas Americas.

Publicações recebidas.

Commercio Portuguez.

Os negocios da Companhia Real.

Carteira dos accionistas.

Boletim financeiro—de Lisboa, por J. F.

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

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

Receita dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.

Horario dos comboios em 1 de outubro.

Real Associação Naval.

Linhas portuguezas. Duas novas linhas—Beira—Ostra nova linha—Valle do Vouga.

Linhas hespanholas.—Tarragona-Zaragoza—Valladolid a Ariza—Novas linhas—De Olot a Gerona—Estação de Salamanca—Nogueria-Pallaresa—Linares a Almeria.

Linhas estrangeiras.—França—Republica Argentina—Africa Oriental—Allemanha—Estados Unidos—Republica Argentina.

A questão Tranway.

A casa Hermann Schelling.

Mercado de metaes.

Avisos de serviço.

Arrematações.—Casas recommendadas.—Agenda do viajante.—Anuncios.

Vapores a sair do porto de Lisboa.

Os certificados consulares

Eil-os de novo—os benemeritos!—a proteger-nos contra o terrivel 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 extincto theatro de Variedades, lembra-nos que, a proposito 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 vae passar, preenche um attestado de que, n'aquella data, aquella localidade passa sem novidade na sua importante saude, recebe em troca 27000 réis, modestamente convertidos, ao par, em 11 pesetas, e já não ha perigo. O pó de perlímpimpim do attestado tirou o microbio do volume a alguns kilometros de

distancia, o que, a final, não admira porque tambem tirou uns 27000 da algibeira do consignatario que ainda está mais longe.

Francamente, digam-nos, é isto serio? Póde-se escrever sobre tão ridicula comedia sem que a penna 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 acceitação de tão grotescos documentos póde advir grave perigo para a saude de um povo inteiro?

Já aqui o dissémos: não nos leva o nosso egoismo 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 terrivel 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 ellas se salve vale-as bem, pelo menos em nome da humanidade. Mas, por isso mesmo não podemos admitir que essas vigilancias sejam illudidas, essas prevenções sophisticadas por uns sollicitos preenchedores 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 provincia.

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

Pois bem: feita esta operação, o chefe da estação apresenta ao nosso consul a respectiva guia e o nosso representante, no seu escriptorio, toma um impresso e preenche n'elle os dizeres necessarios para poder receber 27000 réis, certificando que *Valencia de Alcantara está isenta de contagio!*

Recebidas as 11 pesetas, a expedição póde seguir para o posto sanitario onde é beneficiado por meio de fumigações 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 effectivamente* 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 presenca o expedidor e averiguasse bem qual é a *proveniencia* de remessa.

Com isso sim, ganharia honrada e legalmente os seus 27000 réis ou maior quantia, que não a julgaria-

mos mal empregada. Assim, como se está praticando, o certificado, além de inútil, pôde mesmo ser traçoeiro; 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 proveniência*, 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 sacrificios para diminuir os preços das tarifas, no intuito de, beneficiando as mercadorias no seu custo de transporte, promover o augmento do trafego, e por outro lado se esteja sobrecarregando as despesas de arraste da mais insignificante expedição com uma verba elevada e inútil absolutamente.

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

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 augmentado em 10 0/0.

O comboio de luxo Bruxellas-Ostende que devia ser supprimido em meados de setembro, será prorogado até 1 d'outubro, em consequencia do pedido que, n'esse 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 colleções de instrucções, tornadas incompletas ou confusas, devido ás numerosas transformações feitas desde ha alguns annos, nos diferentes serviços de caminho de ferro.

Devo todavia accrescentar que estes trabalhos são muito extensos, sendo por isso difficil dizer por emquanto, 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 logar 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 serviço 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	Numero 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	—
Totais	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 occupam actualmente muito aqui, devo informal-o que este projecto não tira uma pollegada de terreno ao territorio hollandez para o traçado do canal. Este passa da Allemanha 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 organisando 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 iluminação 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 concluida 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 veio contrariar os projectos da Companhia. O systema que esta emprega é o mesmo usado em Londres onde mais de 400 kilometros de cabos subterraneos se acham collocados.

A. Urban.

Parte official

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	Kilometros explorados	Numero de passageiros	Peso	Importancia
Grande velocidade :				
Passageiros	240	13:845	-	10:635\$310
Bagagens e recovagens		-	-	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. rães)	11:220\$808
	57:534\$999

RESUMO

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

Secretaria de estado dos negocios 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 approvar 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 approvado por portaria de 30 de abril ultimo o projecto da estação do Valle de Santarem, como propoz o director da 1.ª direcção fiscal em seus officios n.ºs 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 comunica ao respectivo director fiscal para os efeitos devidos.

Paço, em 15 de setembro de 1893.—*Bernardino Luiz 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 approvar 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 Quintãs, ao kilometro 266,025 da linha ferrea do norte.

