

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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: Madrid, **D. Juan de Bona**; Bruxellas, **Alb. Urban**, Eng.; Rio de Janeiro, **Hippolyte de Baère**, Eng

REDACÇÃO — Rua do Loreto, 43 — LISBOA

Horario dos comboios

O que publicamos hoje leva já todas as alterações que principiarão a vigorar em 4 d'agosto.

Com o proximo numero offereceremos aos nossos leitores um **Horario de carteira**, perfeitamente em dia.

SUMMARIO

Carruagens tem cavallos, (ilustrado).

A nossa carta da Belgica, por A. Urban.

Parte oficial.—Decretos de 12 de julho do Ministerio do Reino e Obras Publicas. Decreto de 12 de julho do Ministerio dos Negocios da Marinha e Ultramar para a construção do caminho de ferro do Congo.

Viagens baratas.

O governo e as companhias hespanholas.

Thermas, campos e praias—V bis—Caldas da Fadagosa (ilustrado).

Notas de viagem—II—Paris e a sua viagão.

Regulamento para a transmissão de mercadorias e divisão das indemnizações (conclusão).

Commercio e Portugal.

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.

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhóis.

Horario dos comboios em 4 de agosto.

Linhos portuguezas—Vale do Vouga—Congo—Ascensor para o Monte—Elevador de Coimbra—Valle de Santarem—S. João do Estoril—Caminho de ferro do Minho—Os meridionais—Lourenço Marques ao Transvaal—Loanda a Ambaca—Cedencia de terrenos—Urbana do Porto.

Linhos hespanholas—Tremvia de Valencia—De Vitoria a Bilbao—Soto de Rayas a Clafo Santa Ana—Turis a Madrid—Novas linhas—Valladolid a Ariza—Catalayud—Teruel—Sagunto—Tremvias electricos—Avila a Salamanca—Atarfe a Huonegas.

Linhos estrangeiros—França—Russia—Estados Unidos—República Argentina.

Avisos de serviço.

Concurso.

Arrematações.

Casas recommendedas.

Agenda do viajante.

Annuncios.

Vapores a sair do porto de Lisboa.

Carruagens sem cavallos

Não se pensa, á primeira vista, no valor extraordinario que, para a vida das populações representa a resolução do problema que a redacção do *Petit Journal*, de Paris, promoveu, estabelecendo o concurso das carruagens sem cavallos, ou automotoras, que acaba de se realizar ali.

Substituir o motor animal pelo motor machine parece, até certo ponto, indiferente e como que o resultado natural da corrente do progresso que vae alastrando o emprego da machine a todas as applicações da força ou da actividade humana.

Mas a solução d'este problema encerra um ideal de muito maior alcance, e chega a constituir um serviço humanitario, porque abrange a questão da hygiene das classes menos abastadas, da sua instrucción, da diversão do seu espirito, do repouso do seu corpo, a par do menor sacrifício do seu bolso.

Abaixo dos remedios que teem ou podem tomar um carro para as suas digressões, ha os que nem tem trem seu, porque o sustento do cavallo, um só que seja,

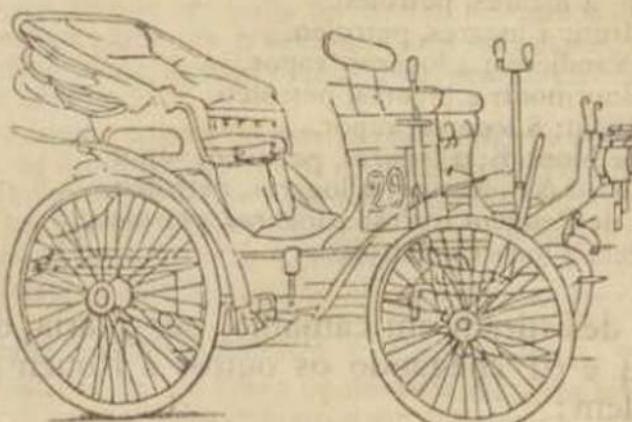
lhes custa caro, nem podem alugal-o, porque não barato lhes custa esse serviço.

E não obstante a familia sendo numerosa, pae, mãe, tres ou quatro creanças, um ou mais parentes, como fazer qualquer digressão, indispensavel mesmo á sua hygiene, como levar esta familia a respirar o ar puro dos campos?



O omnibus, o caminho de ferro? vão sempre para o mesmo sitio e pelos mesmos caminhos; torna-se monotono. O cavallo ou trem? custam caros. A pé? mas o exercicio pedestre é muito hygienico, não ha duvida, mas fatiga, especialmente os pequenos, os debeis, e chegado o grupo ao ponto de destino, em vez de passeiar tem que descansar, porque ha que contar com a volta.

Não fallamos da bicyclete que só serve para um ou dois; e que nem todos pôdem utilizar.



Foram estas ideias que levaram o *Petit Journal* a abrir o seu concurso, e tão importante nos pareceu este facto que, para assistir a elle, o nosso director foi de propósito a Paris no dia 20, permanecendo ali até a prova definitiva de 22.

Para attender ás condições que acima deixamos esboçadas as principaes exigencias do concurso eram que o vehiculo não offereça perigo, seja facilmente manobravel pelos passageiros e não custe muito caro fazel-o an-

dar; isto é, não se tratava nem de luxo do modelo nem da sua maior somma de accessorios, nem da elegancia da sua forma, mas de um carro que andasse bem, que fosse seguro, commodo, barato, e podesse conter pelo menos quatro pessoas, ou só excepcionalmente duas.

Cento e duas carruagens, pertencentes a 88 inventores, foram inscriptas, sendo a maior parte d'ellas de motor de petroleo, isto é, que os demais systemas de motor empregados eram

Vapor.....	25	vehiculos
Gazolina.....	7	"
Ar comprimido.....	6	"
Electricidade.....	5	"
Automatico.....	4	"
Peso.....	4	"
Molas.....	4	"
Hydraulico.....	2	"
Essencias de oleos minerales.....	2	"
Balanceiros.....	2	"
Gaz e peso.....	2	"
Pedaes.....	1	"
Serpolet e petroleo.....	1	"
Liquidos combinados.....	1	"
Mechanicos.....	1	"
Vapor combinado.....	1	"
Agua comprimida.....	1	"
Propulsão constante.....	1	"

Vê-se, portanto, que eram 32 os vehiculos de petroleo e, evidentemente, é este o motor de mais facil adopção, porque dada em caminho uma falta de combustivel, o gaz, a electricidade, o proprio carvão de pedra nem sempre se encontram, enquanto que o petroleo encontra-se facilmente por toda a parte.

A prova fez-se percorrendo os vehiculos, por turnos, diversos itinerarios, nos dias 19, 20 e 22, apurando-se nos dois primeiros dias quaes os vehiculos que deviam ser escolhidos, com os quaes se realizou a experienca definitiva no dia 22 entre Paris e Rouen, 126 kilometros, na qual tomaram parte os seguintes carros:

- N.º 4. dos srs. Dion, Bouton; 4 logares, vapor.
- " 7. do sr. Gautier; 4 logares, petroleo.
- " 10. " " Scotte; 8 logares, vapor.
- " 13. " " Panhard & Levassor; 4 logares, petroleo.
- " 14. idem; (novo typo); 4 logares, petroleo.
- " 15. idem; 2 logares, petroleo.
- " 18. Archdeacon; 6 logares, vapor.
- " 24. Vacheron; 2 logares, petroleo.
- " 27. Fils de Peugeot frères, 2 logares, petroleo.
- " 28. idem; 4 logares, petroleo.
- " 30. idem; 3 logares, petroleo.
- " 31. idem; 4 logares, petroleo.
- " 42. L. Brun; 4 logares, petroleo.
- " 44. de Prandières; 4 logares, vapor.
- " 53. de Bourmont; 4 logares, petroleo.
- " 60. Le Blant; 8 logares, vapor.
- " 61. R. de Montais; 2 logares, petroleo, vapor.
- " 64. Panhard & Levassor; 4 logares, petroleo.
- " 65. Fils de Peugeot frères; 4 logares, petroleo.
- " 55. Roger; 4 logares, petroleo.

D'estes desistiram em caminho, por avaria, os n.ºs 7, 10, 18, 44 e 61 chegando os outros a Rouen pela seguinte ordem:

4, 65, 28, 13, 31, 42, 15, 64, 53, 30, 24, 27, 14, 85 e 60.

A primeira carruagem fez o percurso em 5 horas 40 minutos e a ultima em 8 horas e 50 minutos.

Em cada vehiculo ia um redactor ou collaborador do *Petit Journal* e um engenheiro consultativo, constituindo aquelles o jury que, reunido na 2.ª feira na redacção, adjudicou os premios da seguinte forma:

1.º premio; 5:000 francos: dividido em dois entre os srs. Panhard & Levassor (vehiculos 13, 14, 15 e 64) e os Filhos de Peugeot frères (27, 28, 30, 31 e 65)

Damos hoje os desenhos de uma carruagem de cada um d'estes inventores.

2.º premio; 2:000 francos; aos srs. Dion Bouton & C.ª (vehiculo 4)

3.º premio; 1:500 francos: coube ao sr. Mauricio Le Blant (vehiculos 19 e 60).

4.º premio; 1:000 francos; pertenceu metade ao sr. Alfredo Vacheron (vehiculo 24) e metade ao sr. Le Brum. (vehiculo 42)

5.º premio; 500 francos; teve-o o sr. Roger (vehiculo 85)

Um outro premio de consolacão, 500 francos, foi ainda concedido ao sr. Scott, cujo vehiculo (n.º 10) sofreu um incidente em caminho, mas que se reconheceu ter grande valia.

Escusado será dizer que este concurso despertou grande interesse, achando-se já ás 6 horas da manhã apinhado de povo o local escolhido para a partida (a porta Maillot) e sendo os excursionistas vitoriados em todo o percurso por uma enorme multidão que se acoitovelava para os vêr passar.

Agora a nossa impressão pessoal sobre algumas das machinas:

O carro n.º 4 pareceu nos feio e pesado demais. Apesar de estar indicado para 4 logares pôde conter 6 pessoas á vontade. Tem 6 rodas (4 em bogie) e o motor na parte dianteira.

O n.º 7 é um break elegante e não ganhou premio porque não fez todo o percurso experimental.

A 10 é uma verdadeira machina a vapor, pesada, fumarenta e só, a nosso vêr, tem a vantagem do grande numero de pessoas (até 10) que comporta.

A 13, que foi uma das premiadas em 1.º lugar, é um *Mylord* de pára-chuva aberto, de certa elegancia; a 15, dos mesmos autores tambem, é uma pequena *victoria*, de não menos agradavel disposição.

Agradaram-nos sobre todas as n.ºs 27, 28, e 29 que tiveram tambem o 1.º premio. Qualquer d'estas carruagens parecem os mais vulgares leves e simples carros de cavallos a que simplesmente tiraram os animaes.

As rodas são como as dos velocipedes, o que as torna levíssimas.

A n.º 31, dos mesmos autores, é pesada e feia.

O que finalmente resulta é que se o problema da viacão sem motor de sangue pelas estradas ordinarias não se pôde considerar completamente resolvido, o concurso que o *Petit Journal* benemeritamente promoveu foi um grande passo dado para essa solução, que, por esta forma passou já do campo da theoria ao da practica, onde facilmente se apurarão os processos e serão melhorados os systemas, para que em breve a adopção do carro auto-motor seja uma realidade.

E sel-o-ha, porque o genio activamente inventivo dos industriaes franceses é enorme, e d'isso dá testemunho o facto de, tendo este concurso sido aberto internacionalmente, dos 88 concorrentes 84 são franceses, sendo os restantes 1 belga, 1 italiano, 1 alemão e 1 inglez.

O que não está ainda apurado é o custo de cada carro porque, já se vê que este dependerá, entre outras muitas cousas, da maior porção que fôr feita do typo preferido, o que só se realizará quando o carro auto-motor passar do terreno da experienca ao do commercio corrente, e em competencia de inventores e fabricantes.

Então se verá se ao pequeno agricultor, se ao negociante de poucos meios é dado ter o seu vehiculo, em que possa percorrer grandes distancias com a sua familia, unicamente consumindo alguns litros de petroleo.

Porque, repetimos, foi o petroleo que venceu na maioria, sobre o vapor, desistindo ou sendo separados

por pouco praticos os electricos, apesar de estarmos no seculo de Edison.

