

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: 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 principiaram a vigorar em 4 d'agosto.

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

SUMMARIO

Carruagens sem cavallos, (Illustrado).

A nossa carta da Belgica, por A. Urban.

Parte official.—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 Fadozosa (Illustrado).

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

Regulamento para a transmissão da mercaderias e divisão das indemnizações (conclusão).

Commercio Portuguez.

Boletim financeiro, de Lisboa, por J. F.

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

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

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.

Horario dos comboios em 4 de agosto.

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

Linhas hespanholas—Tremvia de Valencia—De Vitoria a Bilbao—Soto de Reys a Ciaño Santa Ana—Turis a Madrid—Novas linhas—Valladolid a Ariza—Calatayud—Teruel—Sagunto—Tremvias electricas—Avila a Salamanca—Atarfe a Huenegas.

Linhas estrangeiras—França—Russia—Estados Unidos—Republica Argentina.

Avisos de serviço.

Concursos.

Arrematações.

Casas recommendadas.

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 machina parece, até certo ponto, indifferente e como que o resultado natural da corrente do progresso que vae alastrando o emprego da machina 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 instrucção, da diversão do seu espirito, do repouso do seu corpo, a par do menor sacrificio do seu bolso.

Abaixo dos remediados 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,

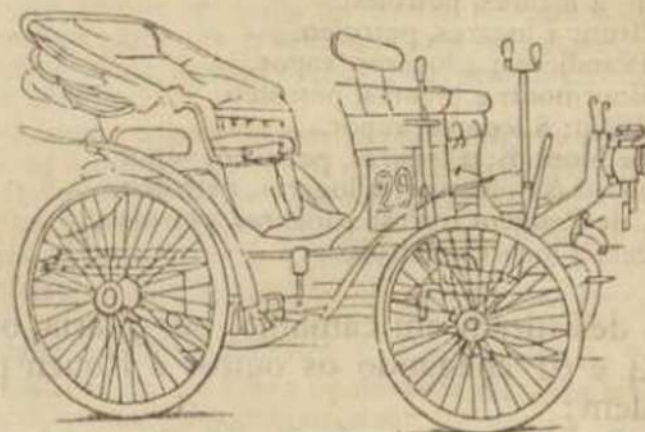
lhes custa caro, nem podem alugal-o, porque não barato lhes custa esse serviço.

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 podem 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 proposito 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 manobrável 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 mineraes.....	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 combustível, 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 realisou a experiencia 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 freres, 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 freres; 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 freres (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 consolação, 500 francos, foi ainda concedido ao sr. Scott, cujo vehiculo (n.º 10) soffreu 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 victoriados em todo o percurso por uma enorme multidão que se acovelava 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 boggie) 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 agradável 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 levissimas.

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

O que finalmente resulta é que se o problema da viação 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 pratica, 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 francezes é enorme, e d'isso dá testemunho o facto de, tendo este concurso sido aberto internacionalmente, dos 88 concorrentes 84 são francezes, sendo os restantes 1 belga, 1 italiano, 1 allemão 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 realisará quando o carro auto-motor passar do terreno da experiencia 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 teriamos 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 communicado 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 póde-se remetter uma encomenda de qualquer estação belga para os paizes do norte ou do levante, e as encomendas 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 occasiona 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 felicitações porque favorecia praticamente o movimento dos cambios.

Ha dias tiveram lugar 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 systema automotor; é um vehiculo com uma caldeira a vapor e um dynamo gerador e utilizando por si proprio a sua energia em motores electricos que actuam os eixos. Esta machina forma um conjuncto independente podendo rebocar material ordinario e tomar o lugar 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 OFFICIAL

Ministerio do reino e obras publicas

4.ª Repartição

Por assim o exigir a defeza da saude publica: hei por bem determinar, nos termos do artigo 4.º e para os effeitos sanitarios e penaes do artigo 6.º 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.º, e as lãs 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.º do primeiro acto adicional á carta constitucional:

Hei por bem decretar o seguinte:

Artigo 1.º É auctorisado 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.º Fica revogada a legislação 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 provincia de Angola, dirigindo-se do rio Zaire, no districto do Congo, para o Alto Quango, na região de Matamba.

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

1.º 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.º 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 trafego da respectiva exploração do caminho de ferro.

§ 1.º A linha ferrea comprehenderá 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.º Os primeiros estudos technicos, ou reconhecimento para o traçado da directriz do caminho de ferro, começarão dentro do praso de seis mezes depois da constituição da companhia, devendo os da primeira divisão da linha ferrea ser realisados em dezoito mezes da mesma data. Os prazos relativos aos estudos das duas partes restantes serão fixados depois da apresentação dos correspondentes á primeira.

§ 3.º Dez mezes 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, proseguindo na representação dos estudos definitivos das ditas linhas por secções não inferiores a 50 kilometros em prazos successivos de seis mezes.

§ 4.º Julgar-se-hão approvados o reconhecimento geral e os estudos definitivos se, no praso 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.º Os trabalhos de construcção da primeira secção começarão seis mezes depois de approvados os respectivos estudos definitivos.

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

§ 7.º 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 excepção ou distincção, que forem necessarias para o completo acabamento da linha ferrea.