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

Paço, em 15 de setembro de 1893.—*Bernardino Luiz 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 approvar o projecto datado de 25 de maio ultimo,

apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, de taboleiros metallicos destinados a substituir os actuaes 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 comunica ao respectivo director fiscal para os efeitos devidos.

Paço, em 15 de setembro de 1893.—*Bernardino Luiz 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 approvar 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 comunica ao respectivo director fiscal para os efeitos devidos.

Paço, em 15 de setembro de 1893.—*Bernardino Luiz 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 approvar o projecto datado de 19 de junho ultimo, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes do novo taboleiro metallico de 31 metros de vão, destinado a substituir o actual da ponte de Melga, situada ao kilometro 167,347 do caminho de ferro do norte.

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

Paço, em 15 de setembro de 1893.—*Bernardino Luiz 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 approvar 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 á Pova e Famalicão de uma curva de 150,23 de raio para ligar a linha do Porto á Pova 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 comunica ao respectivo director fiscal para os efeitos devidos.

Paço, em 19 de setembro de 1893.—*Bernardino Luiz 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 indenes, 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 effeito, 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 inspector pareçam constituir perigo para a saude publica não serão admittidas. Estes objectos serão inutilisados.

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 prohibida a entrada das seguintes mercadorias, procedentes de pontos infeccionados de cholera morbus, ou seja das provincias de Biscaya, Zaragoza, Navarra e Santander:

Fructas verdes, legumes verdes, hortaliças verdes, trapos, artigos de cama, encomendas postaes e amstras (salvo vindo sómente em transito resguardadas por envolucros devidamente alcatroados ou saturados de acido phenico), roupas sujas, lãs, 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, bagaço 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 susceptíveis, madeiras de construção 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 provincia 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 tinhas 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 é sobre o grande reservatorio subterraneo está a bella sala de inhalações e pulverisações, onde se encontram os mais aperfeicoados aparelhos. Ha mais n'este pavimento a sala dos gargarejos, dois quartos de banhos de 2.^a classe e casa das machinas.

Sóbe-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 acção pelo operador. Ao lado ha oito quartos de banhos de immersão, providos de banheiras de um só bloco de marmore e aparelhos de alimentação, descarga, etc. da agua; dois outros para banhos de assento, vaginaes e uterinos; na outra galeria dois para duchas ascendentes rectaes, e mais quatro de banhos de immersão. Todos estes gabinetes teem os mais luxuosos aparelhos 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 fallámos, por incidente, no reservatorio.

Fica este, como dissémos, 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 extranhas.

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 dór sciatica e outras enfermidades; e isto não o affirma só a theoria medica e chimica, demonstra-o a pratica de muitos doentes que ali teem achado cura, ou grande melhora aos seus padecimentos.

A construção do edificio foi projectada e executada pelo sr. Antonio Jorge Freire, distincto conductor de obras publicas que já na construção 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 capitaes 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 Cuccos serão em breve uma cidadezinha moderna, elegante e limpa.

E ali 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 locais 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 attencioso e requintadamente delicado que tenho encontrado; o clima é delicioso; por ultimo, o hotel em que me alojei — o *Nuevo 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 hospedes que estes entram n'aquella casa como desconhecidos e sahem como amigos.

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

Entretanto um aviso já ao viajante. Em Malaga não se fie nas taboetas dos tremvias; pergunte, pergunte muito para onde elles vão, aliás 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 indifferenteemente segundo... a vontade do conductor.

Assim me succedeu 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 arborisado, ornado de fontes, (uma muito notavel) 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' ali, 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 pequeno jardim cujo centro é formado pelo monumento funebre do general Torrijos e seus companheiros, fuzilados 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 construcções gregas, e a vista panoramica da cidade e seu maravilhoso porto que d'ali se disfructa 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 egual preço de volta, daremos um bonito passeio.

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

A differença é que em vez de nos ficar, como em Lisboa, o rio á esquerda, fica-nos á direita a immensidade 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 verdura promanam 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 vêr 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 — emquanto, dizem, o passeio não estiver bem pavimentado, trabalho a que se procedia quando lá estive.

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

Ali se reúnem 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, lavada pela viração que passa atravez dos campos cheios de verdura e flôres 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 cahiu neve, por mais que ella se estenda por sobre as montanhas proximas; raro o ceu deixa de ser limpido, as chuvas são em pequena abundancia; o thermometro nunca desce abaixo de 7º 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 illuminação é mixta de gaz e electricidade, por meio de lampadas de arco voltaico.

Mais uma vez as reduções 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 fórma 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 redução a metade ou um quarto do preço.

Umaz 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, recommendando-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. Numa palavra, estas reduções 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 teem 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 deseja gratificar annualmente os vossos professores, com a redução dos preços dos bilhetes? Pois bem, augmentai 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 continuamente.

Estas complacencias do ministro que muitas vezes, sabemol-o, só teem 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 dispor: dirigi-vos portanto ao parlamento.»