Terminando esta noticia que procurámos resumir do muito que sobre tão importante concurso teríamos que dizer, devemos felicitar o *Petit Journal* pela sua bella iniciativa, e agradecer á sua redacção e especialmente a Mr. E. Robichon a amabilidade com que recebeu ali o nosso director, e se referiu a este jornal.

A NOSSA CARTA DA BELGICA

Bruxellas, 25 de julho de 1894.

Já tenho comunicado por diversas vezes que a administração dos caminhos de ferro do Estado belga concluiu com diversas linhas de navegação contractos para o transporte directo de mercadorias, da Belgica para certos paizes d'alem-mar.

Actualmente pôde-se remetter uma encommenda de qualquer estação belga para os paizes do norte ou do levante, e as encommendas são expedidas sem mais formalidades como se se tratasse d'um destino no interior da Belgica. É excellente. Mas pensou a administração dos caminhos de ferro que os nossos compatriotas que estão no Congo recebem da mãe-patria uma porção de mercadorias diversas cuja expedição lhes ocasiona muitos incommodos?

Creio que se se podessem expedir volumes para Roma ou Madrid, dirigindo-se sómente ao escriptorio de caminho de ferro mais perto de sua casa, a administração teria direito a felicitacões porque favorecia praticamente o movimento dos cambios.

*
Ha dias tiveram logar experiencias de tracção electrica na linha do Estado, entre Tirlemont e Landem.

Os resultados obtidos até hoje foram muito satisfactorios.

O carro empregado para estas experiencias é de sistema automotor; é um vehiculo com uma caldeira a vapor e um dynamo gerador e utilisando por si proprio a sua energia em motores electricos que actuam os eixos. Esta machina forma um conjunto independente podendo rebocar material ordinario e tomar o logar de uma locomotiva.

A força empregada por elemento, é de 1 volt 99, pouco mais ou menos, e a velocidade adquirida é em media de 60 kilometros por hora, quer dizer a marcha ordinaria dos nossos comboios rapidos. Esta velocidade é susceptivel de augmentar consideravelmente de futuro.

A. Urban.

PARTE OFICIAL

Ministerio do reino e obras publicas

4.^a Repartição

Por assim o exigir a defesa da saude publica: hei por bem determinar, nos termos do artigo 4.^a e para os efeitos sanitarios e penas do artigo 6.^a do decreto de 12 de abril ultimo, que a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes não exponha á venda em Lisboa ou no Porto os objectos referidos no citado artigo 4.^a, e as lás ou trapos em segunda mão, que façam parte de remessas abandonadas, sem que estejam marcados com o sello do posto de desinfecção publica.

Os ministros e secretarios d'estado dos negocios do reino e das obras publicas, commercio e industria, assim o tenham entendido e façam executar. Paço, em 12 de julho de 1894. — REI — João Ferreira Franco Pinto Castello Branco — Carlos Lobo de Avila.

Ministerio dos Negocios da Marinha e Ultramar

Direcção geral do Ultramar

2.^a Repartição — 3.^a Secção

Attendendo ao que foi representado pelo engenheiro civil Angelo de Sarrea Prado, pedindo a concessão de um caminho de ferro de via reduzida, que, partindo da margem esquerda do Zaire, se dirija á Matamba, podendo prolongar-se até ao rio Quango;

Considerando que a construcção d'esta linha ferrea é de grande importancia para o dominio e aproveitamento dos extensissimos territorios da região que ella deve atravessar;

Considerando que o requerente não pede subsidio, nem garantias de juros, e só as concessões de terrenos e outras facilidades que têm sido dadas a empresas ás quaes têm sido dispensados aquelles auxilios especiaes;

Tendo ouvido a junta consultativa do ultramar e o conselho de ministros; e

Usando da auctorisação concedida ao governo pelo artigo 15.^a do primeiro acto addicional á carta constitucional:

Hei por bem decretar o seguinte:

Artigo 1.^a É auctorizado o governo a contratar com o engenheiro civil Angelo de Sarrea Prado a construcção e exploração de um caminho de ferro que, partindo da margem esquerda do Zaire, se dirija á Matamba e se prolongue até ao rio Quango, nos termos das condições juntas a este decreto e que baixam assignadas pelo ministro e secretario d'estado dos negocios da marinha e ultramar.

Art. 2.^a Fica revogada a legislacão em contrario.

O ministro e secretario d'estado dos negocios da marinha e ultramar assim o tenha entendido e faça executar.

Paço, em 12 de julho de 1894. — REI — João Antonio de Brissac das Neves Ferreira.

Condições do contrato para o estabelecimento de um caminho de ferro de via estreita, na província de Angola, dirigindo-se do rio Zaire, no distrito do Congo, para o Alto Quango, na região de Matamba.

Artigo 1.^a A empresa, entendendo-se por esta palavra o concessionario e a companhia que elle é obrigado a organizar, efectuará á sua custa e por sua conta e risco, pelo modo e nos prazos n'estas condições estipuladas:

1.^a A construcção de um caminho de ferro de via estreita, partindo de Noqui, ou outro ponto mais conveniente, na margem esquerda do rio Zaire, dirigindo-se approximadamente pelas vertentes occidentaes dos territorios de Madimba, Macu-Njimbo e Finde até á região da Matamba, podendo subsequentemente prolongar-se ao Alto-Quango, ou na directriz que mais convier;

2.^a O estabelecimento das convenientes installações do porto fluvial do Zaire, onde se constituir a testa da linha ferrea, construindo pontes, caes, docas e mais obras necessarias para o desenvolvimento do traçado da respectiva exploração do caminho de ferro.

§ 1.^a A linha ferrea comprehendrá inicialmente tres grandes divisões, a partir da margem do rio Zaire, as quaes são: 1.^a, Madimba; 2.^a, Macume-Njimbo; 3.^a, Finde Matamba.

§ 2.^a Os primeiros estudos technicos, ou reconhecimento para o traçado da directriz do caminho de ferro, começará dentro do prazo de seis meses depois da constituição da companhia, devendo os da primeira divisão da linha ferrea ser realizados em dezoito meses da mesma data. Os prazos relativos aos estudos das duas partes restantes serão fixados depois da apresentação dos correspondentes á primeira.

§ 3.^a Dez meses depois de publicada no *Diario do Governo* a approvação do reconhecimento da 1.^a divisão da linha ferrea, será a empresa obrigada a sujeitar á approvação do governo os estudos definitivos dos primeiros 50 kilometros, pelo menos, prosseguindo na representação dos estudos definitivos das ditas linhas por secções não inferiores a 50 kilometros em prazos successivos de seis meses.

§ 4.^a Julgar-se-hão aprovados o reconhecimento geral e os estudos definitivos se, no prazo de noventa dias, contados do dia em que respectivamente houverem dado entrada na secretaria da marinha e ultramar, o governo não houver tomado resolução alguma ácerca d'elles.

§ 5.^a Os trabalhos de construcção da primeira secção começará seis meses depois de aprovados os respectivos estudos definitivos.

§ 6.^a O delineamento e projectos das obras do porto fluvial no Zaire e mais installações, respecivas á testa do caminho de ferro, serão apresentados dentro do prazo que comprehende os de estudos definitivos das secções da 1.^a divisão da linha ferrea.

§ 7.^a A construcção do dito caminho de ferro será completa em todas as suas partes com todas as expropriações, aterros e desaterros, obras de arte, assentamentos de vias, estações e officinas de pequena e grande reparação; e todos os edificios necessarios

casas de guarda, barreiras, passagens de nível, muros de sustentação, muros de vedação ou sebes para separar a via ferrea das propriedades contiguas; e em geral as obras de construção previstas ou imprevistas, sem exceção ou distinção, que forem necessárias para o completo acabamento da linha ferrea.

§ 8.º A empresa é obrigada ao fornecimento, conservação e renovação das locomotivas, carruagens para viajantes, wagens para mercadorias, máquinas e utensílios para as oficinas, plataformas giratorias, reservatórios e aparelhos hidráulicos, guindastes e sínnaes, e em geral de todo o material fixo e circulante, designado ou não designado, que for necessário para manter a linha em perfeito estado de exploração.

§ 9.º É igualmente obrigada a empresa ao estabelecimento de um telegrapho eléctrico ao lado da linha ferrea e à conservação e renovação dos materiais e aparelhos que forem precisos para o manter em bom estado de serviço.

§ 10.º Terminada a linha deverão ser collocados os respectivos marcos kilometricos, e levantado o cadastro d'ella com a descrição de todas as obras de arte e mais dependências.

Art. 2.º O caminho de ferro a que se refere este contracto, será construído com leito e obras de arte para uma só via, excepto nas estações, em que haverá as necessárias vias de resguardo e as de serviço.

Art. 3.º A largura da via não será superior a 1 metro entre as faces interiores dos carris.

Quando houver duas vias, a largura da entrevia, medida entre as faces exteriores dos carris, será, pelo menos, de 1,80.

A largura da plataforma ao nível dos carris, não compreendendo os fossos, quando a via for de 1 metro será pelo menos de 3,60 nos aterros e nas trincheiras, e de 4 metros entre os parapeitos das pontes, viadutos e subterrâneos.

Art. 4.º O maximo dos declives deverá ser de 25 milímetros por metro.

Os raios das curvas de concordância, que ligam os alinhamentos rectos, deverão ser no minimo de 120 metros. Poderão ter, porém, em casos excepcionais e com approvação do governo, 120 metros, e nas vias de resguardo 100 metros.

Art. 5.º Quando a via ferrea passar sobre alguma estrada ou caminho público, a abertura do viaduto será fixada de acordo com o governo em vista das circunstâncias locaes.

Art. 6.º Quando a via ferrea passar por baixo de uma estrada ou caminho, a largura entre os parapeitos da ponte ou viaduto será fixada de acordo com o governo, em vista das circunstâncias locaes.

Quando o viaduto for em arco, a distancia entre a face superior de cada carril e a abobada não será inferior a 4,30.

Se o viaduto for de vigas rectas, o minimo da distancia no eixo no caminho de ferro será de 4,30.

Art. 7.º A largura dos subterrâneos nas secções de uma só via será de 4 metros, pelo menos.

A distancia vertical entre o intradorso e o plano tangente á superficie superior dos carris não será inferior a 4,30.

Art. 8.º A empresa estabelecerá ao longo da via ferrea os fossos e valletas que forem precisos para o dessecamento da via e esgoto das aguas. As dimensões destes fossos e valletas serão determinadas em vista das circunstâncias locaes.

Art. 9.º A empresa estabelecerá e assegurará á sua custa o curso das aguas que se tenha suspendido ou modificado em consequencia das obras do caminho de ferro, ou indemnizará o proprietário, segundo as leis que forem applicaveis.

Art. 10.º Nos cruzamentos com as estradas e caminhos deverão estabelecer-se todos os meios de precaução que se julgarem necessários para segurança dos transeuntes.

Art. 11.º Nos pontos de encontro nas estradas ordinarias com a via ferrea, durante a feitura d'esta, a empresa constituirá as necessárias obras provisórias para que a circulação não seja interrompida.

Art. 12.º As terras para a formação dos aterros serão sempre extraídas de maneira que se evite a estagnação das aguas, prejudicial á saude pública, e de modo que se não prejudique a estabilidade das obras.

Art. 13.º A empresa deverá empregar materiais de boa qualidade na construção das obras.

Os viadutos, pontões, aquedutos e canos de rega, e as passagens superiores, inferiores e de nível, serão em numero suficiente e com as dimensões que exigir a sua estabilidade e segurança, o volume das aguas, a largura do caminho de ferro e a das estradas ordinarias ou caminhos a que essas obras devem dar passagem.

Art. 14.º Os carris e outros elementos constitutivos da via ferrea devem ser de boa qualidade e dos melhores modelos, proprios para preencher o fim do seu destino.

Os carris a empregar serão de aço e o seu peso não será inferior a 18 kilogrammas por metro corrente, devendo ser fixados pelo sistema que a empresa julgar mais conveniente, segundo os ultimos aperfeiçoamentos e com previa approvação do governo.

Art. 15.º A empresa estabelecerá a estação de partida na margem do Zaire, com todas as accommodações necessárias para

passageiros, mercadorias e empregados e mais as estações para passageiros e mercadorias que forem necessárias entre os pontos extremos da linha ferrea.

§ unico. Quando as distâncias entre essas estações forem consideraveis e as conveniências de exploração o exigirem, poderá o governo determinar em qualquer época que se estabeleçam, em pontos intermedios, vias de resguardo, especialmente destinadas para o cruzamento de comboios.

(Continua).