§ 8.º A empresa é obrigada ao fornecimento, conservação e renovação das locomotivas, carruagens para viajantes, wagons para mercadorias, machinas e utensilios para as officinas, plata-formas giratorias, reservatorios eapparellhos hydraulicos, guindastes e signaes, e em geral de todo o material fixo e circulante, designado ou não designado, que fôr necessario para manter a linha em perfeito estado de exploração.

§ 9.º É igualmente obrigada a empresa ao estabelecimento de um telegrapho electrico ao lado da linha ferrea e á conservação e renovação dos materiaes e apparellhos 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 descripção de todas as obras de arte e mais dependencias.

Art. 2.º O caminho de ferro a que se refere este contracto, será construido com leito e obras de arte para uma só via, excepto nas estações, em que haverá as necessarias 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 plata-forma ao nível dos carris, não comprehendendo os fossos, quando a via fôr de 1 metro será pelo menos de 3,60 nos aterros e nas trincheiras, e de 4 metros entre os parapeitos das pontes, viaductos e subterraneos.

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

Os raios das curvas de concordancia, que ligam os alinhamentos rectos, deverão ser no minimo de 150 metros. Poderão ter, porém, em casos excepcionaes 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 publico, a abertura do viaducto será fixada de accordo com o governo em vista das circumstancias locais.

Art. 6.º Quando a via ferrea passar por baixo de uma estrada ou caminho, a largura entre os parapeitos da ponte ou viaducto será fixada de accordo com o governo, em vista das circumstancias locais.

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

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

Art. 7.º A largura dos subterraneos 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 d'estes fossos e valletas serão determinadas em vista das circumstancias locais.

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 proprietario, 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 necessarios 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 necessarias obras provisórias para que a circulação não seja interrompida.

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

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

Os viaductos, pontões, aqueductos e canos de rega, e as passagens superiores, inferiores e de nível, seão em numero sufficiente 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 systema 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 accomodações necessarias para

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

§ unico. Quando as distancias entre essas estações forem consideraveis e as conveniencias de exploração o exigirem, poderá o governo determinar em qualquer epocha que se estabeleçam, em pontos intermedios, vias de resguardo, especialmente destinadas para o cruzamento de comboios. (Continúa).

VIAGENS BARATAS

Viagem de recreio. — No proximo domingo 5 de agosto, a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, 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 compor-se-ha 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 horario 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 rapido 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, 17500 e em 3.ª 17000 réis.

Egual serviço que se tem realisado 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 offerece 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 Belem. — Tambem haverá este anno comboios especiaes, aos domingos, por este motivo, os quaes vão indicados no horario que publicamos no logar do costume.

O governo e as compnhias 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 levantára vehementes protestos e tão geraes que até as proprias companhias a elles se associaram.

As camaras hespanholas foram encerradas antes da commissão 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 ellas tomados.

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

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

Anti-economico porque as reduções de 10 e 20 % em algumas tarifas, limitadas a determinados percursos e por espaço de 2 annos, 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 teem, seis classes para applicar; porque os gastos permanentes de registro em bilhetes e espedições, carga, descarga e manobras, apenas representam novos sacrificios para o publico em geral; porque a construcção das estradas representará um auxilio verdadeiro; e porque finalmente a auctorição 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 economicos, constituindo monopolio, matando a iniciativa particular, annullando alguns milhares de kilometros de via reduzida, construidos sem auxilios do estado, emquanto 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 capitaes 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 economicos, que em março ultimo entregára ao governo, e no qual figuram 5:600 kilometros de linhas em exploração, em estudos ou pedidos por ella.