Estes sollicitadores que estão sempre a apparecer no ministério 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 estatistica, 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	63,1
Paris-Dieppe { comb. n.º 29 bis (1,10 n.)	201	3,29	57,6
Paris-Mans { " " 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 n.)	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
ÊSTE:			
Paris-Bar-le-Duc — T. G. exp. Orient (6,50 n.)	254	3,51	65,9
Paris-Nancy — idem, idem	353	5,27	64,8
Paris-Chaumont — comb. n.º 37 (8,40 n.)	262	4,1	65,2
Paris-Belfort — idem, idem	443	6,56	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 n.)	619	13,27	46,0

Como se vê, os comboios mais rapidos 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 comissão 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 ahí tomaram, a mappas e cartas.

Os trabalhos foram feitos por 3 comissões, uma da America Central e duas da do Sul. A primeira d'estas comissões 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 comissão partiu de Quito (Equador) e levantou a planta de uma linha atravez a difficil 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 Antióquia, na Columbia, onde se liga com a outra linha, desde o isthmo até Cartagena.

A terceira comissão levantou a planta de uma linha desde Quito, no Equador, até Cuzco, no Perú. Os mappas d'esta ultima comissão 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 ellas ha differença 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 simples, nos Estados Unidos, é actualmente de cerca de 30:000 dollars por milha.

Tendo em vista as difficuldades 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 fallamos.

Do *horario* devemos dizer que está muito bem disposto, apresentando por ordem alphabetica não só todas as estações de linhas ferreas como as localidades por ellas 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 mezes 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	8.188:993
Instrumentos, machinas e utensilios, etc..	2.814:604	1.363:130
Manufacturas diversas.....	2.837:109	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 nacionalisada

Animaes vivos.....	262:729	559:875
Materias primas para as artes e industrias	3.574:201	3.450:780
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras..	164:903	258:343
Substancias alimenticias.....	10.271:690	13.047:704
Instrumentos, machinas e utensilios, etc..	85:499	102:752
Manufacturas diversas.....	950:918	1.006:089
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	1.197:900	1.260:083
	Somma.....	1.291:501	1.260:083
Total.....		9.264:824	9.367:002

Os negocios da companhia real

O sr. ministro das obras publicas continúa 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 negocios 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, encontramos-nos em frente d'um argumento positivo, posto que nada solido.

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

Esta objecção não pôde subsistir. Com effeito, 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 titulo de indemnisação, 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 possivel.

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 praso, 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 embarços 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 tambem 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 egualmente os titulos provisionarios das suas accções, para se dar cumprimento ao disposto nos art. 7.º e 10.º dos estatutos. Lisboa, 23 de Setembro de 1893.

Boletim financeiro

Lisboa, 30 de setembro.

Terminam hoje virtualmente as ferias, no entretanto não se pôde considerar ainda restabelecida a animação normal nos nossos mercados. Apesar d'isso, porém, o movimento commercial vae avantajando, devendo registrar, com prazer, o augmento consideravel 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 soffreram em Paris. As das aguas continuam fracas. Como depois d'amanhã começa a nova gerencia, é possivel que ella consiga animar um pouco mais o mercado e sollicitar 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 81:500 réis, mas sem vendedores.

O successo da quinzena foi a crise do pão e as medidas adoptadas pelo governo para regular a importação dos cereaes 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 contradictorias. A limitação fixada á industria da panificação e o restabelecimento da estiva do pão desagradaram naturalmente aos partidarios 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 supprir o deficit de produção vinicola 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 permittiria 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 commerciantes portuguezes, que tem agora margem para certos lucros. Com o consumidor ninguem se preocupa; é o que parece resultar de todas estas opiniões descontradas.

O Banco Ultramarino requereu ao governo para ser auctorisado 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 accetavel, 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 favoraveis 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 accumulando 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 affrouxaram. 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.

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	30,15	30,45	30,35
" coupon.	30	-	30,40	29,60	29,60	29,65	30	30	-	29,80	30	31	30,15	30,50	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 1/2:	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 1/2:	21,18	-	21,06	21,18	21,18	21,18	21,31	21,31	-	21,31	21,31	21,18	21,31	21,43	21,43

[illegible][illegible]