VIAGENS BARATAS

Viagem de recreio. — No proximo domingo 5 de agosto, a companhia real dos caminhos de ferro portugueses, estabelece um comboio especial com bilhetes de ida e volta, por preços reduzidos, para visitar a Batalha, Alcobaça, Nazareth e Caldas da Rainha.

O comboio compõe-se de carruagens de 2.ª e 3.ª classe.

Os preços, como se vê do aviso que publicamos na respectiva secção, são muito reduzidos, e o horário permite aos excursionistas visitar aquelles quatro pontos do Oeste, podendo em qualquer d'elles ser tomado o comboio de volta.

Excursão ao Bussaco. — No dia 12 haverá um comboio rápido do Porto a Luso, partindo do Porto ás 6 horas da manhã e de Luso ás 7 1/2 da tarde. Para este comboio os bilhetes custam: Em 2.ª classe, 1.500 e em 3.ª 1.000 réis.

Equal serviço que se tem realizado nos annos anteriores tem tido uma enorme affluencia de passageiros.

Veja-se o aviso na respectiva secção.

Serviço de banhos. — Repete-se este anno o serviço especial de bilhetes de banhos por preços muito reduzidos para Pedrouços, Algés e outras estações até Cascaes.

Este serviço oferece d'esta vez a maior commodidade, por haver comboios a horas proprias, partindo do Rocio ás 5 horas e 15, e 6 e 30 da manhã, e regressando a tempo de chegarem ao Rocio ás 8 horas e 29 minutos e 9 horas e 49 minutos da manhã.

Feira de Belém. — Também haverá este anno comboios especiais, aos domingos, por este motivo, os quais vão indicados no horário que publicamos no logar do costume

O governo e as companhias hespanholas

Publicámos no nosso ultimo numero um extracto do projecto de lei levado pelo governo hespanhol ao parlamento e com o qual se propõe prestar o auxilio reclamado pelas principaes companhias de caminhos de ferro.

Dissemos n'essa occasião que esse projecto levantará vehementes protestos e tão geraes que até as proprias companhias a elles se associaram.

As camaras hespanholas foram encerradas antes da comissão de caminhos de ferro ter dado parecer sobre o projecto, mas assegura-se que já está resolvido separar d'elle tudo quanto diz respeito a linhas secundarias, que constituirá um projecto especial, e reunir n'um só artigo todas as disposições referentes a vantagens concedidas ás companhias e a encargos por elles tomados.

Entre todos os protestos e reclamações já conhecidas, a mais importante é, sem duvida, a formulada pela comissão permanente da assembléa dos caminhos de ferro economicos.

N'esse documento que foi largamente distribuido, diz-se que o projecto governamental é anti-económico, anti-patriotico e anti-liberal.

Anti-económico porque as reduções de 10 e 20 % em algumas tarifas, limitadas a determinados percursos e por espaço de 2 anos, produzirão uma somma insignificante comparada com o restante movimento nacional; porque a verificação de tarifas será letra morta para o commercio, tendo a empresa, como tem, seis classes para applicar; porque os gastos permanentes de registro em bilhetes e spediciões, carga, descarga e manobras, apenas representam novos sacrifícios para o publico em geral; porque a construcção das estradas representará um auxilio verdadeiro; e porque finalmente a auctorisação dada ás companhias para construirem os caminhos de ferro secundarios, onde melhor lhes convenha, sem limitação de zonas, destruirá por completo a competencia que fazem as pequenas companhias, rasgará a rede dos económicos, constituindo monopolio, matando a iniciativa particular, annullando alguns milhares de kilometros de via reduzida, construidos sem auxilios do estado, enquanto ás companhias se dará 6 % de garantia de juro.

E' anti-patriotico o projecto porque os privilegios que se concedem prejudicarão geralmente os interesses nacionaes em beneficio de capitais estrangeiros e é anti-liberal porque se fôr convertido em lei, ficará unica-

mente nas mãos das grandes empresas o direito de construir caminhos de ferro em Hespanha.

A commissão fez distribuir juntamente com esta circular de protesto, o projecto de lei dos caminhos de ferro económicos, que em março ultimo entregará ao governo, e no qual figuram 5:600 kilometros de linhas em exploração, em estudos ou pedidos por ella.

THERMAS, CAMPOS E PRAIAS

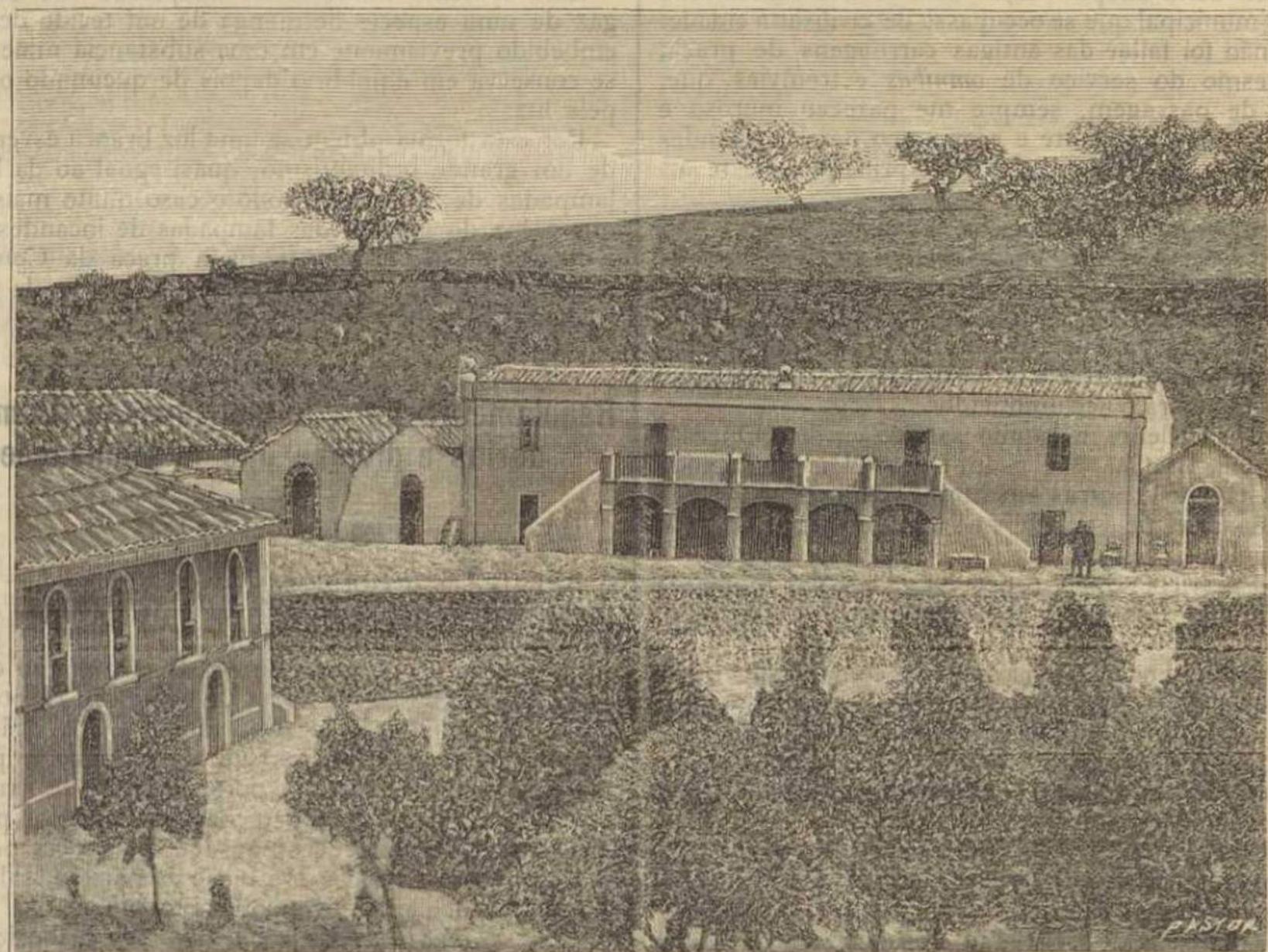
V bis

Caldas da Fadagosa

Damos abaixo a vista do estabelecimento de banhos das *Caldas da Fadagosa*, a qual não publicámos no numero anterior por não poder conseguir-se graval-a a tempo.

Como se vê os edifícios são elegantes e a sua situação pittoresca.

A concorrência aquellas Caldas tem sido este anno extraordinaria, tanto da nossa província do Alemtejo como de Hespanha e cada anno os seus creditos mais se firmarão com os bons resultados que os doentes teem tirado do uso d'aquellas aguas.



NOTAS DE VIAGEM

II

Paris e a sua viação

Ainda d'esta vez começo por lhes fallar de Paris, porque, antes de tratar de desenvolver aqui as minhas *Notas* sobre a viagem que venho de fazer, devo referir-me um pouco ás novidades que na bella cidade encontra hoje quem ha alguns annos não a visita.

Já se vê que esta referencia se relacionará, em especial, com os serviços de viação, assumpto mais da indole d'esta folha.

Ah! como a nossa capital ganharia em consideração por parte dos que vão ahi; como estes lhe agradeceriam a commodidade que ella lhes offereceria, se os seus serviços de carros de carreira e trens de praça estivessem montados com regularidade, como em Paris!

A ordem, a disciplina, ali respeitadas até o extremo, se, por vezes, chegam a incomodar o visitante acos-

tumado ás condescendencias, ás maleabilidades no nosso paiz, quantas outras o salvam de incommodos, lhe evitam questões, lhe facilitam poder percorrer a cidade em todos os sentidos, bem servido, rigorosamente utilisando os meios que tem para o ser.

O serviço dos *fiacres* é abundantemente prestado por quatro empresas, mas os carros não se disputam primasias de carreira entre si.

Não ha corrierias ao desafio, mas tambem não ha morosidades, seja o aluguer feito á hora ou á corrida, para fazer render, como se faz em Portugal.

O andamento é sempre regular, a trote; e se o passageiro pede ao cocheiro um pouco mais de velocidade, porque tem pressa, a chicotada no cavallo faz-lhe imediatamente a vontade.

Além d'isso aquelles cocheiros nunca discutem com o alugador. A tabella é a lei; cumpra-a este, pagando, que o cocheiro nunca pede um centimo mais.

E' que desde muito a polícia de Paris estabeleceu como regra que, nas questões entre cocheiro e freguez, é este sempre quem tem razão. Os cocheiros sabem isso, o que os inhibe por completo de questionar.

Finalmente, a egualdade nas dimensões e disposição dos trens, o uniforme em todos os seus conductores, dão á cidade um carácter de aceio e de ordem, que bem facil seria adoptar entre nós, se tivessemos uma camara municipal que se occupasse de civilisar a cidade.

Mas não foi fallar das antigas carruagens de praça, nem mesmo do serviço de *omnibus* e tremvias, que, diga-se de passagem, sempre me pareceu moroso e mau posto que frequente e economico para as grandes distancias, o que eu prometti no principio d'este artigo.

Tratemos, pois, dos serviços novos.

Um d'estes é o dos carros electricos por meio de accumuladores.

O feitio dos carros é o mesmo do dos pesados *omnibus*, levando 14 passageiros no interior, 16 na imperial, 6 na plataforma de traz e 2 na da frente, onde o guarda-freio manobra o accumulador.

Fazem excelente e rapido serviço entre a Opera e Magdalaine, La Chapelle, Saint-Denis e Pantin, subindo a rua Lafayette e outras em rampa, com a maior facilidade, não obstante a sua enorme carga e o grande peso do vehículo.

Outro serviço novo é o dos comboios por motor de ar comprimido, da Porta Maillot, Neuilly, St. Germain, etc.

O motor é uma pequena machina como as dos tremvias, lançando continuas baforadas de ar quente, que incommoram um pouco os passageiros que vão na imperial de qualquer dos dois carros que o motor reboca, não tanto, ainda assim, como o faria o fumo do carvão.

Outro novo serviço de viação em Paris já é conhecido dos nossos leitores, porque aqui temos dado varias noticias sobre elle.

E' o funicular de Belleville, que da praça da Republica conduz á praça de Villette.

Infeliz no seu principio, dando logar a que o espirito folgasão francez o appellidasse o *funistulaire* de Belleville, a que lhe fizesse versos, os quaes um dia transcreveremos aqui; o elevador tramway-cabo lá está agora funcionando muito bem, sempre cheio de gente, andando cinco ou seis pares de carros em contínuo serviço durante o dia e parte da noite.

O percurso deve regular pelo do nosso ascensor da Graça. A rampa é, porém, muito menos forte, e as dificuldades de construcção foram incomparavelmente muito menores ou quasi nullas.

