

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

SUMMARIO

A estação central do Porto.
A nossa carta da Belgica, por A. Urban.
Parte official. — Decreto de 12 de julho do Ministerio dos Negocios da Marinha e Ultramar para a construcção do caminho de ferro do Congo, (conclusão). Portarias de 13 e 29 de agosto do Ministerio das Obras Publicas.
Thermas, campos e praias — VII — Praia de Espinho (illustrado).
Commercio Portuguez.
Notas de viagem — IV — Na Belgica — Bruxellas.
A descarga de wagons.
Os negocios da Companhia Real.
Boletim financeiro, de Lisboa, por J. F.
Situação dos fundos portuguezes nas bolsas de Lisboa, Londres e Paris.
Cotações dos titulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro.
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoos.

Horario dos comboios em 1 de setembro.

Publicações recebidas.

Escola de caminhos de ferro.

Linhas portuguezas — Funchal á Camara de Lobos — Loanda a Ambaca — Central do Porto — Iluminação electrica — Nova linha — Beira-Africa.

Linhas hespanholas — Outra fusão de linhas — La Robla a Valmaseda — Villena a Alcoy — Val de Zafra a San Carlos de La Rápita — Valladolid a Ariza — Calasparra a Baza.

Linhas estrangeiras — França — Inglaterra — Austria-Hungria — Russia — Italia — Suissa — Estados-Unidos — Transvaal — Republica Argentina.

A locomotiva «de bico».

Os caminhos de ferro de interesse local em França.

Concursos.

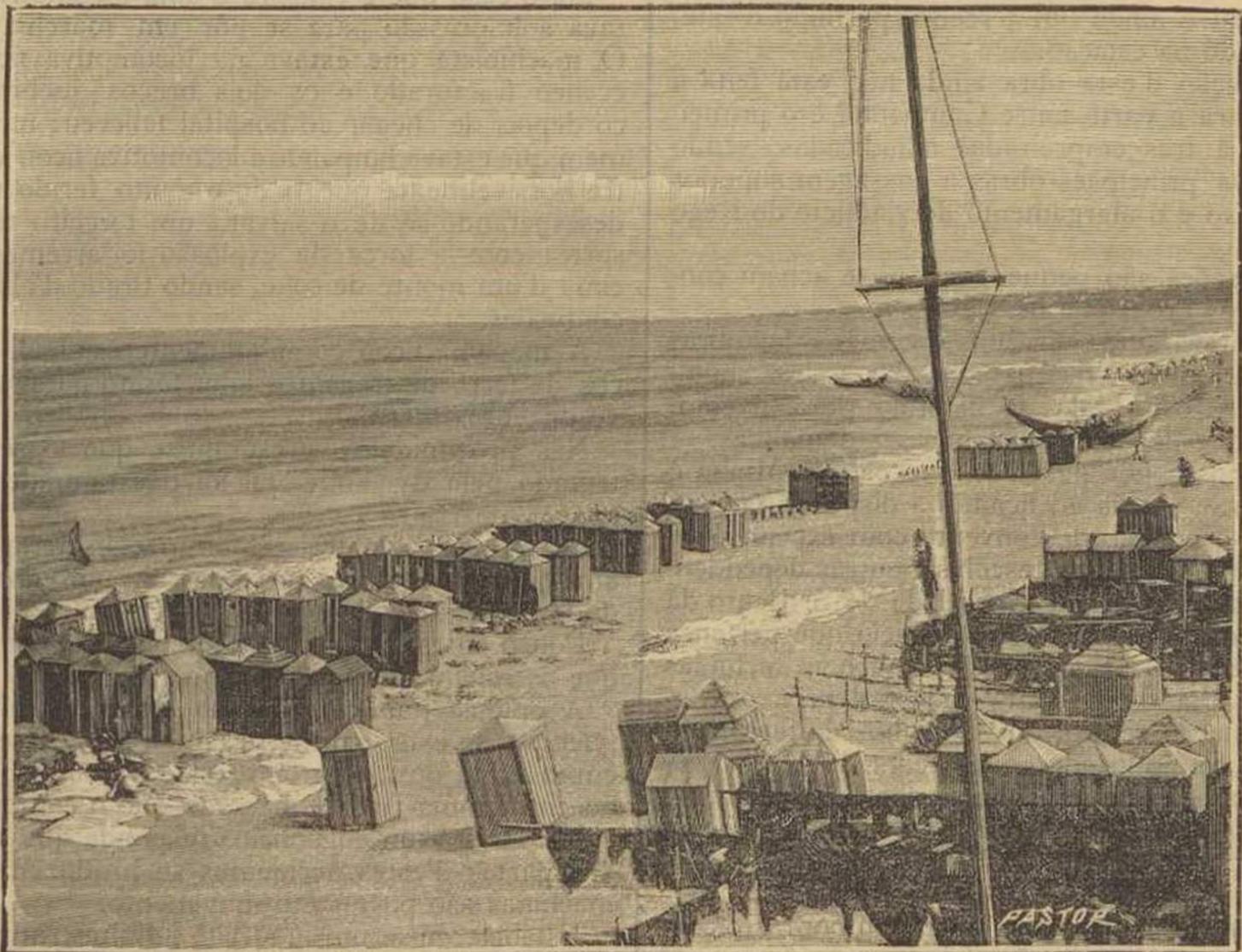
Arrematações.

Casas recommendadas.

Agenda do viajante.

Annuncios.

Vapores a sahir do porto de Lisboa.



Praia de Espinho — Vidè artigo «Thermas, Campos e Praias» pag. 281.

A estação central do Porto

DURANTE OS ultimos dias adiantaram-se os trabalhos preliminares para a construcção d'esta estação e da sua linha — a linha urbana do Porto — cujos projectos foram já approvados superiormente, como temos noticiado.

A estação não é agora construida por completo, sendo por emquanto occupada só uma parte do terreno

do lado da viella da Madeira, conservando-se o convento, que só mais tarde será demolido para a construcção definitiva da estação.

Ali serão localizadas as duas plata-fórmias de partida e chegada, e um grande caes que servirá de edificio de passageiros e mais tarde ficará para deposito de mercadorias, quando a estação de passageiros fôr passada para o seu lugar definitivo.

Será por este lado o serviço de entrada, isolando-se, por meio de um muro, o recinto da estação da via pu-

blica que ficará muito reduzida em largura, ficando da parte interior do muro uma avenida de 8 metros, dando acesso de entrada e saída da estação.

Começando do lado da Feira de S. Bento, as dependências da estação serão: sala para a alfandega, vestibulo de saída dos passageiros, chegada de bagagens, escriptorios da estação, telegrapho, salas de espera de passageiros, vestibulo para despacho de bagagens e bilheteira, arrecadação de bagagens á partida e casa para o chefe da estação.

Pensa-se em melhorar as pessimas condições da viella da Madeira, que, sem duvida, ficará sendo uma das ruas mais concorridas do Porto, ou rebaixando o solo, em parte, e uniformizando o alinhamento dos predios, ou disfarçando a rampa até quasi o final, onde se construiriam, a ser adoptado este alvitre, umas escadas de bom aspecto.

A linha que dará acesso á estação, e, como é sabido, ligará esta com a de Campanhã, está já construida do lado de Campanhã desde a quinta da China, junto ao Monte do Seminario, até a praça da Batalha, por debaixo do correio, faltando apenas ligar este troço pelo percurso ao lado da linha do Norte, entre Campanhã e a entrada do tunnel da quinta da China.