Lisb. R. a Porto. Part. Cheg. 8-45 t. 7-20 m.	Porto a Lisb. R. Part. Cheg. 2-45 t. 4-30 m.	Lisboa R. a Fig.^a Part. Cheg. 7-0 m. 2-0 t.	Fig.^a a Lisboa R. Part. Cheg. 3-15 t. 11-0 t.	Lisb. R. a Casc. Part. Cheg. 6-30 m. 1-56 m.	Casc. a Lisb. R. Part. Cheg. 8-30 m. 9-49 m.	Lisb. T. P. a Set. Part. Cheg. 8-0 m. 10-10 m.	Set. a Lisb. T. P. Part. Cheg. 4-50 m. 7-0 m.	Porto a Valença Part. Cheg. 8-20 m. 1-26 t.	Valença a Port^o Part. Cheg. 2-40 m. 8-19 m.
10-0 t. 10-30 m.	7-0 t. 5-30 m.			11-30 m. 12-52 t.	9-30 m. 10-48 m.	4-30 t. 6-25 t.	8-0 m. 9-50 m.	11-0 m. 3-15 t.	9-45 m. 2-15 t.
Lisb. C.S. a Port. 7-30 m. 9-0 t.	Port. a Lisb. C.S. 8-45 m. 10-30 t.	Lisb. R. a Leiria 6-0 t. 1-15 m.	Leiria a Lisb. R. 1-30 m. 8-40 m.	Lisb. R. a Casc. 4-15 t. 5-37 t.	Casc. a Lisb. R. 10-30 m. 11-49 m.	Lisb. T. P. a Set. Dom. ^o e Sant. ^{as} 6-50 m. 8-23 m.	Set. a Lisb. T. P. 2-30 t. 4-40 t.	Porto a Valença 5-40 t. 11-45 t.	Valença a Port^o 12-30 t. 6-0 t.
		Leir. a Figueira 5-40 t. 7-55 t.	Figueira a Leir. 5-45 m. 8-5 m.	Lisb. R. a Casc. 6-30 t. 7-58 t.	Casc. a Lisb. R. 6-30 t. 7-51 t.	Beja a C. Branca 4-15 t. 7-6 t.	C. Branca a Beja 6-10 m. 9-0 m.	Porto a Braga 5-0 m. 8-10 m.	Braga a Porto 5-40 m. 8-19 m.
Avairo a Porto 4-0 m. 6-25 m.	Porto a Aveiro 4-15 t. 6-37 t.	Figueira a Alf. a 4-50 m. 5-32 m.	Alf. a Figueira 5-45 m. 6-45 m.	Lisb. R. a Casc. 9-15 t. 10-37 t.	Casc. a Lisb. R. 8-30 t. 9-59 t.	P. Novo a Set. 5-40 m. 6-7 m.	Set. a P. Novo — —	Porto a Braga 8-20 m. 10-45 m.	Braga a Porto 11-45 m. 2-15 t.
<i>Excepto aos domingos</i>				Alcant. a Casc. 2-0 t. 2-56 t.	Casc. a Alcant. 7-30 t. 8-27 t.			Porto a Braga 11-0 m. 1-20 t.	Braga a Porto 3-25 t. 6-0 t.
11-20 m. 3-35 t.	5-30 m. 9-35 m.	Figueira a Alf. a 2-0 t. 3-0 t.	Alf. a Figueira 3-15 t. 4-15 t.	<i>Aos domingos e dias sant.</i>				Porto a Braga 5-40 t. 8-25 t.	Braga a Porto 6-50 t. 10-30 t.
Espinho a Porto 8-15 m. 9-3 m.	Porto a Espinho 7-0 m. 7-45 m.	Fig. a Telhada 8-0 m. 8-40 m.	Telhada a Fig. 10-0 m. 10-43 m.	Alcant. a Casc. 2-0 t. 2-56 t.	Casc. a Alcant. 7-30 t. 8-27 t.	Beja a Faro 11-10 m. 7-40 t.	Faro a Beja 6-20 m. 2-30 t.	<i>Domingos e dias sant.</i>	
4-15 t. 5-4 t.	12 dia 12-45 t.			Abran. a Guard. 1-15 m. 9-25 m.	Guarda a Abran. 7-0 m. 4-0 t.	Fig.^a a V. Form 5-25 m. 3-30 t.	V. Form. a Fig.^a 9-15 m. 8-0 t.	Nine a Braga 4-25 t. 5-0 t.	Braga a Nino 9-19 m. 9-54 m.
10-45 t. 11-30 t.	9-15 t. 10-0 t.			1-45 t. 11-30 t.	4-0 t. 12-23 m.			Port. a B. d'Alva 7-40 m. 3-15 t.	B. d'Alva a Port. 10-40 m. 6-30 t.
Lisb. R. a V. Alc. 7-30 t. 5-10 m.	V. Alc. a Lisb. R. 8-45 t. 6-30 m.	Lisb. R. a Cintra 7-0 m. 8-11 m.	Cintra a Lisb. R. 9-0 m. 10-0 m.	Lisb. T. P. a Faro 4-30 t. 5-0 m.	Faro a Lisb. T. P. 6-30 t. 7-0 m.	Figueir. a Pamp. 3-10 t. 4-48 t.	Pamp. a Figueir. 7-15 m. 9-10 m.	Port. a B. d'Alva 3. ^a 5. ^a e sab.	B. d'Alva a Port. 2. ^a 4. ^a e sexta
2. ^{as} 4. ^{as} e sab.	2. ^{as} 4. ^{as} e 6. ^{as}	11-0 m. 12-3 t.	11-0 m. 12-0 t.	Lisb. T. P. a Pias 8-0 m. 4-55 t.	Pias a Lisb. T. P. 8-10 m. 4-40 t.	Pamp. a Mang. 6-25 t. 9-47 t.	Mang. a Pamp. 9-45 m. 12-54 t.	Porto a B. d'Alva 1-30 t. 8-30 t.	B. d'Alva a Port. 4-40 m. 10-59 m.
7-15 t. 1-50 m.	9-40 m. 4-8 t.	3-30 t. 4-33 t.	4-30 t. 4-30 t.	Lisb. T. P. a Pias 4-30 t. 2-45 m.	Pias a Lisb. T. P. 8-30 t. 7-0 m.	Mang. a Guarda Só 4. ^{as} e sab.	Guarda a Mang. Só 5. ^{as} e dom.	Porto a Tua 1-25 t. 9-20 t.	Tua a Porto 3-0 t. 10-45 t.
Lisb. R. a Badaj. 7-30 t. 6-35 m.	Badaj. a Lisb. R. 7-0 t. 6-30 m.	5-0 t. 6-3 t.	6-15 t. 7-15 t.	Faro a Pias 6-30 t. 2-45 m.	Pias a Faro 8-30 t. 5-0 m.	10-0 t. 12-50 m.	6-40 m. 9-28 m.	Porto a Regoa 6-0 t. 11-30 t.	Regoa a Porto 3-28 m. 8-19 m.
		6-0 t. 7-16 t.	9-30 t. 10-32 t.	Lisb. T. P. a Ext. 8-0 m. 3-45 t.	Ext. a Lisb. T. P. 12-10 m. 7-0 m.	Perto a Vianna 5-0 m. 10-23 m.	Vianna a Porto 5-30 t. 10-30 t.	Porto a Regoa 6-0 t. 11-30 t.	Regoa a Porto 3-28 m. 8-19 m.
Lisb. C. a Bad. 7-30 m. 9-15 t.	Bad. a Lisb. C. 8-45 m. 10-30 t.	9-45 t. 10-50 t.	—	Lisb. T. P. a Pias 4-30 t. 11-10 t.	Pias a Lisb. T. P. 9-10 m. 4-40 t.	Vian. a Valença 7-0 m. 9-15 m.	Valença a Vian. 3-25 t. 5-20 t.	Porto a Regoa 6-0 t. 11-30 t.	Regoa a Porto 3-28 m. 8-19 m.
		<i>Aos domingos e dias sant.</i>						Porto a Regoa 6-0 t. 11-30 t.	Regoa a Porto 3-