Todos os carros servem de rebocador, unicamente mudando-se a manivella da *gripe* da plataforma da frente do carro de diante para a de traz do que vai sendo rebocado, invertendo-se por esta forma o movimento.

A via é unica, com seis desvios, onde os carros cruzam com toda a regularidade.

O preço da passagem é de 10 centimos apenas, por todo o percurso.

O freio é, em alguns carros mais modernos, por manivella, como os do nosso ascensor da Graça, nos antigos é um simples pedal.

Em qualquer caso as manobras da *gripe* e do freio são feitas por um só homem, indo nos dois carros apenas este e um cobrador, por todo o pessoal.

Os carros vão fechados em todo o percurso abrindo só a plataforma de traz nas paragens nos desvios, onde os passageiros podem entrar ou sahir.

Isto evita os assaltos ao vehículo em transito pondo em risco o serviço e o proprio assaltante.

Eis as novidades em viação que encontrei em Paris.

E para terminar, notarei uma outra de genero diferente que impressiona bastante pela sua generalidade tanto em França como na Belgica e Allemanha—o novo sistema de iluminação por meio do bico Auer.

Este sistema funda-se na adaptação aos bicos de gaz de uma especie de manga de um tecido de malha embebido previamente em uma substancia mineral que se conserva em equilibrio depois de queimado o tecido pela luz.

Por esta forma obtém-se uma luz branca esverdeada, de um grande brilhantismo, quasi igual ao da luz das lampadas de arco, e em todo o caso muito mais suave que a luz do gaz ou das lampadas de incandescencia.

Illuminada por este sistema a praça da Concordia, a avenida Neuilly, um grandissimo numero de estabelecimentos, o efecto é maravilhoso.

Regulamento para a transmissão de mercadorias e divisão das indemnizações

(Concluído do n.º 152)

ART. 10.º — *Rectificação das taxas* — § 1.º — *Trafego directo*. As taxas estabelecidas pela estação de partida são verificadas e rectificadas, se houver motivo, pela estação de chegada antes da entrega ao destinatario do recibo ou da carta de porte. A responsabilidade das taxas até o destino incumbe á estação expedidora, para as remessas em porte pago e para as acompanhadas de carta de porte, em que se fixam preços firmes. Para as expedições em porte a pagar a estação destinatária é responsável pela taxa por todo o percurso entre ella e a estação de partida, salvo contratos particulares entre as companhias.

§ 2.º — *Trafego por separado*. As disposições do parágrafo anterior, referentes á estação expedidora, são applicaveis igualmente em caso de trafego por separado. Para as remessas em porte a pagar a estação de reexpedição é responsável pela taxa relativa ao percurso comprehendido entre ella e a estação de partida, e a estação destinatária é responsável pela taxa relativa ao percurso comprehendido entre ella e a estação de reexpedição.

§ 3.º — *Rectificações de estação a estação por erros de taxas*. Em consequencia das regras acima indicadas, as rectificações de estação a estação por erros de taxas não podem ter logar senão nos seguintes casos:

1.º Quando a expedição tendo sido feita em porte pago, a taxa a abonar pelo restante percurso é insuficiente;

2.º Quando as cartas de porte de preços fixos accusam uma quantia inferior ao total das despesas até destino. Cada rectificação deve ser acompanhada de uma nota justificativa.

ART. 11.º — *Praso de rectificação por insuficiencia*
As rectificações por insuficiencia de taxa deverão ser feitas o mais tardar nos tres meses da data de expedição; passado este praso, a prescripção será declarada. A cobrança das rectificações para as quaes a prescripção tenha começado, poderá ser tentada pela companhia cedente, por conta e risco da companhia que deixou expirar o praso.

ART. 12.º — *Concessões reciprocas para as armazena gens* — § 1.º — As companhias nunca reclamarão uma á outra direitos de armazenagens.

§ 2.º — A companhia destinataria não reclamará ás outras companhias, quando essas despesas devam ficar a seu cargo, mais que o aluguel dos wagons, que ella propria é obrigada a pagar quando a natureza das mercadorias não permitte effectuar a descarga.

ART 13.º — *Restituição das quantias cobradas por uma companhia para outra* — § 1.º — Qualquer companhia que receba uma quantia pertencente a uma outra companhia, deve enval-a spontaneamente.

§ 2.º — As companhias poderão em qualquer praso reclamar a restituição das quantias assim recebidas á companhia que as retém sob reserva de que a reclamação poderia ser rejeitada se ella se produzisse depois da destruição dos documentos necessarios ao exame.

CAPITULO V

Transmissão e instrucção das reclamações

ART. 14.º — *Prasos de remessa e transmissão dos avisos de pendente ou de recusa* — § 1.º — Os prasos para o envio e transmissão dos avisos de pendente ou de recusas no destino fixam-se da seguinte maneira:

Para os volumes a entregar a *domicilio* o aviso de recusa ou da não entrega deve ser enviado logo que se reconheça que os volumes foram recusados ou que o destinatario é desconhecido.

Para os volumes a entregar *nas estações* o aviso de pendente deve ser enviado o mais tardar nos dez dias da chegada, se o consignatario não respondeu á carta de aviso enviada pela estação destinataria, ou se as mercadorias não foram retiradas.

§ 2.º — Nos casos em que a entrega sobrevem depois do primeiro aviso de recusa, a companhia destinataria é obrigada a avisar a companhia expedidora.

§ 3.º — Para os volumes destinados a mais alem do caminho de ferro, a companhia destinataria transmittirá os avisos de recusa ou da não entrega logo que as tenha recebido do reexpedidor.

ART. 15.º — *Transmissão das cartas de porte*. Nenhuma carta de porte de remessa não paga, deve ser transmittida d'uma a outra companhia, sem que a companhia recepcionaria do titulo seja debitada em conta corrente.

ART. 16.º — *Correspondencias referentes a reclamações* — § 1.º — A transmissão das reclamações e, em geral, todas as comunicações que as companhias tenham a trocar entre si relativas aos serviços do presente regulamento, continuarão a estabelecer-se exclusivamente por intermedio dos serviços geraes, salvo as exceções resultantes d'accordos particulares entre as companhias contractistas que julguem conveniente regular n'outras bases as suas relações reciprocas.

§ 2.º — Todavia, nos casos especiaes ao deante determinados, estabelecer-se-hão comunicações, além dos serviços geraes e directamente, entre as estações expedidoras e as destinatarias, quer as expedições tenham sido feitas em trafego directo quer em trafego separado, e qualquer que seja o numero das rôdes percorridas.

§ 3.º — Esses casos são os seguintes:

Para as estações expedidoras:

1.º Rectificações de erros commettidos á partida no calculo das taxas, nas verbas dos desembolsos e reembolsos, nos nomes e moradas dos expedidores ou destinatarios, na indicação do destino e no envio de documentos da alfandega ou do Estado;

2.º Pedidos de informações sobre o pagamento dos reembolsos cujos avisos de recepção se façam esperar e sobre a entrega das remessas;

3.º Transmissão das instruções dos expedidores ás estações que lhes tenham feito avisos de pendente;

4.º Aviso do pedido d'um expedidor para a modificação da direcção ou suspensão da entrega;

5.º Rectificações de quaesquer erros commettidos no carregamento dos wagons.

Para as estações destinatarias:

1.º Aviso de pendente em todos os casos, sem exceção;

2.º Aviso de cessação de pendente;

3.º Aviso de recusa de pagamento d'um reembolso pelo destinatario;

4.º Reclamação da escripturação não entregue referente a mercadorias recebidas ou volumes de que só se recebeu a escripturação;

5.º Pedidos de documentos indicados na escripturação e não recebidos;

6.º Devolução de officios, documentos da alfandega, do Estado ou outros, recebidos por erro ou vindos no logar dos documentos da mesma natureza que deviam acompanhar a mercadoria;

7.º Pedidos de esclarecimentos sobre o nome e direcção do destinatario, em caso de divergência na escripturação; sobre as pesagens effectuadas á partida; sobre se uma expedição foi effectuada em porte pago ou a pagar;

8.º Pedidos de esclarecimentos em caso de divergência nas marcas, numeros, peso, numero e natureza dos volumes que deixem suppor troca; em caso de divergência entre a taxa indicada no titulo de transporte e a indicada pela folha de expedição;

9.º Pedidos de copia da nota de expedição.

§ 4.º — Além d'estes casos especiaes, cujo numero poderá ser augmentado de commum acordo, se a experiença fizer conhecer a utilidade, todas as correspondencias relativas ás questões de trafego estabelecer-se-hão exclusivamente entre os serviços geraes.

CAPITULO VI

Processos

ART 17.º — *Processos. Liquidacão das indemnisações. Despesas e honorarios* — § 1.º — Em qualquer processo que interesse diversas companhias, a companhia defensora ou accusadora não chamará a juizo a companhia cedente ou cessionaria, senão quando esta formalidade seja julgada necessaria e, ainda n'este caso, a defesa das diversas companhias será, tanto quanto possível, confiada aos mesmos defensores.

§ 2.º — Nenhuma decisão judicial será levada em apelação ou subirá a instancia superior sem o consentimento das companhias interessadas.

§ 3.º — Em todos os casos, a importancia total das condenações pronunciadas, das despesas e honora-

rios, será dividida entre as companhias interessadas á prorata kilometrica.

Disposição geral

Cada companhia reserva-se o direito de rescindir, em qualquer época, as disposições que precedem, prevenindo as outras companhias com tres meses de antecedencia.

COMMERCIO PORTUGUEZ

Resumo comparativo do movimento de mercadorias incluindo o do ouro e prata em barra e em moeda, nos meses de janeiro de 1893-94

VALORES EM MIL. REIS

Importação para consumo

	1893	1894
Animaes vivos.....	57.683	185.799
Materias primas para as artes e industrias	1.316.712	1.124.708
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras..	316.663	319.808
Substancias alimenticias	1.043.645	1.190.591
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e veículos.....	95.432	128.891
Manufacturas diversas.....	200.254	189.728
Taras	4.619	4.689
Somma.....	3.037.008	3.144.214
Ouro e prata em barra e em moeda.....	453.992	19.312
Total.....	3.494.000	3.163.526

Exportação nacional e nacionalizada

	1893	1894
Animaes vivos.....	65.300	224.522
Materias primas para as artes e industrias	338.321	374.740
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras..	24.446	68.810
Substancias alimenticias	1.431.040	932.325
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e veículos.....	2.594	10.064
Manufacturas diversas.....	121.854	99.324
Somma.....	1.683.555	1.709.782
Ouro e prata em barra e em moeda.....	404.486	360.508
Total.....	2.088.041	2.070.290

Exportação estrangeira e ultramarina

Diversas mercadorias, ...	Reexportação ..	877.768	1.026.453
	Transito	145.848	154.644
	Somma...	1.023.616	1.181.097

BOLETIM FINANCEIRO

Lisboa, 31 de julho de 1894

Durante a quinzena foram-se accentuando as disposições favoraveis para o desenvolvimento das operações de desconto, mas o papel é que escasseou, não aparecendo bastante para satisfazer

a todas as disponibilidades, pois quasi exclusivamente se limitou a alguns saques da costa occidental sobre a nossa praça, não aparecendo suficiente offerta de letras da terra. Já foram realizados alguns descontos a 5 p. c., notando-se no mercado extraordinarias tendencias, muito accentuadas, para aumentar a concorrência com o Banco de Portugal, que mantem ainda a sua taxa de 6 p. c.

O nosso mercado de fundos apresentou aspecto mais animado, assignalando-se em todos os valores tendencia para a alta. As inscrições mantem-se nos 35 p. c., com disposições estaveis, o que representa uma garantia de 6 p. c., juro realmente favoravel para a capitalização de economias. A dívida externa subiu até 23 5/8, descendendo depois para 23 3/8, em condições de procura, apesar de representarem apenas um juro de 4 p. c. Os credores externos contam que dos rendimentos consagrados ao serviço da dívida externa haja um excesso que permitirá distribuir por elles cerca de 9 p. c. supplementar sobre o terço do juro em ouro.

As obrigações dos tabacos tiveram excepcional procura em Paris, onde subiram a 425 francos. Na Bolsa de Lisboa esses titulos fecharam, na ultima semana, a 100.000 réis, isto é, com um desvio de 21.000 réis do preço da emissão. Animaram algum tanto os negocios dos cambios, mas os preços não sofreram modificação sensivel. Abundam os saques, especialmente do Rio de Janeiro sobre Londres, satisfazendo todas as exigencias do mercado. O cheque sobre Londres regulou de 40 1/8 a 40 1/4, e sobre Paris de 710 a 712. As libras estão a 1.7400 réis, mas sem grande procura.