Do tunnel falta construir 148 metros, que o levarão desde a praça da Batalha até a estação, devendo mais tarde, quando esta se construir em definitivo, abrir-se um outro ramal e ainda um terceiro, partindo d'este, todos terminando na estação.

Para a execução d'esta obra ainda não está feita a empreitada. Para a parte entre Campanhã e o primeiro tunnel ha já tres empreitadas adjudicadas, sendo n'esse ponto as principaes obras a passagem superior na rua do Freixo e o alargamento do viaducto do Rego Lameiro.

As expropriações são pequenas, e já se acham contractadas com os proprietarios.

O que demorará ainda uns dias o começo das obras da estação é a remoção das ossadas das freiras sepultadas nos claustros e sala do capitulo do convento, dependências que desde já teem que ser demolidas.

O acto de posse por parte da direcção do Minho e Douro realisou-se no dia 29 ficando á disposição d'essa direcção todo o edificio do convento com excepção da egreja, côro, sacristia, torre, escolas e outras dependências de que está de posse a irmandade de S. Bento da Avè-Maria, e da parte do mesmo edificio que pertence á camara municipal, as quaes não se acham incluídas no espaço designado na planta cadastral para a construcção da estação central dos caminhos de ferro.

Na occasião foi notificado ao provedor do Asylo Profissional do Terço, que, para que as obras de construcção da estação não tenham o minimo impedimento, tem de desoccupar a ala do edificio do convento onde está installado o referido asylo.

Embora n'um regimen provisorio, embora só com uma parte das suas installações feita, a estação central do Porto vae ser um facto e por elle temos que felicitar aquella cidade.

Construida e posta em exploração a linha urbana, as receitas dirão se deve apprehender-se desde logo a construcção dos restantes trabalhos.

As forças do thesouro não admittem, por enquanto e por muito tempo, o dispendio em grandiosas obras; mas se o rendimento da linha fôr tal que justifique aquelle emprehendimento, não haverá quem o recuse.

E' de esperar que esse rendimento seja de molde a justificar a despesa, visto o movimento que as estações do Porto, Campanhã e Alfandega teem tido desde a sua abertura á exploração.

A NOSSA CARTA DA BELGICA

Bruxellas, 25 de agosto de 1894.

Disse na minha ultima carta n'esta *Gazeta*, que estavam em vigor tarifas directas para transportes de mercadorias da Belgica para os portos do Levante e Baltico e que davam bons resultados; por essa occasião a *Gazeta* pedia uma tarifa identica entre a Belgica e o Congo.

Creio poder communicar-vos que se entablaram negociações entre a administração do Estado Belga e a *African Steam Ship Company* para a creação da tarifa directa de que a *Gazeta* mostrava a utilidade na minha ultima correspondencia e, segundo o que me disseram, as negociações estão prestes a acabar-se.

Creio mesmo que, provando uma iniciativa absolutamente nova em materia de serviços de transporte, o Estado belga tem procurado o meio de pôr as suas estações em relação directa com os principaes portos do mundo inteiro.

Os allemães que até hoje nos teem ultrapassado, ficarão muito atrasados em relação a nós se este bello projecto se realisar.

*

Um enorme desastre acaba de emocionar vivamente Charleroi.

Foi o caso que a caldeira d'uma locomotiva, que estava sob pressão para se pôr em marcha, rebentou. O machinista que estava na locomotiva ficou com o craneo fracturado e os dois braços quebrados; pouco depois de chegar ao hospital falleceu; um outro homem que estava limpando a locomotiva ficou com o ventre horrivelmente queimado e muito ferido na cabeça, desesperando-se de o salvar; um terceiro teve melhor sorte: com a força da explosão foi arremessado para cima d'um monte de coke, sendo tirado d'ahi com leves contusões.

A machina ficou completamente esmigalhada. Pedacos de ferro de trezentos kilos foram parar a distancias de duzentos metros.

Nas proximidades presumiu-se que fosse algum attentado pela dynamite, tal foi o estampido da explosão.

Os prejuizos materiaes foram consideraveis. N'uma officina d'uma fabrica proxima caiu um enorme pedaço de ferro, destruindo-a toda.

Pouco antes tinham saido os operarios para jantar, o que os salvou de uma morte certa.

A opinião publica pergunta quaes seriam as consequências se esta enorme desgraça se tivesse produzido em marcha, ou n'uma feira onde a multidão se apinha, ou em alguma rua frequentada que o comboio atravessasse. A isto um engenheiro responde que as sete oitavas partes d'estes accidentes se produzem quando as machinas são postas em movimento.

Estabeleceu-se um inquerito administrativo e um outro judicial. Foram tiradas photographias dos logares onde caíram os restos da machina.

*

Desembarcou ha dias em Bruxellas, vindo de Inglaterra, via Ostende, o grupo de eminentes especialistas inglezes de metallurgia, membros do celebre *Iron and Steel Institute*, que vieram pela primeira vez desde 1873 realisar a sua sessão na Belgica, visitar os principaes estabelecimentos industriaes do paiz e receber os cumprimentos do rei, das auctoridades, e de todos que teem a peito assegurar aos estrangeiros de distincção a hospitalidade, se não escoceza, pelo menos sinceramente cordial do nosso territorio.

Uma grande noticia para acabar a minha correspondencia:

Asseguram-me que em breve o *Allo! Allo!* telephónico poder-se-ha ouvir de Bruxellas em Londres e vice-versa.

O nosso governo entrou em negociações para este fim com a Inglaterra, e um cabo telephónico submarino, amarrando em Ostende e semelhante ao que liga Londres e Paris por Calais, estabelecer-se-hia em breve.

Ao mesmo tempo o governo allemão, que até aqui tinha recusado deixar estabelecer communicações telephónicas entre o seu territorio e os estrangeiros, consentiu no estabelecimento d'uma linha de telephone Berlim-Bruxellas, afim de se pôr em communicação directa, via Ostende, com a Inglaterra.

Apressemos-nos pois em nos aperfeiçoar no estudo das linguas ingleza e allemã, afim de podermos fallar *deutsch* authentico e em *queen's english* com os subditos do imperador Guilherme e da rainha Victoria.

A. Urban.

PARTE OFFICIAL

Ministerio dos Negocios da Marinha e Ultramar

Direcção geral do Ultramar

2.ª Repartição—3.ª Secção

(Conclusão do numero antecedente)

Art. 40.º O concessionario fica obrigado a constituir no prazo de vinte mezes, a contar da data da assignatura do presente contracto, uma sociedade anonyma de responsabilidade limitada, com a sua sede em Lisboa, para a execução dos fins a que se refere o mesmo contracto, devendo os seus estatutos ser submettidos á approvação do governo.

Esta sociedade será considerada portugueza para todos os effeitos.

§ 1.º Como garantia á realisação d'este contracto obriga-se a empresa a depositar na caixa geral de depositos a quantia de 10:000.000 réis, em dinheiro ou titulos pelo valor do mercado, podendo este deposito ser levantado logo que tenham começado as obras da primeira secção da linha. Este deposito será effectuado dentro de seis mezes, a contar da data d'este contracto.

§ 2.º Se o concessionario não organizar a sociedade anonyma na conformidade d'este artigo, o seu contracto considerar-se-ha *ipso facto* rescindido.