Real Associação Naval

Realisa-se hoje em Cascaes uma grande regata promovida por esta Associação, sendo offerecidos 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.

Linhas 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 districto.

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 realisar já o traçado da passagem do Buri, proximo de Fontesvilla, 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 lugar da Branca.

Linhas hespanholas

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

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

Valladolid a Ariza.—A extensão total d'esta linha é de 254 kilometros dos quaes 68 são na provincia de Valladolid, 53 na de Burgos, 122 na de Soria e 10 na de Zaragoza. Na provincia de Soria o caminho de ferro atravessa os principaes districtos 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 junção d'esta linha com a de Torralba a Soria, em Coscurita.

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

Auctorisou 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.

Percorreram igualmente o troço da linha que atravessa as planicies de Gerona, Santa Eugenia e Salt. O resto da linha está sendo construido o mais activamente possivel, estando-se tambem já collocando 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 occupação 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 auctorisar, 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 commissão franceza com respeito á abertura do tunnel de Canfranc, prejudicaria as povoações atravessadas pela linha Noguera-Pallaresa, dirigiu o sr. Morret, ministro do Fomento, uma carta ao deputado sr. Federico Luque, dando essa noticia como errada e accrescentando, que a commissão 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 desaccordo 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 Côrtes. Igualmente se diz que a companhia recebeu a promessa do reembolso antecipado da sua caução.

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

Linhas estrangeiras

FRANÇA

A medida que a companhia dos caminhos de ferro Paris-Lyon-Mediterraneo vae retirando do serviço as carruagens 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 carruagens 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.

REPUBLICA ARGENTINA

A direcção de caminhos de ferro, tendo em vista os perigos que apresentam as passagens de nivel nas diferentes linhas que atravessam uma parte da cidade de Buenos-Aires, decidu que no praso 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 nivel, dentro da capital federal, barreiras de movimento simultaneo e campanhas 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 systema de barreiras sejam prohibidos os silvos de machinas nas passagens de nivel ou entrada das estações, podendo sómente ser permittidos em caso de perigo.

As manobras nas estações serão annunciadas por meio da campanha da locomotiva.

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

AFRICA ORIENTAL

A camara dos commons recebeu uma communicação do relatorio da exploração feita para a construcção 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 construcção será de 2:240:000 libras.