Annuncia-se uma operação financeira, realizada pelo governo com a venda da serie de 50.000 obrigações dos tabacos, que tinha em carteira. Esta operação, que será feita nas melhores condições, obtendo o governo maior preço do que aquelle porque elles lhe haviam ficado, garante o pagamento dos coupons de outubro e de janeiro, e tem ainda a vantagem de evitar que o governo faça concorrência ao commercio na compra do ouro. Falla-se n'outra operação, baseada na venda das obrigações dos caminhos de ferro, que o governo tem de receber em pagamento dos seus creditos.

Realisou-se a subscricao para a nova companhia ingleza das corticas de Portugal. O exito foi completo, tendo a subscricao em Londres excedido muito o limite da cifra reservada para o publico. A que fôra destinada ao nosso paiz tambem foi integralmente coberta. Não podemos deixar de lamentar — e n'isto fazemos excepção ao côro geral do rejubilo — que sendo a industria corticeira uma das primeiras de Portugal, susceptivel de um extraordinario desenvolvimento e representando uma avultada riqueza, a companhia para a explorar não seja exclusivamente portugueza e com capitais portuguezes.

Reune hoje a assembléa geral da Companhia dos Tabacos. No anno findo os lucros liquidos elevaram-se a 294.477.640 réis. A diferença nas receitas foi de 246 contos, havendo no accrescimo uma diminuição de 3 por milhar em relação ao anno passado. A exportação para as provincias ultramarinas duplicou. O dividendo é de 2.700 réis por accão.

O movimento das inscrições tem sido pouco importante regulando de 34,65 a 35,10 as de assentamento e as de coupon de 34,81 a 34,90 e 35. Continuam a ter grande procura as obrigações de 6 p. c. (ass.) do credito predial, que ficam a 91.500 réis; as de coupon tem vendedores a 91.500. Tem subido alguma cousa as obrigações das aguas. As obrigações Loanda-Ambaca regulam a 72.000 réis com pequeno movimento. Foi aberto á exploração mais um lanço d'este caminho de ferro (kil. 260 a kil. 280). As acções do Banco de Portugal regulam a 116.500 réis; do Lisboa & Açores a 91.500; do Commercial de Lisboa a 91.500, do Nacional Ultramarino a 59.500 réis.

J. F.

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

JULHO

	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
Bolsa de Lisboa:																
Inscrições assent..	-	35,40	-	35,40	35,00	35,00	-	35,00	35,10	34,95	35,00	35,10	35,00	-	35,00	35,00
* coupon.	35,10	35,05	35,05	34,95	-	-	-	-	34,81	34,90	34,85	34,90	35,00	-	35,00	35,00
Dívida externa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bolsa de Londres:																
3% portuguez....	23,25	23,25	23,25	23,25	23,25	23,25	-	23,50	23,50	23,25	23,25	23,25	23,25	-	23,43	23,25
Bolsa de Paris:																
3% portuguez ...	23,31	23,25	23,25	23,21	23,25	23,40	-	23,62	23,62	23,25	23,18	23,18	23,18	-	23,56	23,25

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

BOLSAS	TÍTULOS	1894 - JULHO - DIAS													11.100
		16	17	18	19	20	21	23	24	25	26	27	28	30	
Lisboa...	ACÇÕES Comp.ª Real Portugueza.	-	12.000	-	-	-	12.000	-	11.500	11.600	-	-	-	-	11.100
	OBRIG. Comp.ª Real Port. 3 0/0	-	-	-	-	-	-	30.000	-	-	30.000	-	-	-	-
	» C.ª Real Port. 4 1/2 0/0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	» Comp.ª Nacional	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	» Atravez d'Africa	-	-	-	71.000	71.000	71.000	-	-	-	72.100	72.000	72.500	71.500	72.000
Paris...	ACÇÕES Comp.ª Real Portugueza.	-	43,50	-	43,50	-	43,50	44	-	-	45	-	48	30	48
	» Madrid-Cáceres-Portugal.	50	48	-	48	48	48	46,25	-	-	48	48	-	-	-
	» Norte de Espanha	99	96	95	96	97	95	95,50	96	96,50	96,50	95	-	-	-
	» Madrid-Zaragoza-Alicante	-	142,50	140	142,25	144	142	141	142,25	141	145	141,25	-	-	-
	» Andaluzes	165	162,50	155	155	155	155	157	160	155	156	-	-	-	-
	OBRIG. Comp.ª Real Portugueza.	120,50	121	122	121	120,50	123	123	123	-	120,50	-	122,50	121	121
	» C.ª da Beira Alta	75	73	73,50	73	73	73	-	73	-	75	-	-	-	-
	» Madrid-Cáceres-Portugal.	158	159	155	155,50	-	157	155,50	155,75	158	155	156	-	156	156
	» Norte Espanha 4,5% hypot.	251	255	254	255	255	254	250	250	255	255	252	-	-	-
Amsterd...	Atravez d'Africa	60,49	-	-	-	-	-	-	60	60,49	-	-	-	59	59
Bruxellas	Atravez d'Africa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	64

Receita dos Caminhos de ferro portugueses e espanhóis

Linhas	Período de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO								
		1894			1893			Totaes			1894			Diferença a favor de		
		Kil.	Totaes	Kilometrícias	Kil.	Totaes	Kilometrícias	1894	1893	1894	1893	1894	1893	1894	1893	
COMPANHIA REAL	Antiga rede e nova não garantida.	28	690	Réis 59.940.000	915	» 52.277.000	75.633	690	Réis 60.832.058	» 60.832.058	Réis 1.335.529.000	1.387.806.000	Réis 1.406.583.272	Réis 1.467.415.330	Réis 71.054.272	Réis 79.609.330
	Nova rede garantida.	28	380	7.061.000	»	6.172.000	16.242	380	7.282.135	» 7.282.135	140.953.000	147.125.000	143.537.138	150.819.273	2.584.138	3.694.273
Sul e Sueste...	1824 Junho	475	16.817.260	251	13.048.345	27.470	475	17.875.720	» 13.226.555	37.633	308.967.085	322.015.430	340.806.695	354.033.259	31.839.640	32.017.820
	251	353	14.170.360	»	14.170.360	29.832	353	12.689.050	» 26.713	-	336.185.790	336.722.300	-	-	-	30.536.510
Minho e Douro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Beira Alta...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Nacional (Mirandella e Vizeu)...	1117 Junho	105	1.035.652	1824	962.772	9169	105	1.064.738	» 1.148.352	10.140	26.902.818	26.963.620	30.666.199	31.830.706	4.663.351	4.848.931
	251	»	1.373.376	»	13.079	»	»	1.016.153	» 1.016.153	9.677	28.338.996	32.830.706	32.830.706	32.830.706	4.491.710	4.491.710
Norte de Espanha...	2430 Junho	3533	Ps. 1.642.492	251	463	3393	Ps. 1.595.600	463	Ps. 470	Ps. 40.952.760	Ps. 40.952.760	Ps. 38.718.486	Ps. 2.234.274	2.287.291	2.287.291	
	814	»	1.874.085	»	530	»	4.818.068	» 536	»	42.823.845	42.823.845	44.716.556	44.716.556	42.362.798	42.362.798	
Madrid — Zara- goza — Alicante....	28 Julho	2672	994.504	915	934.404	349	2672	896.344	349	335	26.743.757	26.743.757	26.242.852	26.242.852	500.905	500.905
	251	894	282.274	»	316	894	290.763	» 323	»	6.676.972	7.056.973	-	-	-	380.001	
Andaluzes....	28	216.061	242	»	233.614	261	241.081	270	7.118.849	7.531.669	6.893.034	7.290.587	-	-	-	397.553
	915	225.815	253	»	241.081	270	241.081	270	7.118.849	7.531.669	7.118.849	7.531.669	-	-	-	412.820
Zafra a Huelva.	915	44.286	246	180	37.359	207	44.136	245	1.314.351	1.172.175	1.364.536	1.216.322	148.214	148.214	-	-
	1622	30.173	278	»	44.136	245	47.607	264	1.423.493	1.263.919	1.423.493	1.263.919	159.574	159.574	-	-

HORARIO OFICIALMENTE CONFERIDO da partida e chegada de todos os comboios, em 4 de agosto de 1894

Lisboa R. - Porto	Porto-Lisboa R.	Lisboa R. - Cintra	Cintra-Lisboa R.	Lisboa R. - Cald.	Cald. Lisboa-R.	Pampilh.-Mang.	Mang.-Pampilh.	Porto-Valença	Valença-Porto
Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.
8-45 t. 7-20 m.	2-45 t. 4-30 m.	8-11 m.	5-15 m.	6-13 m.	6-35 t. 9-47 t.	9-45 m. 12-54 t.	8-20 m. 1-26 t.	2-40 m. 8-19 m.	8-20 m. 1-26 t.
10-0 t. 10-30 m.	7-0 t. 5-30 m.	9-51 m.	7-30 m.	8-40 m.	10-0 t. 7-30 t.	8 m. 10-55 m.	11-0 m. 3-15 t.	9-45 m. 2-15 t.	11-0 m. 3-15 t.
Lisboa C.S. - Port.	Port. Lisboa C.S.	11-0 m.	12-3 t.	9-0 m.	10-0 m.	10-0 t. 7-55 t.	5-45 m. 8-5 m.	5-10 t. 11-45 t.	6-0 t. 10-30 t.
Aveiro a Porto	Porto a Aveiro	12-3 t.	11- m.	10- m.	12- t.	5-40 t. 7-55 t.	5-45 m. 8-5 m.	5-10 t. 11-45 t.	6-0 t. 10-30 t.

LINHAS PORTUGUEZAS

Valle do Vouga. — Está aberta a subscrição para as acções d'esta companhia, as quais serão 14:000 do capital de 45000 réis, presfazendo 630 contos, custo da construcção da 1.ª secção, que deve estar prompta em 18 mezes.

O capital para a 2.ª secção será posteriormente emitido em obrigações de 7 p. c. na importancia de 1:900 contos.

Congo. — Foi na segunda-feira assignado o contracto com o sr. engenheiro Sarrea Prado para a construcção e exploracão d'estas linhas, nas bases fixadas no decreto que hoje começamos a publicar.

Ascensor para o Monte. — Continuam com muita actividade os trabalhos da construcção d'este elevador, devendo ficar concluido dentro em pouco tempo, pelo que desde já felicitamos a população do Funchal.

Elevador de Coimbra. — Os srs. Raul Mesnier e João Evangelista da Silva Saturnino entraram já, na caixa geral, com o deposito de garantia exigido no contracto de concessão d'este ascensor.

A empresa está constituída, devendo inaugurar os seus trabalhos até 10 de agosto.

Valle de Santarem. — A partir de hoje são ampliadas as estação do Valle de Santarem algumas tarifas especiaes de grande e pequena velocidade, entre as quais se conta a tarifa de grupos de collegaes e seus professores.

S. João do Estoril. — Abre hoje a todo o serviço de passageiros, bagagens e volumes de recovagens, o apeadeiro de S. João do Estoril, situado entre as estações de Parede e Estoril, no ramal de Cascaes.

Para as remessas procedentes de, ou destinadas a Cascaes, a distancia d'aplicação, é de 6 kilometros. para as outras procedencias ou destinos toma-se, para applicação das tarifas as distancias da estação do Estoril.

Caminho de ferro do Minho. — Desde 29 de julho os comboios n.º 1, 2, 3, 4, 9 e 10 terão a paragem de um minuto no apeadeiro de Durrães, situado entre as estações de Tamel e Barrozelhas.

Os meridionaes. — A companhia dos caminhos de ferro Meridionaes, (de Vendas Novas a Santarem,) pediu a prorrogação do prazo para acabar a construcção d'essa linha.

Lourenço Marques ao Transvaal. — Referem alguns collegas que está proxima a solução de arbitragem relativa a este caminho de ferro.

Loanda a Ambaca. — Vae ser em breves dias aberta á exploração a secção do caminho de ferro de Ambaca, que termina no kilometro 280.

Cedencia de terrenos. — A commissão administrativa da companhia real declarou á camara municipal, não poder alienar os terrenos situados na praça de Belem, resolvendo, porem, pagar ao municipio o que lhe deve pela ocupação de terreno em Alcantara-mar, e bem assim pagar, á razão de 100 réis o metro quadrado, a ocupação provisoria do terreno na rua de Vinte e Quatro de Julho, para o prolongamento do ramal de Cascaes ao Caes Sodré.