§ 3.º Se o concessionario não effectuar no prazo fixado o deposito a que se refere o § 1.º d'este artigo, ficará nullo e sem effeito todo o presente contracto.

Art. 41.º A empresa obriga-se a completar a primeira divisão do caminho de ferro, nas condições necessarias para ser aberta á exploração, no prazo de tres annos, contado do começo da construcção, e as duas restantes divisões nos seis annos seguintes.

Art. 42.º Concede o governo á empresa o direito exclusivo de construir e explorar o caminho de ferro designado no presente contracto, as pontes, caes e docas e quaesquer obras necessarias no porto fluvial do Zaire, testa da linha para desenvolvimento do trafego do mesmo caminho de ferro, podendo comtudo o governo explorar as pontes e caes que construir por sua conta.

§ 1.º Esta concessão é feita pelo prazo de noventa e nove annos, findo o qual a linha ferrea e as obras accessorias reverterão para o Estado sem indemnisação alguma.

§ 2.º O governo não poderá durante o periodo da concessão construir ou conceder em uma facha de terreno de largura não inferior a 100 kilometros para cada lado das linhas a que se refere o presente contracto, nenhuma outra linha parallela, ou que possa fazer-lhe concorrência, entendendo-se que por esta clausula não são prejudicados os direitos que provenham de qualquer concessão anterior.

§ 3.º O governo poderá ordenar ou conceder a construcção de quaesquer caminhos de ferro, estradas ou canaes, que atravessem a linha concedida ou sigam em qualquer direcção, devendo n'esse caso tomar todas as medidas e fazer todas as despesas necessarias para que não resulte impedimento ou obstaculo á circulação da dita linha. A empresa terá o direito de preferencia em egualdade de circumstancias para a construcção d'estes caminhos de ferro, estradas ou canaes.

A abertura de qualquer das vias de communicação ou a construcção das obras indicadas, feita nas condições declaradas, não poderá auctorisar reclamação alguma por parte da empresa.

Art. 43.º Concede o governo á empresa, sem prejuizo dos direitos estabelecidos por concessões anteriores:

1.º Todos os terrenos do Estado que devem ser occupados pela linha que faz objecto d'este contracto e pelos edificios respectivos, bem como todas as madeiras do Estado que estiverem sobre os mesmos terrenos;

2.º Metade dos terrenos n'uma zona de 2:000 metros para cada lado do eixo de caminho, fazendo-se a divisão alternadamente entre o Estado e a empresa, de modo que não fique pertencendo a esta nenhuma parcella com um comprimento superior a 10 kilometros;

3.º Uma area de 10:000 kilometros quadrados de terrenos incultos e pertencentes ao Estado, no decurso da linha ferrea concedida, a fim de n'elles exercer ou promover a exploração agricola, mineira, ou de qualquer outra riqueza ali existente, ficando, porém, entendido que essa area será fraccionada, não podendo cada parcella concedida ser superior a 20:000 hectares, separada por terrenos do Estado de superficie, pelo menos, de 10:000 hectares; devendo a escolha dos indicados terrenos ser feita de accordo com o governo;

4.º Uma porção de terreno pertencente ao Estado na margem do rio Zaire escolhido por mutuo accordo entre o governo e a empresa, e que seja necessario para a construcção de docas, armazens, caes acostaveis e installações necessarias para a carga e descarga de navios, sendo esta porção de margem semelhantemente escolhida por mutuo accordo;

5.º O direito, durante o prazo da construcção, de extrair das florestas e terrenos do Estado todas as madeiras e materiaes que forem necessarios para a construcção da linha, com prévia auctorisação do governador geral da provincia, e de accordo com os regulamentos e instrucções que o governo entender decretar para este effeito;

6.º O direito de preferencia, em egualdade de circumstancias, para a construcção de ramaes e prolongamentos da dita linha ferrea em qualquer direcção;

§ 1.º No caso de uma parte do caminho de ferro atravessar terrenos que não pertençam ao Estado e de não ser por esse motivo exequivel o determinado no n.º 2 do presente artigo, a falta d'esses terrenos será compensada pela concessão de outros de egual extensão, escolhidos de commum accordo na extensão da linha ferrea, não ficando o Estado obrigado, caso não haja terrenos nas condições indicadas, a dar nenhuma compensação á empresa.

§ 2.º A empresa terá a plena posse dos terrenos que lhe pertencerem, em virtude das disposições d'este artigo, assistindo-lhe o direito de cortar madeiras, extrahir materiaes e explorar minas, sujeitando-se em cada um d'estes casos a todos os regulamentos actualmente existentes ou que vierem a estabelecer-se, bem como ás restricções originadas de concessões anteriores.

§ 3.º Quando o governo, em virtude dos direitos que se reserva n'este contracto, quizer construir ou conceder a construcção de qualquer estrada, canal de irrigação, abastecimento de aguas ou esgoto, ou outras obras analogas, nos terrenos concedidos á empresa, e nos quaes não haja edificios, não terá a empresa direito a indemnisação alguma, mas terá preferencia, em egualdade de circumstancias, para a execução das referidas obras.

§ 4.º A posse dos terrenos, a que se referem os n.ºs 2.º e 3.º d'este artigo, será dada á proporção que se forem concluindo os differentes lanços de cada secção da linha ferrea, precedendo sempre a demarcação que será feita por termo administrativo, e com assistencia dos funcionarios que para tal fim forem superiormente designados. Tres mezes depois de terminada cada secção deverá estar entregue á empresa a porção de terrenos a que fica com direito, em virtude da disposição anterior.

§ 5.º A concessão, tanto dos terrenos como da exploração das minas, não ficará dependente da duração do contracto, devendo subordinar-se ás respectivas leis e regulamentos; entendendo-se, porém, que tal concessão ficará nullo, *ipso facto*, quando este contracto seja rescindido por falta de cumprimento das suas condições por parte da empresa.

§ 6.º Se a companhia, quando tiver em exploração o caminho de ferro, estabelecer por conta propria carreiras regulares de vapor, entre Lisboa e o porto fluvial do Zaire, onde for a testa da linha ferrea, esses vapores deverão ser embandeirados com o pavilhão nacional portuguez.

Art. 44.º Concede mais o governo á empresa:

1.º Isenção durante o periodo da concessão de qualquer imposto especial lançado sobre a linha ferrea;

2.º Entrada livre de direitos, durante o prazo da construcção da linha ferrea, de todos os materiaes e utensilios, machinas, combustiveis que forem necessarios para a construcção e exploração da linha ferrea e seus ramaes ou prolongamentos, como tambem para as obras do porto fluvial do Zaire, testa da linha.

Art. 45.º A empresa terá a faculdade de, nas mesmas condições technicas, prolongar o caminho de ferro até o Quango e dirigir ramaes para as fronteiras nordeste, leste e norte da provin-

cia, bem como de prolongal-o em direcção á Lunda, e n'esta parte irradiar quaesquer ramaes, mas perderá o direito do exclusivo a estas construcções se dentro do praso de um anno, depois de estarem em exploração as linhas ferreas do Zaire até Matamba, não tiver avisado o governo de que dará começo a essas construcções n'um praso que não poderá exceder a tres annos, a contar da data da approvação dos respectivos estudos.