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

O relatório 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 typos. Segundo se diz, a *Baume Marpent*, a *Métallurgique* e a sociedade de Malines fizeram offertas inferiores ás dos constructores allemães, sendo, porém, duvidoso, que o Estado prussiano deixe que a execução d'esta encomenda seja feita fora do paiz.

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

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

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

ESTADOS UNIDOS

Estão-se fazendo experiencias em Philadelphia para se soldar, uns aos outros, os rails das vias ferreas, em lugar 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 consideravel 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 distinctas 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 aparelho 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, n'um espaço de tempo que varia de 14 a 16 minutos.

O carril, formando assim uma só peça, serve também 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 mechanica movida também pela electricidade que dirige o cabo de tracção, com a ajuda do qual se poderá separar em poucos minutos os troços inúteis e substituí-los immediatamente, bem como soldar os, graças aosapparelhos 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, attinge 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 carruagens e wagons de todas as classes. Só no anno de 1891 compraram as companhias americanas 1.751 locomotivas e 49.868 vehiculos, 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 Chilecito, que por agora não passa além da Padquia, provincia de Rioja. A extensão da linha é só de 130 milhas. De Padquia a Chilecito ou Famativa, centro de uma importante região mineira que está inexplorada 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 inibe-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 *tremvia* que propuzemos. Alguns collegas mesmo vão-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 Allemanha para a importação de machinas, augmentou o seu pessoal dirigente, associando o sr. D. Santiago Roder, 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 continúa a occupar-se activamente da venda de material para caminhos de ferro de via larga e de estreita, machinas de vapor, caldeiras, teares, tubos d'aço, columnas, vigas, postes telegraphicos, pontes, motores a gaz, benzina ou petroleo, etc.

Mercado de metaes

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

Em 26 de setembro.

Cobre — mercado muito baixo — fechou: Lb. 41 ¹⁵/₁₆ a Lb. 42 ²/₆ tres mezes, Lb. 42 a Lb. 42 ⁷/₈ = Tough Lb. 46 ¹⁵/₁₆ a Lb. 47 = Best Lb. 47 ⁵/₁₆ a Lb. 47 ¹⁵/₁₆ = chapas Lb. 54.

Metal Amarello — 4 ¹/₂ a 4 ⁵/₈.

Estanho — mercado pouco animado — fechou: straits — Lb. 79 ⁵/₁₆ a Lb. 79 ¹³/₁₆ = Australiano, Lb. 81 a Lb. 81 ¹⁰/₁₆ = tres mezes Lb. 79 ¹⁵/₁₆ a Lb. 80 = Inglez, Lb. 85 a Lb. 85 ¹⁰/₁₆.

Folha de Flandres — I. C. Cokes ¹¹/₁₆ a ¹²/₁₆.

Chumbo — Inglez, Lb. 9 ¹⁷/₁₆ a Lb. 10 = Hespanhol, Lb. 9 ¹⁵/₁₆ a Lb. 9 ¹⁶/₁₆.

Chumbo, chapas — Lb. 10 ¹⁵/₁₆ a Lb. 11.

Zinco (spelter) — Lb. 17 ²/₁₆ a Lb. 17 ³/₁₆.

Zinco, chapas — Lb. 20 ¹⁰/₁₆ a Lb. 21.

Prata — subiu ¹/₄ fechou a 34 ¹/₈.

Azougue — Lb. 6 ¹⁰/₁₆ em primeira mão = Lb. 6 ⁵/₁₆ a Lb. 6 ⁸/₁₆ em segunda mão.

Antimonio — Lb. 39 a Lb. 40.

Ferro — Escocoz, pigs ⁴²/₁₆ ¹/₂ a dinheiro ⁴²/₈ um mez.

» — Middlesbro, ³⁵/₁₆ ¹/₂ » » ³⁵/₁₆ » »

» — Hematite, ⁴¹/₁₆ ⁹/₁₆ » » ⁴⁵/₁₆ » »

Avisos de serviço

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

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 sarmentos, 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 effectuar o transporte, não seja preciso atravessar as provincias livres do contagio.

É permittida a importação em Hespanha de plantas, arbustos e quaesquer 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 auctoridade competente do paiz 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 raizes que se julguem sufficientes, taes como muros profundos, ribeiros, valles, etc.;

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

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

d) que, se no referido terreno houve cepas atacadas pelo phyloxera, se procedeu á sua extracção radical, praticando-se repetidas operações tóxicas, e que durante tres annos foram feitas as devidas investigações em virtude das quaes se possa assegurar a destruição completa do insecto e das raizes.

Na falta d'estes documentos é tambem permittida a importação das expedições procedentes de região não infestada pelo phyloxera, sempre que assim o assegure, por meio de certificado, o consul de Hespanha no ponto de origem, e que, além d'isso, vão acompanhadas dos documentos necessarios pelos quaes se prove que as plantas, arvores ou arbustos, atravessaram em transito desde origem todas as regiões directamente, e com o acondicionamento intacto.