THERMAS, CAMPOS E PRAIAS

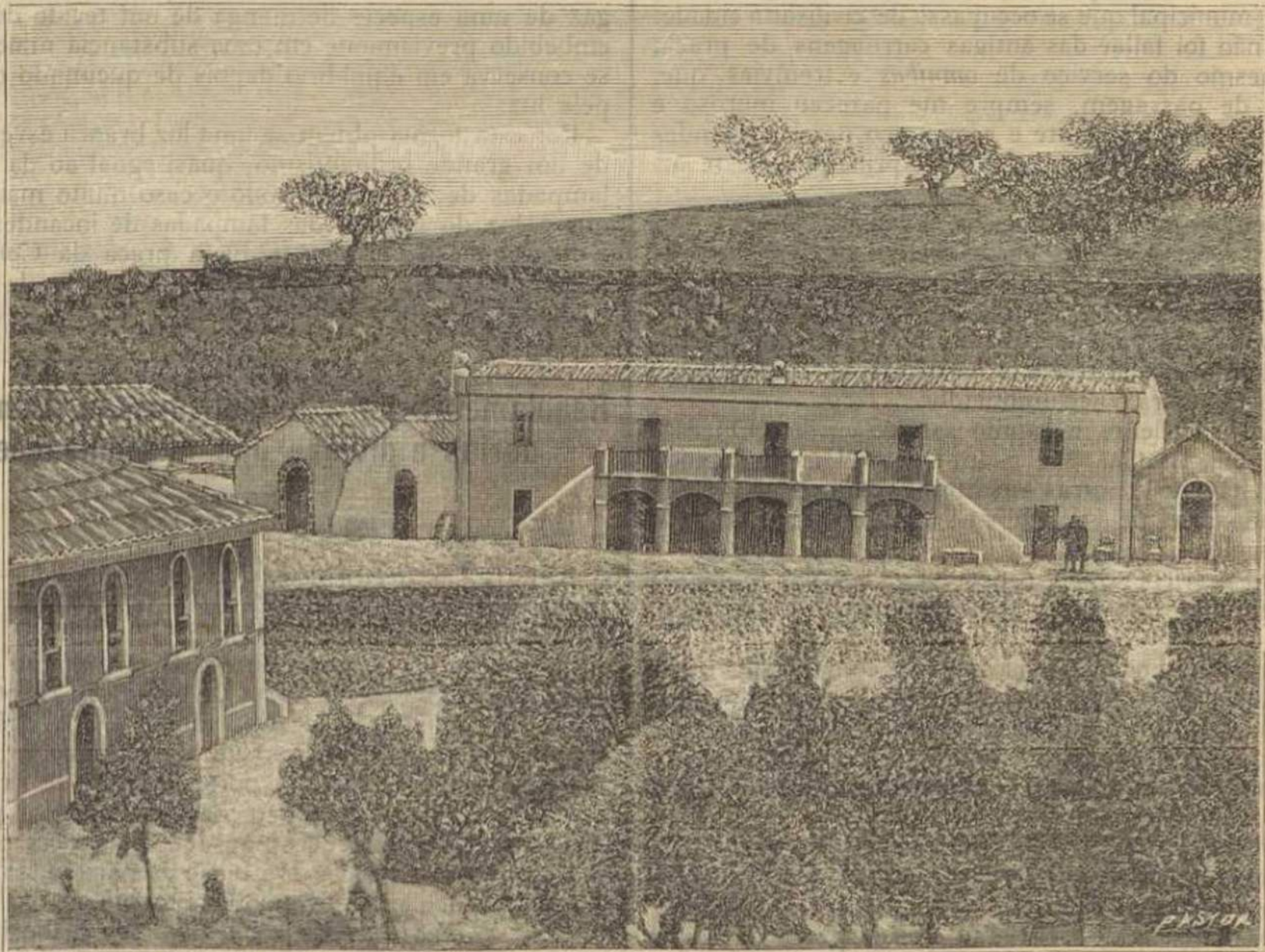
V bis

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 grava-la a tempo.

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

A concorrência áquellas Caldas tem sido este anno extraordinaria, tanto da nossa provincia 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 incommodar o visitante acos-

tumado às condescendências, às 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 utilizando os meios que tem para o ser.

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

Não ha correrias 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 immediatamente 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 policia 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 inibe por completo de questionar.

Finalmente, a egualdade nas dimensões e disposição dos trens, o uniforme em todos os seus conductores, dão á cidade um caracter de acieo 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 excellente 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 vehiculo.

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 incommodam 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 *fumistulaire* 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 continuo 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 difficuldades 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 vae sendo rebocado, invertendo-se por esta fórma 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 sair.

Isto evita os assaltos ao vehiculo em transitio 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 differente que impressiona bastante pela sua generalidade tanto em França como na Belgica e Allemanha—o novo systema de illuminação por meio do bico Auer.

Este systema 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 obtem-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 systema a praça da Concordia, a avenida Neuilly, um grandissimo numero de estabelecimentos, o effeito é maravilhoso.

Regulamento para a transmissão de mercadorias e divisão das indemnisações

(Concluido do n.º 152)

ART. 10.º — *Rectificação das taxas* — § 1.º — *Trafe go directo*. As taxas estabelecidas pela estação de par, tida 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 destinataria é responsavel pela taxa por todo o percurso entre ella e a estação de partida, salvo contractos particulares entre as companhias.

§ 2.º — *Trafe go por separado*. As disposições do paragrapho anterior, referentes á estação expedidora, são applicaveis igualmente em caso de trafe go por separado. Para as remessas em porte a pagar a estação de reexpedição é responsavel pela taxa relativa ao percurso comprehendido entre ella e a estação de partida, e a estação destinataria é responsavel 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 insufficiente;

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 insufficiencia* — As rectificações por insufficiencia de taxa deverão ser feitas o mais tardar nos tres mezes 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 armazenagens* — § 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 permite 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 envial-a expontaneamente.

§ 2.º — As companhias poderão em qualquer praso reclamar a restituição das quantias assim recebidas á companhia que as retem 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 *domicílio* 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 communicações 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 excepções 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 communicações, 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 rêdes 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 instrucções 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 excepção;

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 divergencia 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 divergencia nas marcas, numeros, peso, numero e natureza dos volumes que deixem suppor troca; em caso de divergencia 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 commun accordo, se a experiencia 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. Liquidação das indemnizações. 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 defeza das diversas companhias será, tanto quanto possivel, confiada aos mesmos defensores.