Art. 46.º Quaesquer expropriações que a empresa houver de fazer para as obras do caminho de ferro contractado serão reguladas amigavelmente ou pelas leis respectivas, tanto geraes, como especiaes dos caminhos de ferro, devendo no segundo caso intervir o ministerio publico para auxiliar a empresa, em nome do interesse geral, nos termos das leis em vigor ou d'aquellas que venham a promulgar-se para facilitar estas expropriações.

Art. 47.º O governo regulará o modo de se dar execução prompta e facil ás disposições d'este contracto, que dependerem da sua intervenção, delegando no governador geral da provincia de Angola e nos engenheiros, quer da direcção das obras publicas, quer da fiscalisação dos caminhos de ferro, como melhor entender, a acção e ingerencia que no dito contracto directamente lhe é attribuido.

Art. 48.º As auctoridades da provincia de Angola, e, com especialidade, as do districto do Congo prestarão todo o auxilio á empresa, seus agentes e empreiteiros, afim de evitar demoras na construcção do caminho de ferro e suas dependencias.

Art. 49.º Serão enviadas ao governador geral de Angola as ordens necessarias para que, logo que os estudos de reconhecimento, estudos definitivos e obras comecem, dê todas as facilidades á empresa para a exploração das florestas e para a entrega dos terrenos, na conformidade do § 4.º do artigo 43.º d'este contracto, sem dependencia de auctorisações parciaes e successivas.

Art. 50.º A empresa pôde começar a construcção do caminho de ferro em um ou mais pontos, conforme julgar conveniente para o seu mais rapido acabamento.

Art. 51.º A empresa submeterá á approvação do governo quaesquer alterações nos planos que tenham sido adoptados.

Art. 52.º Reputar-se-hão resolvidos em sentido favoravel ás propostas da empresa os assumptos sobre que não tenha havido resolução alguma dentro de um praso de quatro mezes a contar da data da sua apresentação na secretaria d'estado dos negocios da marinha e ultramar ou na secretaria do governo geral da provincia de Angola, conformé tenham de ser resolvidos, respectivamente, pelo governo de Sua Magestade ou pelo governo geral da provincia.

Art. 53.º A empresa não é obrigada a estabelecer officinas especiaes para a construcção do material circulante.

Art. 54.º Os terrenos concedidos, uma vez que a empresa d'elles tenha tomado posse definitiva, depois da conclusão da linha ferrea, e estejam em effectiva exploração, não reverterão para o Estado ainda que o governo venha a tomar posse dos caminhos de ferro, salvo o caso do § 5.º do artigo 43.º d'este contracto.

Art. 55.º A falta de cumprimento das clausulas mencionadas no artigo 1.º d'este contracto fará, *ipso facto*, annullar a concessão, passando a ser propriedade do estado todo o material fixo da linha ferrea.

Art. 56.º O governo terá sempre o direito de nomear um commissario regio junto da companhia.

Art. 57.º Todas as questões que se suscitarem entre o governo e a empresa sob a execução d'este contracto serão decididas por arbitros, dos quaes dois serão nomeados pelo governo e dois pela empresa.

Para prevenir o caso de empate sobre o objecto em questão, será um quinto arbitro nomeado a aprazimento de ambas as partes. Faltando accordo para esta nomeação será ella deferida ao supremo tribunal de justiça.

Secretaria d'estado dos negocios da marinha e ultramar, em 12 de julho de 1894. — *João Antonio Brissac das Neves Ferreira.*

Ministerio das Obras Publicas Commercio e Industria

Direcção dos serviços de obras publicas

Repartição de caminhos de ferro

Tendo a companhia nacional de caminhos de ferro, concessionaria da linha ferrea de Foz Tua a Mirandella, apresentado a conta de liquidación de garantia de juro, relativa á exploração de esta linha, durante o periodo de 1 de janeiro a 30 de junho de 1894 (2.º semestre do anno economico de 1893-1894), na importancia de 31:713\$201 réis;

Mostrando-se da mesma conta e da do 1.º semestre do referido anno economico, já liquidada, que o rendimento kilometrico annual foi de 724\$552,29 réis, ou mais 1:342\$521 réis, do que o maximo fixado para despesas de exploração;

Considerando, que da quantia de 59:222\$136 réis, importancia total do juro garantido, deve, portanto, deduzir-se aquelle excesso de 1:342\$521 réis, e que o Estado só é responsavel pela differença na importancia de 57:879\$615 réis.

Considerando, que em virtude da liquidación relativa ao primeiro semestre do referido anno economico, auctorizada em portaria de 10 de fevereiro do corrente anno, o Estado já pagou á companhia nacional de caminhos de ferro 26:166\$414 réis, e que portanto é ainda responsavel pela differença, na importancia de 31:713\$201 réis:

Ha por bem sua magestade el-rei, conformando-se com o parecer do conselho superior de obras publicas e minas, de 6 do corrente mez, approvar a referida liquidación, o ordenar que, salvo as disposições do artigo 15.º da carta de lei de 26 de fevereiro de 1892, seja paga á companhia nacional de caminhos de ferro, como liquidación, da garantia de juro do primeiro e segundo semestre do anno economico de 1893-1894, aquella differença na importancia de 31:713\$201 réis.

O que, para os devidos effeitos, se comunica ao director fiscal de exploração de caminhos de ferro.

Paço, em 13 de agosto de 1894. — *Carlos Lobo d'Avila.*

Para o director fiscal de exploração de caminhos de ferro.

Sua Magestade El-rei, a quem foi presente a conta de liquidación da garantia de juro, apresentada pela companhia nacional de caminhos de ferro, concessionaria do caminho de ferro de Santa Comba Dão a Vizeu, relativa ao periodo decorrido de 1 de janeiro a 30 de junho de 1894 (2.º semestre do anno economico de 1893-1894): ha por bem, conformando-se com o parecer de 6 de agosto corrente do conselho superior de obras publicas e minas, approvar a referida liquidación na importancia de 31:152\$233 réis e ordenar:

1.º Que, salvo as disposições do artigo 75.º da carta de lei de 26 de fevereiro de 1892, seja paga á companhia nacional de caminhos de ferro aquella quantia de réis 31:152\$233, importancia total do juro garantido e liquidado em relação ao segundo semestre do anno economico de 1893-1894;

2.º Que esta liquidación continue a ser considerada provisoria emquanto não estiverem concluidos todos os trabalhos e rigorosamente feita a medição da linha.

O que se comunica ao director fiscal de exploração de caminhos de ferro para os effeitos devidos.

Paço, em 29 de agosto de 1894. — *Carlos Lobo d'Avila.*

Para o director fiscal de exploração de caminhos de ferro.

Bilhetes baratos

Tourada em Badajoz. — Por motivo de uma tourada que se realisa em Badajoz no dia 8, e em que toma parte o celebre *espada* Guerrita, ha bilhetes de ida e volta por preços reduzidos, como de costume: 1.ª classe 4\$000 réis, 2.ª classe 2\$000 réis, validos para ida no dia 7 e volta no dia 8.

Feira em Salamanca. — Para esta festa que se realisa em meiado d'este mez e que tem todos os attractivos com que as cidades hespanholas costumam e sabem attrahir os forasteiros, como touradas, procissões, concertos, bailes, concurso de gados, etc., haverá bilhetes de ida e volta, de Lisboa e outras estações, aos preços de 9\$000 réis a 1.ª classe e 5\$000 réis a 2.ª classe.

Como no anno passado, o passageiro pôde escolher o itinerario, tanto á ida como á volta, ou por Pampilhosa-Beira-Alta ou por Abrantes-Guarda.