As sementes e plantas seccas e convenientemente preparadas para os herbarios, os bôlbo, cebollas e tuberculos, o vinho, as flôres cortadas, os legumes, grãos e fructos de todas as classes, teem 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 observancia 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 responsaveis pelas multas e outras quaesquer consequencias da falta de cumprimento do que acima se determina.

Lisboa, 26 de Setembro de 1893.

Arrematações

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento de correias de sola

No dia 27 de outubro proximo, 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 machinas.

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

Lisboa, 26 de setembro de 1893.

Venda de sucata

No dia 28 de Outubro proximo, 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'aço.....	6 toneladas
Aros.....	182 "
Rodas de ferro.....	40 "
Ferro forjado.....	300 "

que póde ser examinada no Deposito de Materiaes em Santa Apolonia.

As condições estão patentes em Lisboa, na Repartição central dos Armazens, estação de Lisboa (Santa Apolonia) e na Agencia 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 electrica na estação central de Lisboa (Rocio)

Esta Companhia faz publico, para conhecimento dos interessados e outros devidos effeitos, que fica sem effeito o concurso constante do annuncio de 2 do corrente para a instalação de luz

electrica na estação central de Lisboa e que brevemente será annuciado 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 proximo, 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 deposito provisorio para poder licitar é da quantia de réis 330 000, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5 por cento da importancia total da arrematação, por aquelle dos licitantes a quem o fornecimento for adjudicado, depositos que terão logar na caixa geral de depositos á ordem d'esta direcção.

As condições do concurso estão patentes na secretaria da direcção, largo de S. Roque n.º 22, onde podem ser examinadas todos os dias uteis, desde as dez horas da manhã até 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 proximo, 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 deposito provisorio para poder licitar é da quantia de réis 525 000, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5 por cento da importancia total da arrematação por aquelle dos licitantes a quem o fornecimento for adjudicado, depositos que terão logar na caixa geral de depositos á ordem d'esta direcção.

As condições do concurso estão patentes na secretaria da direcção, largo de S. Roque n.º 22, onde podem ser examinadas todos os dias uteis, desde as dez horas da manhã até as quatro 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 proximo, perante o ex.º governador civil do districto de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para o fornecimento de 12 000 toneladas metricas de carvão de pedra.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de réis 1:710 000, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5 por cento da importancia total da arrematação, por aquelle dos licitantes a quem o fornecimento for adjudicado, depositos que terão logar na caixa geral de depositos á ordem d'esta direcção.

As condições do concurso estão patentes na secretaria da direcção, largo de S. Roque n.º 22, onde podem ser examinadas todos os dias uteis, desde as dez horas da manhã até as quatro 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 mez de Novembro proximo futuro, á 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 armazens geraes, onde podem ser examinadas nos dias não feriados, desde as dez horas da manhã até as quatro da tarde.

Para ser admittido á licitação é indispensavel a apresentação de um pedaço de carril.

Os concorrentes são obrigados a fazer o deposito provisorio de 206 000 réis na caixa geral de depositos ou na sua delegação n'esta cidade, devendo apresentar no acto do concurso documento que prove terem effectuado o referido deposito, para poderem ser admittidos á licitação.

As propostas serão redigidas da seguinte forma:

«O abaixo assignado (nome, profissão e morada do proponente) obriga-se a fornecer á direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, e sob as condições a que se refere o annuncio de 25 de setembro ultimo, 250 toneladas de carris de aço, pelo preço de... réis, cada uma tonelada de 1:000 kilogrammas.»

Data e assignatura do proponente.

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

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

Typographia do Commercio de Portugal

35 — Rua Ivens — 41

Papel feito especialmente pela Companhia do PAPEL DO PRADO

AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMMISSÕES RECOMMENDADAS

MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS RECOMMANDÉES

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

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 Laverré — Rua de S. Francisco.
Santarem.—José F. Canha.

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR

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

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

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

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

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

LISBOA **Hotel Camões** — Travessa de S. Nicolau, 13 — No centro da cidade baixa, perto de repartições publicas, passeios e theatros. — Desde 17000 réis por dia.

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

LISBOA **Hotel Alliance** — Chiado — No centro do commercio, theatros e passeios — aposentos para familias — Diaria 17200 a 47500 réis.

LISBOA **Hotel Avenida** — Maison de 1.º ordre — vue splendide — salons pour familles — voitures. — Avenida, 55 — Propr. João da Matta, 1.º cuisinier du Portugal.

LISBOA **London Hotel** — Caes do Sodre, rua e travessa do Corpo Santo, entrada em n.º 19 — Perto do Tejo, ministerios, theatros, etc. — Preços 17000 réis em diante.

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

LISBOA **Grand Hotel de l'Europe.** — Maison française de 1.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 17000 a 27000 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.** — Praça da Rainha D. Amelia. Um dos melhores da villa, cozinha esmerada, jantares para casamentos, etc. — Proprietaria Anna Vieira.