A mesma commissão accedeu ao pedido da camara, para o estabelecimento da feira em Belem, devendo o terreno ser vedado pelo lado do Oeste.

Urbana do Porto. — Realisou-se no dia 28, na administração do bairro oriental d'aquella cidade a abertura de propostas para a adjudicação das empreitadas do lanço entre a estação de Campanhã e a central. Foram apresentadas 18 propostas.

1.ª empreitada — Terraplenagens, muros de supporte, passagem inferior da rua do Freixo (parte de alve-

naria e cantaria), passagem inferior Ponce Leão, passagem de nível da Formiga e desvio do caminho do Rego Lameiro. — Base da licitação, 3:860000 réis; — Isidro Nuevo Fernandes, 3:450000; — José Francisco da Silva, 3:187000; — Francisco Teixeira, réis 3:590000; — José Ferreira da Silva, 3:280000; — Domingos José de carvalho, 3:800000; — José Joaquim Mendes, 3:645000; — Nicolau Lopes, 3:510000; — Manuel Correia Martins, 3:200000; — Joaquim Francisco de Brito, 3:800000; — e Joaquim Augusto Pinto Soares & Antonio Ferreira de Oliveira, 3:540000.

2.ª empreitada — Ponte metalica da passagem da rua do Freixo — Base, 1:104000 réis; — Joaquim Carvalho da Assumpção, 1:100000. Foi excluida a proposta apresentada pelo sr. João Gonçalves da Fonseca, por falta do documento n.º 2, exigido pelo artigo 15.º das instruções de 1887, relativas ás obras publicas.

Empreitada n.º 3 — Viaducto do Rego Lameiro — Base 13:979000; — Isidoro Nuevo Fernandes, 12:500000; — José Francisco da Silva, 12:191000; — Domingos José de Carvalho, 13:895000; — José Joaquim Mendes, 13:000000; — Manuel Correia Martins, 11:990000; — e Joaquim Augusto Pinto Soares e Antonio Ferreira de Oliveira, 12:849000.

Assistiram ao acto os srs. administradores do bairro oriental e director dos caminhos de ferro do Minho e Douro.

LINHAS HESPAÑOLAS

Tremvia de Valencia. — Foi concedida a D. Vicente Peirats a construcção de um tremvia que partindo da praça de San Agustin, na cidade de Valencia, irá terminar no cemiterio.

De Vitoria a Bilbao. — Pensa-se na construcção de uma linha ferrea de via reduzida que, partindo de Vitoria ou da estação de Villareal del Anglo-Vasco-Navarro, ligue com a central de Vizcaya em Lemona ou Loruza.

Em todo o percurso a linha terá uns 60 kilometros.

Soto de Reys a Ciaño Santa Ana. — Abriu em 1 de julho ao serviço publico esta linha que deve ligar os portos de Gijon e Avilés com Sama.

A nova linha que pertence á companhia do Norte tem algumas obras d'arte e de importancia, como por exemplo uma ponte de ferro de um tramo de 70 metros sobre o Nalón, outra de 5 metros, sete tunneis etc.

A extensão total da linha é de 21 kilometros.

Turis a Madrid. — Começaram já os trabalhos de construcção d'esta linha, nas secções de Turis ao rio Cabriel e de Madrid a Chinchón, Colmenar e Taracón. O trajecto entre Madrid e Valencia, depois de concluida esta linha, ficará reduzida a 354 kilometros em lugar de 489 do percurso actual pelas linhas do Meiodia e do Norte.

Novas linhas. — Foram autorisadas a construcção das seguintes linhas: de Carlet a Villanueva de Castellón, de San Julián de Musques a Castro Urdiales, de Madrid a Santander, passando por Araenda de Duero, Lerena, Burgos, Poza e Villarcayo, e de Burgos a Aranda de Duero.

Valladolid a Ariza. — Estão sendo feitas com grande rapidez os trabalhos de construcção d'esta linha, devendo inaugurar-se em setembro a secção entre Penafiel e Valladolid.

A extensão total da linha será de 254 kilometros.

Calatayud-Teruel-Sagunto. — Como dissemos já, o governo hespanhol mandou abrir concurso para a construcção do caminho de ferro que partindo de Calatayud, passe por Teruel e Segarbé, indo terminar em Sagunto, ou no porto de Grao de Valencia.

O estado auxiliará a construcção com a subvenção de 25 milhões de pesetas.

A linha deve estar terminada dentro de 5 annos.

Tremvias electricos. — O governo foi autorizado a fazer a concessão de uma rede de tremvias electricos de via estreita, para passageiros e mercadorias, destinadas a ligar Barcelona com as povoações dos arrabaldes.

Avila a Salamanca. — A secção de Peñaranda a Salamanca aberta ultimamente á exploração, mede 41 kilometros e comprehende as seguintes estações: Salamanca, Aldealengera, Babilafuente, Villar de Gallimazo e Peñaranda.

Atarfe a Huénegas. — A casa Rothchild vae construir uma linha ferrea de 15 kilometros que servirá as referidas povoações e especialmente as minas de ferro de Atarfe.

LINHAS ESTRANGEIRAS**FRANÇA**

O governo francez dirigiu uma circular ás companhias dos caminhos de ferro, chamando a attenção das direcções respectivas, sobre o numero e importancia das falsas declarações relativamente a natureza, peso e valor dos volumes a transportar, a fim de que se tomem as necessarias providencias para evitar taes abusos, prejudiciaes aos interesses das companhias e por consequencia aos do proprio estado.

RUSSIA

O governo d'este paiz estuda presentemente a melhor forma de ligar entre si as grandes linhas ferreas russas, parecendo disposto a mandar construir para esse fim grande numero de linhas de via reduzida.

ESTADOS UNIDOS

Foi determinado pelo governo d'esta poderosa nação que desde o anno de 1898 sejam authomaticos todos os engates que se empreguem no serviço do material circulante dos caminhos de ferro, isto para evitar repetidos desastres, pois só no anno de 1888, morreram 300 pessoas nos trabalhos de engate, sendo de 6.757 o numero de feridos pela mesma causa.

REPÚBLICA ARGENTINA

Durante o anno de 1893 foram explorados na Republica Argentina 13.134 kilometros, representando todas as linhas ferreas um capital de 399.457.906 piastras de ouro, assim devidido :

Linhos pertencentes ao paiz.....	Piastras 42.107.501
» garantidas.....	» 83.259.321
» particulares.....	» 224.717.783
» subvençinados pelas provincias..	» 49.373.300
O numero de passageiros elevou-se a 12.969.145; a quantidade de mercadorias transportadas attingiu a 6.295.992 toneladas, sem contar 64.094 toneladas de bagagens e encommendas. Os resultados da exploração foram os seguintes :	
Receitas brutas	Piastras-papel 66.723.326
Despesas	» 59.338.490
Receitas liquidas	» 27.204.836

AVISOS DE SERVIÇO**Companhia real dos caminhos de ferro portuguezes****Excursão ao Bussaco**

Domingo 12 de agosto de 1894

Comboio especial—Porto a Luso e volta com bilhetes por preços reduzidos.

Partida do Porto ás 6 horas da manhã. Chegada ao Porto ás 10,15 da tarde.

Preço dos bilhetes

Do Porto 1.500 réis em 2.ª classe e 1.000 réis em 3.ª

Horario

Ida—partida do Porto ás 6 horas da manhã. Chegada a Luso ás 8,48 da manhã.

Volta—partida do Luso ás 7,30 da tarde. Chegada ao Porto, ás 10,15 da tarde.

O numero de logares n'este comboio é limitado a 240 de 2.ª classe e 240 de 3.ª, pelo que não se venderão bilhetes logo que este numero esteja preenchido.

Para as demais condições ver os cartazes affixados nos logares do costume.

Lisboa, 21 de julho de 1894.

Visita á Batalha, Alcobaça, Nazareth e Caldas da Rainha

No domingo 5 de agosto de 1894. Comboio especial com bilhetes de ida e volta por preços muito reduzidos.

Partida de Lisboa Rocio, 6,15 da manhã, chegada a Lisboa, 11,20 minutos da noite.

Preços dos bilhetes

De Lisboa para as Caldas da Rainha: 1.800 réis em 2.ª classe, e 1.300 em 3.ª; para Vallado ou Leiria: 2.000 réis em 2.ª classe e 1.500 em 3.ª.

O comboio de regresso, além das estações para onde se vende bilhetes d'este serviço especial tem paragem nas seguintes estações: S. Martinho, Ramalhal, Torres Vedras, Malveira e Cacem.

Os passageiros á volta poderão tomar o comboio em qualquer ponto onde este tem paragem, comprehendido no itinerario do bilhete de que sejam portadores. Para as demais condições ver os cartazes affixados nos logares do costume.

Lisboa, 30 de julho de 1894.

Abertura do apeadeiro de S. JOÃO DO ESTORIL

(Ramal de Cascaes)

Desde 1 de agosto de 1894 o apeadeiro de S. João do Estoril, situado entre as estações de Parede e Estoril, fica aberto para o serviço de passageiros, bagagens e volumes de recovagens, applicando-se as tarifas em vigor.

Para as remessas procedentes de, ou destinadas a Cascaes, a distancia d'aplicação é de 6 kilometros. Para as outras procedencias ou destinos, toma-se, para applicação das tarifas, as distancias da estação do Estoril.

Bilhetes

O apeadeiro venderá unicamente bilhetes para as estações comprehendidas na tarifa C. n.º 1 e sua ampliação.

Os passageiros para além de Lisboa-Rocio ou Bemfica tomarão n'estas, novos bilhetes até destino.

Toda a rede venderá para S. João do Estoril bilhetes inteiros e meios. Lisboa, 24 de julho de 1894.

Concursos**Direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro**

Em harmonia com o determinado no artigo 33.º e seu § unico do decreto n.º 6 de 1 de dezembro de 1892, está aberto concurso para o preenchimento da vaga de chefe da secção do expediente da divisão de vias e obras d'estes caminhos de ferro.

Nos termos do citado decreto só são admissíveis a este concurso :

Os sub-chefes e apontadores amanuenses de 1.ª classe das direcções dos caminhos de ferro explorados pelo estado;

Os individuos de categorias equivalentes das direcções de construção dos caminhos de ferro por conta do estado com mais de tres annos de serviço na categoria que tiverem;

Os conductores de trabalhos de 1.ª e 2.ª classe do quadro auxiliar do corpo de engenheiros de obras publicas.

Quem pretender admissão ao concurso deve dirigir o seu requerimento, devidamente instruido com documentos, á direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, no Porto, até ás tres horas da tarde do dia 20 de agosto proximo futuro.

Os documentos que devem acompanhar os requerimentos são :

Copia authentica do registo de matricula ou do cadastro do requerente, ou documento comprovativo de que tem categoria para poder concorrer;

Attestados de aptidão e bons serviços;

Attestados comprovativos de habilitações theoricas ou litterarias que possuir.

Terminado o prazo do concurso, marcar-se-ha o dia em que devem começar as provas oraes e escriptas que teem de ser prestadas pelos concorrentes admittidos.

Porto, 16 de julho de 1894.

Companhia real dos caminhos de ferro portuguezes

No dia 9 de agosto, pela 1 hora da tarde, proceder-se-ha ao concurso para o lugar de amanuense no serviço de fiscalisação e estatística.

As condições do concurso estão patentes no mesmo serviço, em Santa Apolonia, todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ás 4 da tarde. Lisboa, 23 de julho de 1894.

ARREMATAÇÕES**Caminhos de ferro do Minho e Douro****Fornecimento de 100 molas**

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 11 de agosto proximo, á uma hora da tarde, na administracão do 1.º bairro do Porto e perante o respectivo administrador, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 100 molas de suspensão para wagons para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

As condições da arrematação e do fornecimento poderão ser examinadas na secção dos armazens geraes dos caminhos de ferro do Minho e Douro, na estação do Porto, em todos os dias uteis, das 11 da manhã ás 3 da tarde.

Porto, 18 de julho de 1894.

Fornecimento de aros para rodas

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 13 de agosto proximo, á uma hora da tarde, na administração do 1.º bairro do Porto, e perante o respectivo administrador, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 142 aros para rodas de machinas e de wagons para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

As condições da arrematação e do fornecimento poderão ser examinadas na secção dos armazens geraes dos caminhos de ferro do Minho e Douro, na estação do Porto, em todos os dias uteis, das onze horas da manhã ás tres da tarde.

Porto, 19 de julho de 1894.