Romaria á Nazareth. — Como nos demais annos, ha nos dias 13 a 16 d'este mez bilhetes por preços reduzidos, ida e volta, de varias estações para Cella e Valladolid, por motivo da grande festa d'aquella localidade.

Comboios especiaes partirão de Sabugo nos dias 13 e 15, regressando em 15 e 16 com passageiros de 3.ª classe.

Bilhetes de ida e volta para o Valle de Santarem. — Descance o nosso collega *Diario Popular* que não ha *birra* em não estabelecer bilhetes de ida e volta para esta estação. O annuncio está publicado e os bilhetes a fazer-se.

Banhos em Pedrouços. — Além dos bilhetes já de preço reduzido que existem para banhos de mar nas praias servidas pela linha de Cascaes, vae hever outros de preços ainda mais reduzidos para Belem e Algés, para grupos de 5 ou mais passageiros.

THERMAS, CAMPOS E PRAIAS

VII

Praia de Espinho

Do titulo que demos a esta nossa secção pertence a descripção que vamos publicar ao terceiro grupo.

Chegámos ao mez de setembro e as nossas praias começam a sua epocha de florescencia e animação.

Abrem-se as assembléas, os clubs e os casinos; povoam-se as ruas, fóra d'esta epocha quasi desertas; os estabelecimentos dos grandes centros installam ali as suas succursaes, os passeios publicos enchem-se de animados grupos de senhoras, os cafés regorgitam de cavaqueadores, os hoteis são procurados por centenas de hospedes.

Por toda a parte, na grande margem do Oceano, que vae do norte a sul, a vida movimentada, desde manhã bem cedo, a hora preferida para o banho, até de noite bem tarde, ás vezes, a hora proferida para o *cotillon*.

De entre as nossas praias a mais animada é evidentemente a de Espinho.

E, que nol-o perdoem as nossas compatriotas, essa animação deve a sua maior parte á numerosa colonia hespanhola que ali concorre, attrahida pela amenidade da temperatura que em Espinho varia entre 20 e 25 graus o maximo, e certamente pelas suas condições de economia domestica, pois que em praia alguma a vida é tão barata como n'esta.

Santander, Biarritz, San Sebastian, são outros tantos emporios de riqueza, de luxo, de ostentação, durante esta epocha.

As mais luxuosas equipagens percorrem as ruas, as mais aprimoradas *toilettes* vestem as damas; o jogo, os



ESPINHO—O Chiado

grandiosos saraus, as excursões, levam quantiosas sommas que nem todos estão dispostos a dispender.

Espinho é, pois, a praia predilecta dos que querem, com commodidade e economia, fugir aos calores da velha Castella; por isso, durante este tempo a entrada de familias hespanholas por todas as nossas fronteiras em direcção á nossa bella praia do Oceano é successiva, em numero consideravel, a ponto de comboios haver em que se ouve mais falar o hespanhol do que o portuguez.

A povoação está dividida em dois grandes bairros, sendo a divisoria a linha ferrea.

O bairro ao poente constituiu o Espinho primitivo, o mais concorrido e preferido dos *habitués* d'esta estancia; encontram-se ali magnificas construcções, sendo as principaes propriedade do sr. Fulgencio, Evaristos, Sá Couto e Cardoso Valente.

Este bairro que se estende á beira mar, era onde a classe pescatoria tinha a sua residencia, em centenas de barracões, immundos e infectos, que destoavam de uma maneira horriavel do todo ridente d'esta formosa povoação. Mercê da providencia, o mar encarregou-se de esbulhar Espinho d'estes pequenos focos d'infeccão, e graças ao magnanimo coração de Sua



ESPINHO—Praça de Nossa Senhora da Ajuda

Magestade a Rainha a sr.^a D. Maria Pia, esta praia vê substituídas essas barracas impossíveis, por um elegante arruamento de modestas casinhas que Sua Magestade legou á tão util e sympathica classe pescatoria.

O bairro ao nascente constitue o Espinho moderno, tambem povoado de excellentes edificios, e magnificos e espaçosos arruamentos.

De dois pontos dos mais frequentados, bem como da bella praia de banhos, a rua chamada «Chiado» e a praça de Nossa Senhora da Ajuda, damos aqui as gravuras, copias de photographias especialmente tiradas para serem reproduzidas n'esta *Gazeta*.

Estes dois bairros, durante a passagem dos dezeseis comboios, que n'esta quadra servem esta povoação, são ligados entre si por uma elegante passerelle.

Espinho é uma das praias que mais commodidades e recursos offerece aos forasteiros: magnifica agua potavel, sendo sobre tudo notavel a fornecida pela fonte do Mõcho; mercado diario, abundante e variado, feira bi-mensal, e sobre tudo pão de primeira ordem.

Entre os innumerados estabelecimentos de todo o genero de que se acha povoada esta praia, e que surtem os forasteiros de tudo quanto possam carecer, destaca-se a confeitaria do sr. Julio Cascaes, succursal da famigerada confeitaria «Rosa Araujo» de Lisboa, que se acha montada com aceio e esmero; accrescendo a isso a circumstancia de ter junto uma secção de luvária e perfumaria, da importante casa A. Serto i, do Porto, fornecedor da *élite*.

Possue bastantes hotéis, os principaes são: Antigo Hotel Particular, Bragança, Chinez, Universal, e Hotel do Porto.

O primeiro d'estes hotéis, o Antigo Hotel Particular, propriedade de D. Maria Izabel Marques e seu marido, é o mais concorrido, o melhor e o mais pacato da praia, como muito bem disse Ramalho Ortigão no seu bello livro *As Praias*.

O Bragança, propriedade do sr. D. Antonio Fernandes é igualmente um bom hotel, tendo de agradavel sobre tudo a sua exposição que é sobre a linha.

Todos estes hotéis distam apenas alguns minutos da estação dos caminhos de ferro.

Ha tambem em Espinho uma esplendida assembleia, um theatro, uma praça de touros, tres vastos salões para jogos de todas as qualidades, etc.

Não podemos porém deixar de especialisar a sala da assembleia, que pelo seu tamanho, pela sua elegancia e ornamentação, é sem duvida a primeira no paiz.

Tanto a assembleia como o estabelecimento dos srs. Evaristos, o magnifico Café Chinez, e a maioria dos estabelecimentos commerciaes, são illuminados a luz electrica.

Durante a epocha balnear, que em geral se estende de junho a novembro, tendo em vista unicamente as estatisticas ferro-viarias, a praia de Espinho é annualmente visitada por 20 a 30 mil forasteiros.

Esplendidos passeios podem ser realisados d'ali, sobre tudo nos arredores.

Annualmente, no mez de setembro, festeja Espinho a sua patrona, Nossa Senhora d'Ajuda, com uma ruidosa e assaz concorrida romaria, que dura tres dias, havendo procissão, fogo d'artificio, feira, etc., etc.

Um outro e bem importante attractivo d'esta praia, para os que de longe ali vão tomar banhos, é a sua proximidade do Porto, para onde tem oito comboios de ida e oito de volta, por dia, que fazem o percurso em tres quartos de hora, constituindo estas faceis relações com a segunda cidade do reino uma commodidade e uma vantagem de que não disfructam outras praias do paiz e do estrangeiro.