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

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

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

Disposição geral

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

COMMERCIO PORTUGUEZ

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

VALORES EM MIL. RÉIS

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.....	1.045:645	1.190:591
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos.....	95:432	128:891
Manufacturas diversas.....	200:254	189:728
Taras.....	4:649	4:689
Somma.....	3.037:008	3.144:214
Ouro e prata em barra e em moeda.....	453:992	49:312
Total.....	3.491:000	3.163:526

Exportação nacional e nacionalisada

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.....	1.131:040	932:325
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos.....	2:594	10:064
Manufacturas diversas.....	121:854	99:324
Somma.....	1.183:535	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 favoráveis para o desenvolvimento das operações de desconto, mas o papel é que escasseiou, não apparecendo bastante para satisfazer

a todas as disponibilidades, pois quasi exclusivamente se limitou a alguns saques da costa occidental sobre a nossa praça, não apparecendo sufficiente offerta de letras da terra. Já foram realísados alguns descontos a 5 p. c., notando-se no mercado extraordinarias tendencias, muito accentuadas, para augmentar a concorrência com o Banco de Portugal, que mantém 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 capitalisação de economias. A divida externa subiu até 23 ³/₈, descendo depois para 23 ¹/₈, em condições de procura, apesar de representarem apenas um juro de 4 p. c. Os crédores externos contam que dos rendimentos consagrados ao serviço da divida externa haja um excesso que permittirá distribuir por elles cerca de 9 p. c. suplementar 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 soffreram 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, realisada 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 ellas 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 credits.

Realisou-se a subscrição para a nova companhia ingleza das cortiças de Portugal. O exito foi completo, tendo a subscrição 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 capitaes portuguezes.

Reune hoje a assembléa geral da Companhia dos Tabacos. No anno findo os lucros liquidos elevaram-se a 294.477.640 réis. A differença nas receitas foi de 246 contos, havendo no accrescimento 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 acção.

O movimento das inscrições tem sido pouco importante regulando de 34,95 a 35,10 as de assentamento e as de coupon de 34,81 a 34,90 e 35. Continuum a ter grande procura as obrigações de 6 p. c. (ass.) do credito predial, que ficam a 91.000 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..	-	35,10	-	35,10	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
Divida 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													
		16	17	18	19	20	21	23	24	25	26	27	28	30	31
Lisboa...	ACCÕES Comp. ^a Real Portugueza.	-	12.000	-	-	-	12.000	-	11.500	11.600	-	-	-	-	11.100
	OBRIÇ. 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....	ACCÕES Comp. ^a Real Portugueza.	-	43,50	-	43,50	-	43,50	44	-	-	45	-	48	30	48
	" Madrid-Caceres-Portugal.	50	48	-	48	48	48	46,25	-	-	-	48	48	-	-
	" Norte de Hespanha	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	153	156	-	-	-	-
	OBRIÇ. 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-Caceres-Portugal.	158	159	155	155,50	-	157	155,50	155,75	158	155	156	-	156	156
Amsterd. Bruxellas.	" Norte Hespanha 4. ^a hypot.	251	255	254	255	255	254	250	250	255	255	252	-	59	59
	" Atravez d'Africa	60,19	-	-	-	-	-	-	60	60,19	-	-	-	-	64

Receita dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Periodo de exploração	RECEITAS NO PERIODO						DESDE 1 DE JANEIRO			
		1894			1893			Totaes		Diferença a favor de	
		Kil.	Totaes	Kilometricas	Kil.	Totaes	Kilometricas	1894	1893	1894	1893
COMPANHIA REAL	Antiga rede enova não garantida.	de 2 8 Julho	690	59.940:000	85:565	690	60.832:058	88:162	1.335.529:000	1.406.583:272	71.054:272
		9 15 "	"	52.277:000	75:633	"	60.832:058	88:162	1.387.806:000	1.467.415:330	79.609:330
	Nova rede garantida.	2 8 Julho	380	7.061:000	18:581	380	7.282:135	19:163	140.953:000	143.537:138	2.584:138
		9 15 "	"	6.172:000	16:242	"	7.282:135	19:163	147.125:000	150.819:273	3.694:273
Sul e Sueste...		18 24 Junho	475	16.817:260	35:404	475	17.875:720	37:633	308.967:085	340.806:695	31.839:610
		25 1 Julho	"	13.048:345	27:470	"	13.226:555	27:845	322.015:430	354.033:250	32.017:820
Minho e Douro		2 8 "	"	14.170:360	29:832	"	12.689:050	26:713	336.185:790	366.722:300	30.536:510
		-	353	-	-	353	-	-	-	-	-
Beira Alta		-	253	-	-	253	-	-	-	-	-
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nacional (Mirandella e Vi-zeu)...		11 17 Junho	105	1.035:652	9:863	105	1.064:738	10:140	26.902:818	30.666:199	4.663:381
		18 24 "	"	962:772	9:169	"	1.148:352	10:936	26.965:620	31.811:551	4.848:931
		25 1 Julho	"	1.373:376	13:079	"	1.016:153	9:677	28.338:996	32.830:706	4.491:710
		24 30 Junho	3533 Ps.	1.642:492	Ps. 465	3393 Ps.	1.595:600	Ps. 470	40.952:760	38.718:486	2.234:274
Norte de Hespanha		1 7 Julho	"	1.871:085	530	"	1.818:068	536	42.823:845	40.536:554	2.287:291
		8 14 "	"	1.892:710	536	"	1.826:238	538	44.716:556	42.362:798	2.353:758
Madrid — Zaragoza — Alicante		2 8 Julho	2672	994:501	353	2672	896:344	335	26.743:757	26.242:852	500:905
		9 15 "	"	934:101	349	"	912:585	341	27.677:858	27.155:437	522:421
Andaluzes		25 1 Julho	894	282:274	316	894	290:763	325	6.676:972	7.056:973	380:001
		2 8 "	"	216:061	242	"	233:614	261	6.893:034	7.290:587	397:553
		9 15 "	"	225:815	253	"	241:081	270	7.118:849	7.531:669	412:820
		2 8 Julho	180	44:286	246	180	37:359	207	1.314:351	1.172:175	142:176
Zafra a Huelva		9 15 "	"	50:175	278	"	44:136	245	1.364:536	1.216:322	148:214
		16 22 "	"	58:967	327	"	47:607	264	1.423:493	1.263:919	159:574