Fornecimento de telha, cal e gesso de estuque

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 8 de agosto, á 1 hora da tarde, na secretaria dos armazens geraes dos mesmos caminhos de ferro, perante o respectivo chefe, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de telha, cal e gesso de estuque, para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

As condições da arrematação e do fornecimento poderão ser examinadas na secção dos armazens geraes dos caminhos de ferro do Minho e Douro, na estação do Porto, em todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ás 3 da tarde.

Porto, 24 de julho de 1894.

Fornecimento de material de via

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 18 de agosto proximo, á uma hora da tarde, na administração no 1.º bairro do Porto, e perante o respectivo administrador, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de diverso material de via para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

As condições da arrematação e do fornecimento poderão ser examinadas na secção dos armazens geraes dos caminhos de ferro do Minho e Douro na estação do Porto, em todos os dias uteis, das onze horas da manhã ás tres da tarde.

Porto, 25 de julho de 1894.

Fornecimento de ferro Escocia

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 20 d'agosto, á uma hora da tarde, na administração do 1.º bairro do Porto, e perante o respectivo administrador, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 21:300 kilogrammas de ferro Escocia para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

As condições da arrematação e do fornecimento poderão ser examinadas na secção dos armazens geraes dos caminhos de ferro do Minho e Douro, na estação do Porto, em todos os dias uteis, das onze horas da manhã ás tres da tarde.

Porto, 26 de julho de 1894.

Caminhos de ferro do sul e sueste

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde de 8 de agosto proximo, perante a direcção d'estes caminhos de ferro, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para o fornecimento de correntes de ferro para guindastes.

As condições do concurso estão patentes na secretaria da direcção, largo de S. Roque n.º 22, onde podem ser examinadas nos dias uteis, desde as dez horas da manhã ate ás quatro da tarde.

Lisboa, 23 de julho de 1894.

Companhia real dos caminhos de ferro portuguezes**Fornecimento de 120:000 travessas de pinho**

No dia 6 d'agosto proximo futuro pela 1 hora da tarde na estação central de Lisboa (Rocio) perante a comissão administrativa da companhia real, serão abertas as propostas para o fornecimento de 12 lotes de travessas de pinho nacional composto cada lote de 10:000 travessas.

As propostas, que poderão ser feitas para um ou mais lotes, serão endereçadas ao director geral da companhia, estação central de Lisboa (Rocio) com a indicação exterior no subscripto: «Proposta para o fornecimento de travessas».

Lisboa, 6 de julho de 1894.

Fornecimento de 30:000 travessas de carvalho

No dia 11 de agosto proximo futuro pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a comissão administrativa da companhia real, serão abertas as propostas, até aquella hora recebidas, para o fornecimento de 6 lotes de travessas de carvalho, compostas cada um de 5:000 travessas.

As propostas serão endereçadas ao director geral da companhia, estação central de Lisboa (Rocio), com a indicação no subscripto: «Proposta para o fornecimento de travessas de carvalho».

As condições relativas a este fornecimento estão desde já patentes na estação de Lisboa (Santa Apolonia) repartição de vias e obras.

Depósito provisório de garantia para cada lote 60:000 réis.
Lisboa, 11 de julho de 1894.

Fornecimento de injectores «Friedman», balanças para valvulas de segurança e manometros

No dia 16 de agosto, proximo futuro, pela 1 hora da tarde, perante a comissão administrativa d'esta companhia serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 20 injectores «Friedman» n.º 10, 12 balanças para valvulas de segurança de caldeiras e 24 manometros Bourdon.

As condições e desenhos estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens (edifício da estação de Santa Apolonia) e em Paris, na agencia da companhia, 28 rue Chateaudun.
Lisboa, 12 de julho de 1894.

Fornecimento de cobre e latão

No dia 16 de agosto, proximo futuro pela 1 hora da tarde, perante a comissão administrativa d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de cobre em barra, em tubos e em folha e de latão em folha.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens (edifício da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde e em Paris, na agencia da companhia, 28 rue Chateaudun.
Lisboa, 12 de julho de 1894.

Fornecimento de correias

No dia 16 de agosto, proximo futuro, pela 1 hora da tarde, perante a comissão administrativa d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 1:530 metros de correia de couro.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens (edifício da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde e em Paris, na agencia da companhia, 28 rue Chateaudun.
Lisboa, 13 de julho de 1894.

Fornecimento de tubos de latão

No dia 16 de agosto, pela 1 hora da tarde, perante a comissão administrativa d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de tubos de latão.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens (edifício da estação de Santa Apolonia), todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde, e em Paris, na agencia da companhia, 28 rue Chateaudun.
Lisboa 16 de julho de 1894.

Fornecimento de ferro

No dia 23 de agosto pela 1 hora da tarde na estação central (Rocio) perante a comissão administrativa d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de ferros, redondo, chato, quadrado, angular, em chapa e especias.

As condições e desenhos estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens (edifício da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde e em Paris, na agencia da companhia, 28 rue de Chateaudun.
Lisboa, 23 de julho de 1894.

Serviços dos armazens

Esta companhia vende 350 a 400 barris vazios servidos a óleo mineral ao preço de 540 réis cada um.

As propostas devem ser dirigidas ao engenheiro chefe dos armazens na repartição de contabilidade em Santa Apolonia com a designação no subscripto de compra de barris vazios.

Os barris podem ser examinados no deposito de materiais em Santa Apolonia.
Lisboa, 23 de julho de 1894.

Apeadeiro de Barcarena**Base de licitação 2:000:000 réis**

No dia 16 d'agosto proximo, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a comissão administrativa d'esta companhia, serão recebidas propostas para a construção do apeadeiro de Barcarena, no kilometro 15.100 da linha de oeste.

As propostas serão endereçadas ao director geral da companhia na estação central de Lisboa, com a indicação no subscripto: — «Proposta para a construção do apeadeiro de Barcarena.»

As condições e os desenhos relativos a este concurso estão patentes na repartição de via e obras, estação de Santa Apolonia.
Lisboa, 30 de julho de 1894.

AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMISSÕES

RECOMMENDADAS

MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS

RECOMMANDÉES

Antuerpia. — A. Hartrodt. — 36, rue Zirk.**Berlim.** — S. O. — A. Hartrodt. — 54, Wienerstrasse.**Bremen.** — A. Hartrodt. — 90 e 91, Langenstrasse.**Bruxellas.** — Messageries des Grands Express Européens. — Sor-
det et Compagnie.**Covilhã.** — José do Nascimento Arraiano — Casa de comissões.**Hamburgo.** — Augusto Blumenthal.**Hamburgo.** — A. Hartrodt. — 4, Kattrepelsbruecke.**Leiria.** — Antonio C. d'Azevedo Batalha.**Lisboa.** — Miguel Amancio & Fernandes — Rua dos Bacalhoeiros.

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.

Nous ne saurions recommander à nos lecteurs d'autres MAISONS, que celles
sous-indiquées, car nous les connaissons PAR EXPÉRIENCE PERSONNELLE.**LISBOA** **Grand Hotel International** — Rua do Príncipe,
junto a Estação Central. — Etablissement de premier or-
dre — tout le luxe et confort — 200 chambres et salons.**LISBOA** **Braganza Hotel** — Salons, vue splendide sur la
mer, service de 1.^{er} ordre — Propri. Victor Sasseit.**LISBOA** **Hotel Durand** — Rua das Flores, 71 — 1.^{er} class —
English family hotel — Proximo de theatros e centro da
cidade — Gabinete de leitura.**LISBOA** **Hotel Universal** — Chiado — No centro da cidade
proximo de theatros, passeios, ministerios, etc. — **Banhos**
— trens — **Preços modicos.****LISBOA** **Grand Hotel Central** — Caes do Sodré — Tout le
confort désirable, vue du Tage, près de la douane, bourse,
ministères, théâtres, bains. Ascenseur, poste.**LISBOA** **Hotel Alliance** — Chiado — No centro do com-
mercio, theatros e passeios — aposentos para famílias —
Diaria 1\$200 a 4\$500 rs.**LISBOA** **Hotel Avenida** — Maison de 1.^{er} ordre — vue splen-
dide — salons pour familles — voitures — Avenida, 55 —
Propri. João da Matta, 1.^{er} cuisinier du Portugal.**LISBOA** **Hotel Borges** — Chiado, 108 — Tres frontes, pro-
ximo dos theatros e centro da cidade — ascensor — te-
lephone — banhos, etc.**LISBOA** **Grand Hotel de l'Europe** — Maison française
de 1.^{er} ordre — au centre de la ville — Propri. M. Es-
tade, 16, rua do Carmo.**LISBOA** **Hotel Francfort** — T. de Sta. Justa. No centro do
commercio, a 5 min. da estação do Rocio — Grande con-
forto, bons quartos de 1\$000 a 2\$000 rs. por pessoa.**LISBOA** **Francfort Hotel** — No centro da cidade — Aposen-
tos para famílias. **Preços modicos.** Mesa redonda as 4 e
6 horas da tarde, 600 rs. — Tres frontes. Praça de D. Pedro, 113.**LISBOA** **Hotel Americano** — P. de S. Paulo, n.^o 3. — Pro-
ximo dos caes e banhos do arsenal. — Bons quartos e
aposentos. — **Preços:** de 1\$000 rs. para cima.**CASCAES** **Hotel Central** — De 1.^{er} ordre — Cuisine et ser-
vice 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, janta-
res para casamentos, etc. — Proprietaria Anna Vieira.**CINTRA** **Hotel Nunes** — Espelhados panoramas, quartos con-
fortaveis, serviço esmerado. Diaria 1\$600 a 2\$000 rs.
— Propri. João Nunes.**CINTRA** **Hotel Netto** — Serviço de primeira ordem, aposentos
confortaveis e asselados, almoços e jantares, mesa redon-
da ou separada, magnificas vistas de terra e mar, casa de jantar para
100 pessoas. **Preços rasoaveis.****MAFRA** **Hotel Moreira** — no largo, em frente do convento. —
Bellas accomodações desde 1\$000 réis por dia até 1\$500.
— Redução de preços para caixeiros viajantes.**TORRES VEDRAS** **Hotel dos Cucos** — Avenida Casal
Ribeiro — Renovado e aumentado —
condução gratis aos banhos dos Cucos — commodidade, acção e hygiene
— preços 1\$000 a 1\$400 réis — Gerente Ernesto Nobre.**Lisboa.** — Rodolfo Reck — Rua dos Douradores, 21.**Lisboa.** — Carlos C. Dias — (vinhos, fructas e outras comissões)
— Rua do Jardim do Regedor, 35.**Lisboa.** — C. Mahony & Amaral. — Rua Augusta, 70, 2.^o**Lisboa.** — D. Pedro Serrano — R. da Magdalena, 192.**Lisboa.** — Compagnie des Wagons-Lits. — Rua do Príncipe.**Londres.** — F. Demolder — 4, Holmdala Road Amburst Park.**Londres.** — E. C. — A. Hartrodt. — 49, Fenchurch Street.**Madrid.** — Cesar Fereal. — Agente commercial da Companhia
Real — Echegaray.**Madrid.** — Sordet et Compagnie — Messageries des Grands Express
Européens.**Porto.** — Augusto Lavarré — Rua de S. Francisco.**Santarem.** — José F. Canha.**Valencia d'Alcantara.** — D. Alejandro Campero.**Vienna.** — Sordet et Compagnie — Messageries des Grands Express
Européens.

AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR.