COMMERCIO PORTUGUEZ

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

VALORES EM MIL RÉIS

Importação para consumo

	1893	1894
Animaes vivos.....	138:369	297:110
Materias primas para as artes e industrias	2.706:816	2.186:809
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras..	593:820	672:063
Substancias alimenticias	1.987:958	2.471:860
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos.....	283:721	239:836
Manufacturas diversas.....	358:732	383:517
Taras	10:852	10:856
Somma	6.080:268	6.261:781
Ouro e prata em barra e em moeda.....	470:387	39:129
Total.....	6.550:655	6.300:910

Exportação nacional e nacionalisada

Animaes vivos.....	161:392	283:005
Materias primas para as artes e industrias	620:445	759:745
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras..	82:032	118:024
Substancias alimenticias.....	2.439:201	1.977:523
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos.....	9:834	15:814
Manufacturas diversas.....	215:664	218:061
Somma.....	3.528:568	3.372:171
Ouro e prata em barra e em moeda.....	776:801	708:117
Total.....	4.305:369	4.080:288

Exportação estrangeira e ultramarina

Diversas mercadorias.....	Reexportação..	1.613:095	2.083:916
	Transito	265:184	309:334
	Somma...	1.878:279	2.393:250
Total.....		1.878:279	2.393:250

NOTAS DE VIAGEM

IV

Na Belgica — Bruxellas

Nos 11 kilometros entre a fronteira e Mons nada ha de importante. É n'este ponto que termina o bello serviço da companhia do Norte de França e principia o do Estado Belgica, em nada inferior.

Começa a rêde de caminhos de ferro a apertar as suas malhas. Vias largas de ramaes e de outras companhias; vias reduzidas dos Vicinaes veem entroncar a cada momento.

Attestando a razão d'essa enorme quantidade de linhas, as chaminés das fabricas, elevando os seus penachos de fumo a saturar a atmospheria, demonstram a actividade industrial d'aquella região.

É que Mons, da qual nos approximamos, é uma cidade das mais activas da Belgica, centro de exploração mineira do Borinage (hulha) importantissimo, rodeada por cidades em que esta industria está na mais continua laboração, como Jamappes, La Louvière, Pâturages, etc., todas pertencentes á zona do Hainaut que, só por si, produz as tres quartas partes de todo o carvão belga.

As estações que vamos atravessando são todas junto das povoações, e apesar da importancia d'estas, os edi-

fícios de passageiros são pequenos; os caes atulhados de mercadorias.

Não tem novidade, para nós, o material em serviço n'esta linha, sendo muito parecido com o material portuguez do typo vulgar.

As carruagens de 2.^a classe são de um estofo modesto, como as nossas, tendo apenas um pouco mais de espaço; na 1.^a e na 3.^a não ha differença.

Em todas as classes, na Belgica como na Allemanha, ha compartimento reservado para senhoras e, em cada vehiculo, um outro para os não fumadores.

A iluminação é a gaz.

Passada a estação de Braine le Conte entra-se n'um pequeno tunnel. Os passageiros não tratam, como entre nós, de fechar apressadamente as janellas da carruagem. É que todos, mais ou menos, estão habituados á passagem d'estas galerias; não lhe dão importancia, não tem medo do fumo, como aqui.

Em pouco tempo, porque o comboio não pára em estação alguma intermedia, estamos na capital da Belgica, fazendo a nossa entrada pela *gare* do meio Dia.

Nada tem de importante esta estação, sendo até, ao que me pareceu, bem pequena para o movimento que tem.

A sahida parecer-se-ia com a da nossa estação de Santa Apollonia se esta, em vez de defrontar com um agulheiro que do largo communica para a cidade, tivesse na frente uma espaçosa avenida como a do Midi, e no centro da praça canteiros de flores.

Torna-se logo notavel ao viajante uma rêde de cabos sustidos por elegantes postes de ferro, que á altura de uns 6 metros seguem ao longo das ruas, a um lado n'umas ao centro n'outras.

Em breve se acha a explicação, quando se vê circular sob aquella grade de arame os carros tremvias electricos, serviço inaugurado em maio d'este anno e que tem dado os melhores resultados.

Cada comboio compõe-se de dois carros, um fechado onde está installado o motor, outro aberto ligado áquelle. É o primeiro que, por meio de uma aste movel tocando no fio que lhe fica superior, recebe a corrente.

A velocidade é por vezes bem accelerada.

O carro motor tem 16 logares sentados, dos quaes os 6 da frente estão separados dos 10 restantes, formando um compartimento de 2.^a classe, e estes outro de 1.^a. No carro aberto, os quatro bancos da frente são considerados logares de 2.^a classe e os tres de traz logares de 1.^a.

Esta disposição tem por fim promover que os carros andem sempre mais pesados na frente que no outro extremo.

O serviço electrico está estabelecido n'uma extensão de 8:650 metros, fazendo quasi a volta da cidade pelos *boulevards* que a rodeiam, communicando a estação do Norte com a do Sul, e prolongando-se a Leste pela grande avenida Louise, até varias povoações dos suburbios.

Além d'este serviço Bruxellas tem muitos outros carros, tremvias e de circulação ordinaria, que servem todos os pontos principaes e pertencem a diversas companhias.

Deve-se notar que nem se disputam primazias na carreira nem ha questões entre cocheiros como n'uma certa capital... que eu muito estimo...

O aspecto de Bruxellas é o mais agradável.

Os *boulevards* a que já me referi formam um pentagono rodeando a parte central da cidade.

Dois outros seguimentos de largas avenidas arborizadas e ladeadas de bellos edificios, e estabelecimentos luxuosos a atravessam de norte a sul, tendo no centro, que é tambem o centro do principal movimento da ci-

dade, o grandioso edificio da bolsa, e bem perto d'esta a notabilissima e linda praça onde está o edificio da camara municipal (*hotel de Ville*) o mais notavel de toda a Belgica.

Esta praça é um encanto!

A um dos seus lados destaca-se aquelle esplendido edificio do seculo XV, sobrepujado por uma elegante torre ponteaguda de 114 metros de altura, onde se sóbe por uma escada em caracol, de 418 degraus, contados á descida por quem aqui está escrevendo.

É do maior interesse, posto que um pouco fatigante, a subida á torre, porque do alto d'ella avista-se toda a cidade e seus suburbios como que a vôo de passaro. Esplendido panorama!

Para vêr o interior do edificio, que merece uma visita, paga-se 50 centimos e para subir á torre 1 franco.

Em frente d'esta brilhante reliquia do seculo XV fica outra construcção notabilissima do seculo seguinte, a *Casa do rei*, um edificio gracioso, de grossas columnas douradas, onde se acha hoje o museu commercial, estando em obras de reparação a fim de ser completado com um lanternim central que lhe deve dar ainda maior elegancia.

Ao lado direito do *hotel de Ville* ficam mais duas casas de antiga construcção; ao lado esquerdo tres deliciosos edificios, as casas das corporações, tambem do tempo de Carlos V; em frente d'estas ainda outro velho edificio de grandes columnas douradas onde se faz o mercado de trigos.

A *Grande Place* é um encanto, repito.

Eu não vou descrever-lhes a bella capital da Belgica, o que me daria para dezenas de artigos, mas não me foi possivel deixar de fallar d'este ponto que é o primeiro onde o visitante deve ir.

Só para ver esta praça, eu emprehenderia a viagem a Bruxellas, se outros e muitos attractivos não tivesse, como tem, aquella encantadora cidade da qual o viajante se não aparta sem vivas saudades.