HORARIO OFFICIALMENTE 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.	7-0 m. 8-11 m.	5-15 m. 6-13 m.	4-30 t. 7-30 t.	8 m. 10-55 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.
10-0 t. 10-30 m.	7-0 t. 5-30 m.	8-45 m. 9-51 m.	7-30 m. 8-40 m.	5-40 t. 7-55 t.	5-45 m. 8-5 m.	10-0 t. 12-50 m.	6-40 m. 9-28 m.	11-0 m. 3-15 t.	9-45 m. 2-15 t.
Lisboa C.S.-Port.	Port.-Lisboa C.S.	Lisboa R.-Caso	Caso-Lisboa R.	Lisboa R.-Sagav	Sagav-Lisboa R.	Lisboa T.P.-Faro	Faro-Lisboa T.P.	Porto-Braga	Braga-Porto
7-30 m. 9-0 t.	8-45 m. 10-30 t.	11-0 m. 12-3 t.	9-0 m. 10-0 m.	6-45 m. 7-29 m.	8-30 m. 9-15 m.	4-30 t. 5-0 m.	6-30 t. 7-0 m.	5-0 m. 8-10 m.	5-40 m. 8-19 m.
Aveiro a Porto	Porto a Aveiro	11-30 m. 12-52 t.	10-30 m. 11-49 m.	9-0 m. 9-45 m.	10-30 m. 11-14 m.	8-0 m. 10-0 m.	4-50 t. 7-0 m.	8-20 m. 10-45 m.	11-45 m. 2-15 t.
4-0 m. 6-25 m.	4-15 t. 6-37 t.	4-15 t. 5-37 t.	4-30 t. 5-55 t.	10-0 m. 10-44 m.	11-30 m. 12-14 t.	4-30 t. 4-55 t.	8-10 m. 4-40 t.	11-0 m. 1-20 t.	3-25 t. 5-0 t.
Excepção aos domingos		6-30 t. 7-51 t.	6-30 t. 7-51 t.	1-0 t. 1-44 t.	2-0 t. 2-44 t.	4-30 t. 2-45 m.	8-30 t. 7-0 m.	5-40 t. 8-25 t.	6-50 t. 10-30 t.
11-30 m. 3-35 t.	5-30 m. 9-35 m.	10-15 t. 11-36 t.	8-30 t. 9-50 t.	4-40 t. 5-24 t.	5-30 t. 6-15 t.	8-0 m. 3-45 t.	12-10 m. 7-0 m.	Aos domingos e dias santificados	
Espinho-Porto	Porto Espinho	Exc. dom. e sant.	11-30 t. 12-49 m.	5-40 t. 6-25 t.	6-45 t. 7-30 t.	4-30 t. 11-10 t.	9-10 m. 4-40 t.	7-10 m. 8-57 m.	9-20 t. 11-8 t.
8-15 m. 9-3 m.	7-0 m. 7-45 m.	Aos domingos e dias santificados	1-30 t. 2-33 t.	6-50 t. 7-34 t.	7-45 t. 8-29 t.	Lisboa T.P. Ext.	Ext.-Lisboa T.P.	Nine-Braga	Braga-Nine
Lisboa R.-V. Ato	V. Ato-Lisboa R.	1-15 t. 2-42 t.	-	8-0 t. 8-44 t.	10-25 t. 11-9 t.	8-0 m. 3-45 t.	12-10 m. 7-0 m.	4-25 t. 5-0 t.	9-19 m. 9-54 m.
7-30 t. 5-10 m.	8-45 t. 6-30 m.	Lis R.-redroug	redroug-Lis R.	Lisboa R.-Sagav	Sagav-Lisboa R.	4-30 t. 11-10 t.	9-10 m. 4-40 t.	Porto-B.d'Alva	B.d'Alva-Porto
2. ^{as} 4. ^{as} e sab.	2. ^{as} 4. ^{as} e 6. ^{as}	5-15 t. 5-52 t.	8-20 t. 9-0 t.	9-0 m. 9-45 m.	10-30 m. 11-14 m.	Lisboa T.P. Plas	Plas-Lisboa T.P.	7-40 m. 3-15 t.	10-40 m. 6-30 t.
7-15 t. 1-50 m.	9-40 m. 4-8 t.	9-15 t. 9-53 t.	11-0 t. 11-40 t.	10-0 m. 10-44 m.	11-30 m. 12-14 t.	4-30 t. 6-25 t.	8-0 m. 9-50 m.	3. ^{as} 5. ^{as} e sab.	2. ^{as} 4. ^{as} e sextas
Lisboa R.-Badaj.	Badaj.-Lisboa R.	Exc. dom. e sant.	11-30 t. 12-49 m.	1-0 t. 1-44 t.	2-0 t. 2-44 t.	4-30 t. 2-45 m.	8-30 t. 7-0 m.	1-30 t. 8-30 t.	4-40 m. 10-59 m.
7-30 t. 6-35 m.	7-0 t. 6-30 m.	Aos domingos e dias santificados	1-15 t. 2-42 t.	4-40 t. 5-24 t.	5-30 t. 6-15 t.	6-50 m. 8-23 m.	6-0 t. 7-45 t.	Porto-Tua	Tua-Porto
Lisboa C.S.-Bad.	Bad.-Lisboa C.S.	1-15 t. 2-42 t.	-	5-40 t. 6-25 t.	6-45 t. 7-30 t.	P. Novo-Setub.	Setub.-P. Novo	Domingos segundas quartas e sextas	
7-30 m. 9-15 t.	8-45 m. 10-30 t.	Lis R.-redroug	redroug-Lis R.	6-50 t. 7-34 t.	7-45 t. 8-29 t.	3-15 t. 3-42 t.	4-45 t. 5-7 t.	1-25 t. 9-20 t.	3-0 t. 10-45 t.
Lisboa C.S.-Sant	Sant-Lisboa C.S.	5-15 t. 5-52 t.	8-20 t. 9-0 t.	8-0 t. 8-44 t.	10-25 t. 11-9 t.	5-40 m. 6-7 m.	-	Porto-Regoa	Regoa-Porto
11-0 m. 1-40 t.	6-45 m. 9-20 m.	Exc. dom. e sant.	11-30 t. 12-49 m.	Fig. ^a -V. Form.	V. Form.-Fig. ^a	Beja-C. Branco	C. Branco-Beja	6-0 t. 11-30 t.	3-24 m. 8-19 m.
4-30 t. 7-10 t.	6-15 t. 8-52 t.	Aos domingos e dias santificados	1-15 t. 2-42 t.	5-25 m. 3-30 t.	9-15 m. 8-0 t.	4-15 t. 7-6 t.	6-10 m. 9-0 m.	Porto-Juncal	Juncal-Porto
Lisb.-C. S. Entr.	Entr. Lis.-C. S.	5-15 t. 5-52 t.	8-20 t. 9-0 t.	Fig. ^a -V. Form.	V. Form.-Fig. ^a	Beja-Faro	Faro-Beja	terças quintas e sabbados	
Excepção às 2. ^{as} f.	Excepção aos dom.	9-15 t. 9-53 t.	11-0 t. 11-40 t.	5-25 m. 3-30 t.	9-15 m. 8-0 t.	11-10 m. 7-40 t.	6-20 m. 2-30 t.	4-40 m. 9-15 m.	5-13 t. 9-25 t.
4-0 m. 11-19 m.	5-30 m. 1-5 t.	Bemfica-Caso	Caso-Bemfica	Fig. ^a -V. Form.	V. Form.-Fig. ^a	Porto-Vianna	Vianna-Valença	Regoa-B. d'Alva	B. d'Alva-Regoa
Lisboa R.-Fig. ^a	Fig. ^a -Lisboa R.	8-30 m. 9-52 m.	5-40 m. 7-5 m.	3-10 t. 4-48 t.	7-15 m. 9-10 m.	5-0 m. 10-23 m.	7-0 m. 9-15 t.	5-0 m. 10-10 m.	5-0 t. 10-10 t.
0 m. 3-0 t.	3-15 t. 11-0 t.	Lisboa R.-Leiria	Leiria-Lisboa R.	Fig. ^a -V. Form.	V. Form.-Fig. ^a				
		6-0 t. 1-15 m.	1-30 m. 8-40 m.						