Nous ne saurions recommander à nos lecteurs d'autres MAISONS, que celles
sous-indiquées, car nous les connaissons PAR EXPÉRIENCE PERSONNELLE.**TORRES VEDRAS** **Hotel Natividade** — Largo de D.
Carlos, 1 e R. Paiva d'Andrade, 3 —
No melhor local da villa, proximo do caminho de ferro — Excellentes
quartos, serviço esmeradissimo, bilhar e piano. — Carreiras a 100 réis,
para os Cucos — Diaria de 800 a 1\$200 réis.**BUSSACO** **Hotel Restaurant da Matta** — Service de
1.^{er} ordre. Seul établissement situé au centre de la
matta. — Propri. Paul Bergamin.**PRAIA DA NAZARETH** **Grand Hotel Club** — Ma-
gnificas accommodações, acção
inexcedivel, bom serviço, preços modicos, trens d'aluguer e carreira,
para as estações de Cellia e Vallado — Propri. A. de S. Romão.**PORTO** **Hotel de Francfort** — O melhor e mais central da
cidade — Salões, banhos, correio e telephone — Serviço de
de 1.^{er} ordem — Propri. Adriano & François.**PORTO** **Hotel Bragança** — A melhor situação da cidade, ex-
cellentes comodos para familias e para uma pessoa. Ba-
nhos a toda a hora. Mesa, serviço de 1.^{er} ordem e com vinhos a descrip-
ção. — Diaria 1\$000 a 1\$500 rs. — Prop. B. Machado Coelho.**PORTO** **Grande Hotel do Porto** — Le meilleur de la ville.
Lits à ressorts. Omnibus. Téléphone. Boite aux lettres.
Salles de lecture et de réception. Bains. Journaux.**PORTO** **Hotel Continental** — R. Entreparedes (Frente à Ba-
talha). Serviço de 1.^{er} ordem, preços moderados. Frente
do correio, theatros, muito central. — Propri. Lopez Munhós.**PORTO** **Grande Hotel America Central** — Um dos me-
lhores da cidade, magnificas salas e quartos, banhos.
Acção e bom serviço. 1\$000 a 1\$400 rs. diarios.**COVILHÃ** **Hotel Central do Castella** — Largo do Pelou-
rinho — Bom serviço de mesa, quartos confortaveis
desde 1\$000 rs. por dia.**GOUVEIA** **Hotel Hortas** — Paragem indispensavel aos que
se dirigem à Serra da Estrela. Bom serviço. Trens e
cavallos para a Serra e caminho de ferro. **Preços modicos.****SEVILHA** **Hotel d'Europe** — Fonda de Europa — Propri. Ber-
nardino Ricca. Salão de leitura. Omnibus na estação.
Calle Gallegos, 19, Sierpes 95. Mesa redonda ás 6 horas. Falla-se ita-
liano, inglez, francez e portuguez.**SEVILHA** **Gran Fonda de Madrid** — Principal estabele-
cimento de Sevilha — illuminação electrica — luxuo-
sos pateos — sala de jantar para 200 pessoas — banhos.**SEVILHA** **Fonda de Jesus Maria** — Calle Moratin — no
centro da cidade — casa confortavel e económica —
mesa a qualquer hora. Diaria 5 pesetas.**MALAGA** **Nuevo Hotel Victoria** — Propri. Cristóbal Gam-
bero — Calle del Marqués de Larios, 9 — Bellos apo-
sentos, excellente serviço de 5 a 7,50 pesetas por dia.**GRANADA** **Hotel Victoria** — Propri. Federico Iniesta. Sitio
o mais central, proximo do commercio e dos thea-
tros. **Preços moderados.** Central do caminho de ferro.**ROMA** **Grande Hotel Continental** — Proximo da Estação
Central e de todas as antiguidades e attractivos, na parte
mais hygienica da cidade — 250 quartos — todo o conforto moderno.
— Diaria, desde 10 francos, sem vinho — Prop. P. Lugani.

CALDAS DA FADAGOSA

MARVÃO

DISTRICTO DE PORTALEGRE

Abertura do estabelecimento em 24 de junho. Excellentes aguas mineraes para **doenças de pelle, rheumatismo, estomago, feridas, etc.** — O estabelecimento tem magnificas accommodações, sendo os preços em 1.^a classe, com direito a quarto, meza, banho, aguas e medico, sómente de 1\$200 réis; a 2.^a 700 réis e a 3.^a 400 réis. — Ha bilhar e outras distracções.

Viagem — Faz-se toda em caminho de ferro ate Marvão — (Ramal de Caceres), d'ahi, 4 kilómetros em bons carros, que á chegada dos comboios se acham na estação ao preço de 200 rs. por pessoa.

Dá esclarecimentos: — **EDUARDO MAGALHÃES — MARVÃO**



Agradecendo, no entanto, ao jury d'esta exposição a boa vontade que teve de premiar os productos da actual Fundição do Ouro, com uma medalha de cobre (que na verdade nada mais podiam merecer aquellas amostras expostas), sou obrigado a destruir publicamente esta confusão, visto os justos reparos de algumas pessoas, que estranharam os conhecidos e bem conceituados productos da Fundição do Ouro premiados apenas com *medalha de cobre*, quando aliás, se ella tivesse concorrido a essa exposição, ocuparia o maximo logar de honra, que sempre tem ocupado nas exposições a que tem concorrido.

Porto, 15 de junho de 1894. — O gerente da Fundição do Ouro, *Luiz Ferreira de Souza Cruz*.

DYNAMITE GOMMA

1\$100 reis o kilo

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.

Fabrica na Trafaria

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

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

Mecha ou rastilho, preços conforme a qualidade.

FABRICA

H. SCHALCK, SUCCESSORES

Calçada do Cascaão — Lisboa

Premiado em todas as exposições — Depositos: em Lisboa

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

PRODUCTOS

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

DEPOSITO DE PRODUCTOS CERAMICOS

João Carlos da Fonseca
66 — Rua de Vasco da Gama — 66

LISBOA

Tubos de grés para canalisações. — Ladrilhos para parquet. — Cimentos. — Tijolo e barro refractario. — Balaustres para platibandas. — Estatuas e vasos para ornamentos.

Preços limitadissimos

M. HERRMANN

Telegraphia e Telephones

LUZ ELECTRICA

Por meio de machinas, pilhas e accumuladores

TRANSMISSÃO DA FORÇA A DISTANCIA

Barcos movidos pela electricidade

CAMPAINHAS ELECTRICAS

APPARELHOS DE PRECISÃO

RESULTADOS GARANTIDOS

M. HERRMANN

6 e 8, Calçada do Lavra, 6 e 8

LISBOA

TINTURARIA

DE

P. J. A. CAMBOURNAC

14, Largo da Annunciada, 16

120, P. DE S. BENTO, 120

LISBOA

OFFICINAS A VAPOR

RIBEIRA DO PAPEL

Estamparia mechanica

Tinge seda, lã, linho e algodão, em fio ou em tecidos, bem como fato feito ou desmanchado.

Limpa pelo processo parisiense fato de homem, vestidos de seda ou de lã, etc., sem serem desmanchados.

Os artigos de lã limpos por este processo não estão sujeitos a serem depois atacados pela traça.

Encarrega-se da reexpedição pelo caminho de ferro, correio ou outra qualquer via.

TINTAS PARA ESCREVER

DE DIVERSAS QUALIDADES

Rivalisando com as dos fabricantes ingleses, alemaes e outros por preço inferior

D. M. de Costa Ribeiro & C.^a

Effectuam-se transacções em todos os ramos bancarios e commerciaes

Tomam e saccum letras sobre todo o reino.
Compram e vendem papeis de credito.

Taxam sobre todas as praças de Hespanha, mesmo sobre as menos importantes.

Tomam papel, saccum e dão cartas de credito, circulares sobre a França, Italia, Inglaterra, Suissa, Alemanha, Belgica e todas as principaes praças estrangeiras.

Agentes do Banco de Guimaraes
Correspondentes do Banco Commercio

e Industria, do Porto,
e do Banco Commercial de Coimbra

Agentes geraes da fabrica
de alcool em S. Christovão, Faro.

ESRIPTORIO

23—Calçada de S. Francisco — LISBOA

Telephone n.º 313



REAL COMPANHIA VINICOLA

DO

NORTE DE PORTUGAL

VINHOS DO PORTO AUTHENTICOS

Procedencia garantida do Douro, qualidade já relativamente preiav el a principiar em 300 réis a garrafa.

VINHOS DE MESA

qualidades especiaes do Douro e verdes superiores de Amarante Minho e Basto.

VINHOS ESPUMOSOS

rivalisando em qualidade com as mais acreditadas marcas de Champagne e custando menos de metade.

Alto Douro Crystal 1.ª reserva	garrafa	1\$000 réis
» " secco	"	1\$000 "
» " extra secco	"	1\$000 "
» " grande vinho espumante	"	1\$200 "

Ha tambem as mesmas qualidades em 1/2 garrafas. Encontram-se nas principaes confeitarias, mercearias, restaurants e hoteis.

DEPOSITO FILIAL: Rua do Alecrim, II7

FILIAL DO DEPOSITO: R. do Ouro, 72

M. Gonsalves
Cirurgião-dentista

RESIDENCIA
L. do Calvario, 22, 2.^o

CONSULTORIO
R. N. do Almada, 69, Lisboa.

EMPREZA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR
PARA O

ALGARVE E GUADIANA
Carreira official

O vapor GOMES IV
Commandante ROCHA JUNIOR



SAIRÁ no dia 16 de julho, às 9 horas da manhã, para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro, Olhão, Tavira e Villa Real de Santo António. Para carga, encomendas e passageiros, trata-se no Largo dos Torneiros, n.º 5.

Alberto R. Centeno & C.^a

Royal Mail

STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)
A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL
BRAZIL E RIO DA PRATA

O paquete **DANUBE** que sahirá a 13 de agosto

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

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

AGENTES

Em Lisboa:—KNOWLES RAWES & C.^a—R. dos Capelistas, 31, 1.^o

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

Vapores a sahir do porto de Lisboa

Alicante, Barcelona, Cette e Marselha, vapor frances, Saint-Jean. Sahira a 2 de agosto. Agentes Henry Burnay & C.^a Rua dos Fanqueiros, 10.

Anvers, e Havre, vapor frances Saint-Jacques. Sahira a 2 de agosto. Agentes Henry Burnay & C.^a R. dos Fanqueiros, 10.

Bahia, Rio e Santos, vapor inglez Bellena. Sahira a 13 de agosto. Agentes Garland Laidley & C.^a Rua do Alecrim, 10, 1.^o

Bahia, Victoria, Rio e Santos, vapor alemão Paraguassu. Sahira a 8 de agosto. Agente, E. George, R. da Prata, 8.

Bordeaux, vapor frances, Orenoque. Sahira de 13 a 15 de agosto. Agentes, Torlades & C.^a

Bordeaux, vapor frances, Brésit. Sahira de 24 a 25 de agosto. Agentes, Torlades & C.^a

Brazil, e Rio da Prata, vapor inglez Danube. Sahira a 13 de agosto. Agent. Knowles Rawes & C.^a R. d'El-Rei, 31 1.^o

Copenhagen, vapor dinamarquez Douro. Sahira a 4 de agosto. Agente E. George, Rua da Prata, 8.

Dakar, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres, vapor frances Ernest Simons. Sahira a 8 de agosto. Agentes Torlades & C.^a

Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres, vapor frances, Equateur. Sahira a 23 de agosto. Agentes, Torlades & C.^a

Hamburgo, vapor alemão, Porto Alegre. Sahira a 2 de agosto. Agente, E. George, R. da Prata, 8.

Para, Rio de Janeiro e Pacifico, vapor inglez Galicia. Sahira a 8 de agosto. Agentes E. Pinto Basto & C.^a Caes do Sodré, 64, 1.^o

Para, Londres, vapor inglez Gibraltar. Sahira a 3 de agosto. Agentes E. Pinto Basto & C.^a Caes do Sodré, 64, 1.^o

Pará e Manaus, vapor inglez Anselm. Sahira a 10 de agosto. Agentes Garland Laidley & C.^a R. do Alecrim, 10, 1.^o

Pará, e Manaus, vapor inglez Grangense. Sahira a 20 de agosto. Agentes Garland Laidley & C.^a Rua do Alecrim, 10, 1.^o

Pará, e Manaus, vapor inglez Obidense. Sahira a 30 de agosto. Agentes Garland Laidley & C.^a Rua do Alecrim, 10, 1.^o

Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Ayres, vapor frances Dordogne. Sahira de 4 a 5 de agosto. Agentes Torlades & C.^a

Pernambuco, Rio e Santos, vapor alemão, Olinda. Sahira a 15 de agosto. Agente, E. George, R. da Prata, 8.

Portos de Moçambique, vapor inglez Greek. Sahira a 14 de agosto. Agentes Knowles Rawes & C.^a R. d'El-Rei, 31, 1.^o

Rio Grande do Sul, e Porto Alegre, vapor Karthago. Sahira a 2 de agosto. Agente E. George, Rua da Prata, 8.

Southampton, vapor inglez, Goth. Sahira a 9 de agosto. Comp. Union. Agentes, Knowles Rawes & C.^a R. d'El-Rei, 31, 1.^o

S. Miguel, Terceira, Graciosa, S. Jorge, Pico, Fayal e Flores, vapor portuguez Acor. Sahira a 5 de agosto. Agente Germano Serrão Arnaud. Caes do Sodré, 84, 2.^o

Valencia, Barcelona, Cette e Marselha, vapor frances Saint-Pierre. Sahira a 8 de agosto. Agentes Henry Burnay & C.^a Rua dos Fanqueiros, 10.