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

CINTRA **Hotel Nunes.** — Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria: 17600 a 27000. — Prop. João Nunes.

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

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

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

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

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

PORTO **Hotel Bragança.** — Aceio, mesa abundante e variada, vinho á discrição. Diaria, 17200 a 17000 réis. — Table d'hôte bien servie, vin à discrétion.

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

PORTO **Grande Hotel Portuense.** — Batalha, 122. Serviço de 1.ª ordem. Proximo ao correio, theatros etc. Desde 17200 por dia incluindo vinhos. Prop. Pedro Vasques.

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

PORTO **Grande Hotel America Central.** — Um dos melhores da cidade, magnificas salas e quartos, banhos, caixa do correio etc. Aceio e bom serviço. Preços de 17000 a 17400 réis diarios.

COVILHÃ **Hotel Central do Castella** — Largo do Pelourinho. — Bom serviço de mesa — quartos confortaveis desde 17000 réis por dia.

VIGO **Hotel Continental** — Magnifica situação, em face da ria, proximo de theatros, casinos, passeios, banhos etc. Preços 17200 a 17600 por dia. Prop. João José de Souza.

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

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

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

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

THERMAS DOS CUCOS

(TORRES VEDRAS)

AGUAS CHLORETADAS SODICAS

Este estabelecimento, pela admirável natureza das suas aguas, e pela sua luxuosa installação, reputado o primeiro de Portugal por todos os medicos que o tem visitado, é o primeiro que n'este paiz apresenta banhos e applicações de lamas mineraes, extrahidas das suas nascentes, e tratadas convenientemente nas piscinas, e cujo emprego dá os mais extraordinarios resultados no tratamento de

RHEUMATISMO, GOTTA, SCIATICA, ETC.

As aguas, de uso interno e externo, são applicaveis nos seguintes estados morbidos:

Lymphatismo e escrofulismo; engorgitamentos glandulares; rachitismo; rheumatismo chronico e deformações consecutivas; gotta não febril, especialmente na de forma regular e localisação visceral; paralisias, especialmente de origem cerebral; anemia e chlorose; predisposição á tísica antes das manifestações da tuberculose; hyperemia mechanica do figado; leucocytose hepatica; cachexia palustre e hepatite dos climas quentes; lithiase renal; doenças de utero e recto; neural-

gias, sobretudo de origem rheumatica, cholorotica e syphilitica; sciatica; neurasthenia; atrophia muscular; affecção chronica da pelle e nomeadamente eozema areco; acné; pemphigo e psoriasis; syphilides; lesões osseas e articulares de natureza syphilitica ou outras; ulceras, nevroses, cárias, tractos fistulosos, coxalgia; tumores brancos; abscessos frios e por congestão; mal de Pott; antigas fracturas; entorses; retracção de tendões e falsas anquiloses.

A direcção medica d'este estabelecimento está confiada ao distincto clinico o Ex.^{mo} Sr. Dr. Justino Xavier da Silva Freire

VENDA DAS AGUAS

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

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.

GUIA DAS AGUAS MINERAES DOS CUCOS

À venda no deposito da administração, rua dos Fanqueiros, 282 e 245; na livraria do sr. Antonio Maria Pereira, rua Augusta; Fern & C.^a (successores) rua Nova do Almada; no estabelecimento dos Cucos e nos hotéis de Torres Vedras.

PREÇO 800 RÉIS



THERMAS DE CALDELLAS

Grande Hotel da Bella Vista

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

Aguas hypo-salinas extremamente uteis no tratamento das doenças do estomago, figado, rins, pelle, rheumatismo, gotta e anemia. Clima saluberrimo de montanha. Situação pittoresca e deliciosa no centro da provincia do Minho. Facilidade de communicações com todas as terras do paiz por caminho de ferro até Braga, d'onde dista apenas 15 kilometros. Hotel de primeira ordem com grande capacidade, serviço esmeradissimo e esplendidos horizontes.

CONSULTAS

Nosso medico portuense de serviço permanente — R. do Almada, 13c
PORTO

Banhos das Caldas da Amieira—Aguas 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.

Applicam-se os banhos de immersão e douches d'estas aguas para: rheumatismo, estomago, figado, baço, molestias herpeticas, leuchorrhéas, inflamações de quaesquer 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, deposito da COMPANHIA DAS AGUAS 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 diarios de ida e volta entre a Figueira da Foz e a Amieira, e das outras estações, com validade de dois mezes.

J. B. FERNANDES & C.^a

Successores de José Gregorio Fernandes

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

Armazens de ferro e aço de todas as qualidades

Carvão de pedra para forja

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

Sulfato de cobre, Cimento de Portland

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

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

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

DEPOSITO DE PRODUCTOS CERAMICOS

DE

João Carlos da Fonseca

66 — Rua de Vasco da Gama — 66

LISBOA

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

Preços limitadissimos