LINHAS PORTUGUEZAS

Valle do Vouga. — Está aberta a subscrição para as acções d'esta companhia, as quaes serão 14:000 do capital de 45000 réis, prefazendo 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 exploração 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 depósito de garantia exigido no contracto de concessão d'este ascensor.

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

Valle de Santarem. — A partir de hoje são ampliadas as estações do Valle de Santarem algumas tarifas especiaes de grande e pequena velocidade, entre as quaes se conta a tarifa de grupos de collegiaes 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'applicação, 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.ºs 1, 2, 3, 4, 9 e 10 terão a paragem de um minuto no apeadeiro de Durrães, situado entre as estações de Tamel e Barrozeiras.

Os meridionaes. — A companhia dos caminhos de ferro Meridionaes, (de Vendas Novas a Santarem,) pediu a prorrogação do praso 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 a 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 occupação de terreno em Alcantara-mar, e bem assim pagar, á razão de 100 réis o metro quadrado, a occupação 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 suporte, passagem inferior da rua do Freixo (parte de alve-

naria e cantaria), passagem inferior Ponce Leão, passagem de nivel da Formiga e desvio do caminho do Rego Lameiro. — Base da licitação, 3:8600000 réis; — Isidro Nuevo Fernandes, 3:4500000; — José Francisco da Silva, 3:1870360; — Francisco Teixeira, réis 3:5900000; — José Ferreira da Silva, 3:2800000; — Domingos José de carvalho, 3:8000000; — José Joaquim Mendes, 3:6450000; — Nicolau Lopes, 3:5100000; — Manuel Correia Martins, 3:2000000; — Joaquim Francisco de Brito, 3:8000000; — e Joaquim Augusto Pinto Soares & Antonio Ferreira de Oliveira, 3:5400000.