O grandioso palacio de justiça, é o maior edificio da Europa, occupando uma superficie de 25:000 metros quadrados sendo a corôa da cupula á altura de 125 metros e encerrando 27 salas de audiencia e 250 compartimentos para escriptorios etc. Custou mais de 45 milhões de francos (9:000 contos de réis).

Os bellos *boulevards*, ladeados dos mais luxuosos cafés e outros estabelecimentos, as galerias S. Hubert, o parque, algumas egrejas notabilissimas, como a de S. Gudule, o jardim botanico, os museus de pintura, onde se encontram os mais bellos quadros de Van Dyk, Rubens, Teniers, Jordaens, etc.; os deliciosos passeios *bois de la Cambre*, a Laeken, a Waterloo, são outros tantos attractivos para o viajante passar agradavelmente alguns dias na capital da Belgica.

Mas, sobretudo, Bruxellas tem um caracteristico que a torna mais encantadora; o genio alegre, festivo, o espirito cultivado e o trato essencialmente delicado dos seus habitantes.

O viajante estrangeiro sente-se bem ali, n'aquella atmospha de attensões, de cortezia que o rodeia.

Por mais que, no seu desejo de ver, elle circule com rapidez pelas ruas, elle se metta nas grandes agglomerações, nunca se sente empurrado; se faz uma pergunta, recebe sempre resposta attenciosa e precisa; se entra n'um grande armazem, encontra o dono da casa proximo da porta, a dar-lhe os bons dias; se paga o mais insignificante objecto, ouve o agradecimento de quem recebe o dinheiro.

São estes requintes de delicadeza que tornam absolutamente sympathico o povo belga para os estrangeiros que não o conhecem, ainda para aquelles que não sa-

bem as suas tradições valorosas, desde os combates da idade média até a memorável revolução de 1830 que decidiu a independência d'aquelle paiz.

Eis porque eu, ao sair da encantadora capital defini o seu povo, nas notas da minha carteira, com estas simples palavras: Delicadesa, actividade e... cereveja.

A descarga de wagons

Foi adoptado na America, sempre na America, um novo systema para se conseguir que os transportadores façam a descarga dos wagons, com a maior rapidez possível.

E' concedido um certo praso, 24, 48 ou 72 horas, conforme a mercadoria, passado o qual, o consignatario é obrigado a pagar uma indemnisação.

Para isso abrem as companhias com os seus clientes, uma conta corrente mensal, onde se mencionam as demoras havidas com a descarga e as que legalmente podia haver. Comparados assim os dois prazos, se as que se effectuaram com antecipação excedem ou egualam os atrasos, o transportador está isento de qualquer pagamento supplementar; no caso contrario é-lhe exigida certa indemnisação calculada sobre o saldo entre os atrasos e as antecipações.

Este processo é facultativo e preferido pelo commercio.

Os negocios da companhia real

Faltam apenas 4 dias para a data em que devem ser presentes ao tribunal as adhesões ao projecto de convenio, e já se sabe que não foi preciso esperar para o 2.º praso para reunir o valor dos creditos adheridos necessario para que a bases propostas sejam approvadas.

Pelo contrario; o numero de obrigações depositadas é de cerca da 562:000 representando uns 55:000 contos. Com a divida de governo, a divida fluctuante que já adheriu e os creditos das companhias hespanholas, forma-se um total de cerca de 65.000 contos, ou mais 4:000 a 5:000 contos do que os dois terços dos debitos da companhia.

Não prefixamos numeros, preferindo adoptar cifras redondas, porque o apuramento e conferencia do numero de titulos depositados ainda não está concluido, trabalhando-se n'isso dia e noite, na companhia, e só depois de encerrado este trabalho se poderão obter numeros certos.

E' natural, pois, que antes do nosso proximo numero seja dada a sentença de approvação do convenio e convocada para um breve praso a assembléa geral que, pela sua parte, tem tambem que o approvar e nomear a futura administração.

BOLETIM FINANCEIRO

Lisboa, 31 de agosto de 1894.

Estamos em completa paralyção, por assim dizer, dos negocios. Faz-se apenas o que não póde deixar de ser, mas isso é relativamente tão insignificante, que não póde exercer nenhuma influencia nos mercados. As transacções da Bolsa foram muito limitadas, embora com tendencia firme. O dinheiro póde dizer-se que abunda, com quanto as taxas tenham continuado a regular entre 5 e 6 p. c. Houve algumas necessidades de descontos para compra de trigos nacionaes, mas foram satisfeitas sem difficuldade. Pouco animado o mercado cambial, regulando os cambios medios: — sobre Londres (cheque) a 40 ¹³/₁₆, sobre Paris (idem) de 702 a 700. O agio do ouro tende a baixar. As libras regularam a 5.800 réis, apparecendo poucas á venda.

Na quinzena houve duas homologações de concordata — a do Banco Luzitano, feita por sentença da Relação de Lisboa, contra as decisões do Tribunal do Commercio, — e a da Mala Real Portuguesa, empresa de navegação nacional, julgada no proprio tribunal. Estas soluções parecem realmente ser as que mais convinhão aos interesses dos accionistas, obrigacionistas e crédores das duas instituições. Assim as administrações futuras não caiam nos erros e nas leviandades das antigas, sobretudo no Banco Luzitano.

Suspendeu pagamentos, com um passivo de mais de 300 contos e um activo de cerca de 60 p. c. das suas responsabilidades e compromissos, uma das mais antigas e respeitadas casas de commercio da nossa praça, negociando principalmente em cereaes. Alguns amigos quizeram evitar a entrega ao tribunal, mas o interessado julgou mais correcto e mais leal entregar-se aos seus crédores.

As inscrições tem regulado de 35,30 a 35,40 (ass.), 35,10 a 35,20 (coupon). Da divida externa foi vendido apenas um pequeno lote a 31,15 e 31,20. Realisaram-se algumas transacções em obrigações do empréstimo portuguez de 4 ¹/₂ p. c. a 48.500 réis; em obrigações de 4 p. c. (1890) não houve transacções, havendo em compensação bastantes do empréstimo de 1888 (4 p. c.) a 15.000 réis. Apesar de haver sido aberta á exploração mais uma secção do caminho de ferro de Loanda-Ambaca, as obrigações d'esta promettedora companhia tem-se conservado estacionarias.

Continuam a ser muito procuradas as obrigações do Credito Predial, tendo predominado na quinzena os seguintes preços: — 6 p. c. (ass.) a 91.200, 6 p. c. (coupon) 91.000, 5 p. c. (ass.) réis 88.000. As acções do Banco de Portugal subiram a 117.000 réis, as do Commercial de Lisboa, Lisboa & Açores e Nacional Ultramarino conservam-se respectivamente a 92.000, 91.500 e 59.500 réis.

A situação do Brazil continua no mesmo estado de duvida e de incerteza. Com relação á politica interna parece que o militarismo vê com maus olhos o afastamento do marechal Floriano e o advento ao poder do novo presidente sr. Prudente de Moraes, um civil, que representará o elemento conservador da republica. Ha quem acredite na possibilidade d'um pronunciamento com o fim de manter o marechal. A respeito da politica externa as noticias são mais graves. Parece que a arbitragem sobre a questão das missões será resolvida pelo presidente dos Estados Unidos n'um sentido favoravel ao Brazil, havendo, porém, no Rio de Janeiro a convicção de que a Republica Argentina não respeitará a sentença arbitral, tanto que a eventualidade de uma guerra começa a preocupar seriamente o governo brasileiro. Isto quer dizer que a crise do Brazil tende a prolongar-se.