2.^a empreitada — Ponte metalica da passagem da rua do Freixo — Base, 1:1040000 réis: — Joaquim Carvalho da Assumpção, 1:1000000. Foi excluida a proposta apresentada pelo sr. João Gonçalves da Fonseca, por falta do documento n.º 2, exigido pelo artigo 15.º das instrucções de 1887, relativas ás obras publicas.

Empreitada n.º 3 — Viaducto do Rego Lameiro — Base 13:9790000: — Isidoro Nuevo Fernandes, 12:5000000; — José Francisco da Silva, 12:1910890; — Domingos José de Carvalho, 13:8950000; — José Joaquim Mendes, 13:0000000; — Manuel Correia Martins, 11:9900000; — e Joaquim Augusto Pinto Soares e Antonio Ferreira de Oliveira, 12:8490000.

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 Agustín, 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 Loruoz.

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 Gijón 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 auctorizadas 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 dissémos 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 auctorizado 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 Huenegas. — 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 automaticos 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.

REPUBLICA 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:

Linhas pertencentes ao paiz.....	Piastras	42.107.501
" garantidas.....	"	83.259.321
" particulares.....	"	224.717.783
" subvencionados 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 encomendas. 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, Alcobaca, 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'applicação 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 admissiveis 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 construcção 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 praso 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 logar de amanuense no serviço de fiscalisação e estatística.

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

ARREMATACÕES

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 administração 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.

Deposito provisorio de garantia para cada lote 60\$000 réis.

Lisboa, 11 de julho de 1894.

Fornecimento de injectores «Friedman» balanças para valvulas de segurança e manómetros

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 manómetros 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 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 especiaes.

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 vassios servidos a oleo 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 vassios.

Os barris podem ser examinados no deposito de materiaes 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 construcção 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 construcção 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 COMMISSÕES 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.—Sordet 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.

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 Principe.
Londres.—F. Demolder—4, Holmdale 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 Laverre—Rua de S. Francisco.
Santarem.—José F. Canha.
Valencia d'Alcantara.—D. Alejandro Camperos.
Vienna.—Sordet et Compagnie—Messageries des Grands Express Européens.

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 EXPERIENCE PERSONNELLE.

LISBOA **Grand Hotel International**—Rua do Principe, junto a Estação Central.—Établissement 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—Prop. Victor Sassetti.

LISBOA **Hotel Durand**—Rua das Flores, 71—1.ª 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, theatres, bains. Ascenseur, poste.

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

LISBOA **Hotel Avenida**—Maison de 1.º ordre—vue splendide—salons pour familles—voitures—Avenida, 53—Prop. João da Matta, 1.º cuisinier du Portugal.

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

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

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

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

LISBOA **Hotel Americano**—P. de S. Paulo, n.º 3.—Proximo dos caes e banhos do arsenal.—Bons quartos e apostos.—Preços: de 1\$000 rs. para cima.

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

CINTRA **Hotel Netto**—Serviço de primeira ordem, apostos confortaveis e asseados, almoços e jantares, mesa redonda 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 reis por dia até 4\$500.—Redução de preços para caixeiros viajantes.

TORRES VEDRAS **Hotel dos Cucos**—Avenida Casal Ribeiro—Renovado e augmentado—condução gratis aos banhos dos Cucos—commodidade, acoio e hygiene—preços 1\$000 a 1\$400 reis—Gerente Ernesto Nobre.

TORRES VEDRAS **Hotel Natividade**—Largo de D. Carlos, 1 e R. Paiva d'Andrada, 3—No melhor local da villa, proximo do caminho de ferro—Excellentes quartos, serviço esmeradissimo, bilhar e piano.—Carreiras a 100 reis, para os Cucos—Diaria de 800 a 1\$200 reis.

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, acoio 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 **Hotel Bragança**—A melhor situação da cidade, excellentes comodos para familias e para uma pessoa. Banhos a toda a hora. Mesa, serviço de 1.ª ordem e com vinhos a descrição.—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 a 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. Acoio e bom serviço. 1\$000 a 1\$400 rs. diários.

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

GOUVEIA **Hotel Hortas**—Paragem indispensavel aos que se dirigem á Serra da Estrella. Bom serviço. Trenes 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, Sierras 95. Mesa redonda ás 6 horas. Falla-se italiano, inglez, francez e portuguez.

SEVILHA **Gran Fonda de Madrid**—Principal estabelecimento de Sevilha—iluminação electrica—luxuosos pateos—salla de jantar para 200 pessoas—banhos.

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

MALAGA **Nuevo Hotel Victoria**—Prop. Cristóbal Gambero—Calle del Marqués de Larios, 9—Bello apostos, excellent 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.

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 accomodações, sendo os preços em 1.ª classe, com direito a quarto, meza, banho, aguas e medico, sómente de 1.º200 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 até Marvão — (Ramal de Cáceres), d'ahi, 4 kilometros em bons carros, que á chegada dos comboios se acham na estação ao preço de 200 rs. por pessoa.

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



FUNDIÇÃO DO OURO

Do n.º 119, do «Diário do Governo», de 29 de maio ultimo, consta uma longa lista de expositores premiados na Exposição Industrial Portuguesa de 1893, em cujo 7.º grupo, classe 77.ª, se encontra premiada a firma Luiz Ferreira de Souza Cruz & Filhos, como proprietarios da Fundição do Ouro.

Ora, tendo esta firma deixado de existir em junho de 1889, como é que ella podia ser premiada n'uma exposição que teve logar 4 annos depois?...

Houve, portanto, uma confusão que é forçoso destruir, visto que a Fundição do Ouro, então já sob a denominação actual de Nova Companhia da Fundição do Ouro, não concorreu áquella exposição por não poder distrahir-se das muitas obras encomendadas a que estava comprometida.

Quando em Belem se estabeleceu o Museu Industrial, remetteram Luiz Ferreira de Souza Cruz & Filhos para ali uma importante collecção de amostras de diferentes obras de *ferro fundido*, porém sem a minima mão d'obra, e cujas amostras ainda hoje lá se conservam, e eis por certo o que deu origem ao equívoco de ser premiada em 1893 uma firma que não foi expositora, por já não existir.

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, occuparia o maximo logar de honra, que sempre tem occupado 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

Fabrica na Trafaria

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

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

Mecha ou rastilho, preços conforme a qualidade.

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

FABRICA

DE

H. SCHALCK, SUCCESSORES

Calçada do Cascão — Lisboa

Premiado em todas as exposições — Depósitos: em Lisboa

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

PRODUCTOS

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

DEPOSITO DE PRODUCTOS CERAMICOS

DE

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 acumuladores

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

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

Effectuam-se transacções em todos os ramos
bancarios e commerciaes

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

*Agentes do Banco de Guimarães
Correspondentes do Banco Commercio
e Industria, do Porto,
e do Banco Commercial de Coimbra
Agentes geraes da fabrica
de alcool em S. Christovão, Faro.*

ESCRITORIO

23 — Calçada de S. Francisco — LISBOA

Telephone n.º 313

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 inglezes, allemães e outros por preço inferior



REAL COMPANHIA VINICOLA

DO

NORTE DE PORTUGAL

VINHOS DO PORTO AUTHENTICOS

Procedencia garantida do Douro, qualidade já relativamente preiavel 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 mareas 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, restaurantes e hoteis.

DEPOSITO FILIAL: Rua do Alecrim, 117

FILIAL DO DEPOSITO: R. do Ouro, 72

M. Gonsalves

Cirurgião-dentista

RESIDENCIA

CONSULTORIO

L. do Calvario, 22, 2.º

R. N. do Almada, 69, Lisboa.

EMPRESA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR

PARA O

ALGARVE E GUADIANA

Carreira official

O vapor GOMES IV

Commandante ROCHA JUNIOR



SAIRÁ no dia 16 de julho, ás 9 horas da manhã, para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro, Olhão, Tavira e Villa Real de Santo Antonio. 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 accomodações para passageiros são inexcitáveis em conforto, havendo a bordo d'estes paquetes todos os melhoramentos que se tem inventado para minorar os incommodos de uma viagem por mar.

Ha a bordo de todos estes paquetes cozinheiro e creados portuguezes.

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 francez **Saint-Jean**. Sahirá a 2 de agosto. Agentes Henry Burnay & C.ª Rua dos Fanqueiros, 10.

Anvers, e Havre, vapor francez **Saint-Jacques**. Sahirá a 2 de agosto. Agentes Henry Burnay & C.ª R. dos Fanqueiros, 10.

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

Bahia, Victoria, Rio e Santos, vapor allemão **Paraguassu**. Sahirá a 8 de agosto. Agente E. George, R. da Prata, 8.

Bordeaux, vapor francez, **Orenoque**. Sahirá de 13 a 15 de agosto. Agentes, Torlades & C.ª

Bordeaux, vapor francez, **Brasil**. Sahirá de 24 a 25 de agosto. Agentes, Torlades & C.ª

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

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

Dakar, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres, vapor francez **Ernest Simons**. Sahirá a 8 de agosto. Agentes Torlades & C.ª

Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres, vapor francez, **Equateur**. Sahirá a 23 de agosto. Agentes, Torlades & C.ª

Hamburgo, vapor allemão, **Porto Alegre**. Sahirá a 2 de agosto. Agente, E. George, R. da Prata, 8.

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

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

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

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

Pará e Manaus, vapor inglez **Obidense**. Sahirá 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 francez **Dordogne**. Sahirá de 4 a 5 de agosto. Agentes Torlades & C.ª

Pernambuco, Rio e Santos, vapor allemão, **Olinda**. Sahirá a 15 de agosto. Agente, E. George, R. da Prata, 8.

Portos de Moçambique, vapor inglez **Greek**. Sahirá 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**. Sahirá a 2 de agosto. Agente E. George, Rua da Prata, 8.

Southampton, vapor inglez, **Goth**. Sahirá 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 **Açor**. Sahirá a 5 de agosto. Agente Germano Serrão Arnaud. Caes do Sodré, 84, 2.º

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