J. F.

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

AGOSTO

	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
Bolsa de Lisboa:																
Inscrições assent. . .	35,50	35,50	35,40	-	35,40	35,40	35,45	35,40	35,30	35,30	-	35,30	35,30	35,35	35,33	35,30
" coupon . . .	35,20	35,20	35,15	-	35,16	35,15	35,10	35,12	35,10	35,15	-	35,15	35,16	35,20	35,15	35,10
Divida externa	-	-	-	-	-	-	-	31,30	-	-	-	-	-	-	-	-
Bolsa de Londres:																
3 % portuguez	25,00	25,00	24,75	-	24,50	24,56	24,50	24,37	24,37	24,37	-	24,37	24,31	24,25	24,37	24,37
Bolsa de Paris:																
3 % portuguez	24,93	24,84	24,62	-	24,50	24,62	24,50	24,62	24,43	24,37	-	24,37	24,12	24,12	24,34	24,34

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

BOLSAS	TITULOS	1894 - AGOSTO - DIAS													
		16	17	18	20	21	22	23	24	25	27	28	29	30	31
Lisboa . . .	ACÇÕES Comp. ^a Real Portugueza .	11.200	-	-	-	11.500	-	-	-	-	-	11.300	-	-	
	OBRIG. Comp. ^a Real Port. 3 0/0	-	31.000	31.000	31.100	31.200	-	-	-	30.700	-	-	-	-	
	» C. ^a Real Port. 4 1/2 0/0	-	-	-	-	-	-	-	-	40.500	-	-	-	-	
	» Comp. ^a Nacional	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Paris	» Atravez d'Africa	-	-	72.000	-	-	-	72.000	72.000	72.000	-	-	-	71.500	
	ACÇÕES Comp. ^a Real Portugueza .	52	-	50	47,50	52	52	52	-	-	52	52	-	-	
	» Madrid-Caceres-Portugal.	54	-	54	-	52,50	-	50	50,50	-	-	54	54	54	
	» Norte de Hespanha	100	101,50	101,25	101	101	100	99	100	-	-	-	-	-	
	» Madrid-Zaragoza-Alicante	144,50	145	143	143,50	144	143,75	143,75	142,50	-	-	-	-	-	
	» Andaluzes	160	-	155	-	162	160	-	-	-	-	-	-	-	
	OBRIG. Comp. ^a Real Portugueza .	130	130	129	129,50	128	129	131	131	131,25	131,50	132	132	131,50	130
	» C. ^a da Beira Alta	77	73,50	77	73,50	-	75	75	74	-	-	-	-	-	-
Amsterd. . .	» Madrid-Caceres-Portugal.	162,50	162,50	162	160	160	157,25	165	166	178	177,25	175	175	175	175
	» Norte Hespanha 1. ^a hypot.	262	264	264	266	266	264	265	266	-	-	-	-	-	-
Bruxellas . .	» Atravez d'Africa	61,26	61,75	-	62	-	-	-	61	62	-	62	61	61,75	61,75
	» Atravez d'Africa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	61	-	-	-

Receita dos Caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

Linhas	Periodo de exploração	RECEITAS NO PERIODO						DESDE 1 DE JANEIRO					
		1894			1893			Totaes		Diferença a favor de			
		Kil.	Totaes	Kilome-tricas	Kil.	Totaes	Kilome-tricas	1894	1893	1894	1893		
COMPANHIA REAL	Antiga rede e nova não garantida.	30 5 Agosto	690	60.693:000	87:960	690	65.602:041	95:075	1.554.143:000	1.654.681:487	-	100.538:487	
	» Nova rede garantida.	6 12 »	-	62.958:000	91:243	»	67.510:016	97:840	1.617.101:000	1.722.191:503	-	105.090:503	
	» » » » »	13 19 »	-	64.226:000	93:081	»	67.510:016	97:840	1.681.327:000	1.789.701:519	-	98.374:519	
	» » » » »	30 5 Agosto	380	7.686:000	20:226	334	8.516:640	25:498	167.253:000	173.900:183	-	6.647:183	
	» » » » »	6 12 »	-	8.139:000	-	»	9.010:407	26:977	175.392:000	182.910:590	-	7.518:590	
Sul e Sueste . . .	» » » » »	13 19 »	-	8.428:000	22:178	»	9.010:407	26:977	183.820:000	191.920:997	-	8.100:997	
	» » » » »	23 29 Julho	475	14.937:570	31:489	475	14.127:990	29:743	380.112:210	407.622:460	-	27.510:250	
Minho e Douro . . .	» » » » »	30 5 Agosto	-	16.350:105	34:421	»	14.949:255	31:472	396.462:315	422.571:715	-	26.109:400	
	» » » » »	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Beira Alta	» » » » »	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	» » » » »	16 22 Julho	253	4.240:164	16:680	253	5.387:898	21:300	139.209:207	152.389:985	-	13.180:778	
Nacional (Mirandella e Vizeu)	» » » » »	23 29 »	-	5.124:708	20:256	»	4.969:811	19:644	144.333:915	157.359:796	-	13.025:881	
	» » » » »	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Norte de Hespanha	» » » » »	16 22 Julho	105	1.040:388	9:908	105	1.336:158	12:725	31.455:450	36.456:783	5.001:333	-	
	» » » » »	23 29 »	-	861:375	8:203	»	1.206:658	11:491	32.316:825	37.663:441	5.346:616	-	
Madrid - Zaragoza - Alicante	» » » » »	29 4 Agosto	3533	Ps. 1.819:881	Ps. 515	3393	Ps. 1.814:500	Ps. 535	Ps. 50.234:409	Ps. 47.844:860	Ps. 2.389:549	-	
	» » » » »	5 11 »	-	1.851:021	523	»	1.863:830	549	52.085:431	49.708:691	2.376:740	-	
Andaluzes	» » » » »	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	» » » » »	30 5 Agosto	2672	962:585	360	2672	951:906	356	30.424:709	29.886:448	-	538:261	
	» » » » »	6 12 »	-	961:026	360	»	957:080	358	31.385:735	30.843:528	-	542:207	
	» » » » »	13 19 »	-	912:348	341	»	911:588	341	32.298:083	31.755:116	-	542:966	
Zafra a Huelva	» » » » »	30 5 Agosto	894	302:694	339	894	310:277	347	7.918:201	8.347:262	-	429:061	
	» » » » »	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Zafra a Huelva	» » » » »	6 12 Agosto	180	54:886	305	180	53:740	299	1.587:503	1.406:259	181:244	-	
	» » » » »	13 19 »	-	55:139	306	»	57:180	317	1.642:642	1.463:439	179:203	-	

HORARIO OFFICIALMENTE CONFERIDO da partida e chegada de todos os comboios, em 1 de setembro de 1894

Lisboa R.-Porto Part. Cheg. 8-45 t. 7-20 m. 10-0 t. 10-30 m.	Porto-Lisboa R. Part. Cheg. 2-45 t. 4-30 m. 7-0 t. 5-30 m.	Lisboa R.-Cintra Part. Cheg. 7-0 m. 8-11 m. 8-45 m. 9-51 m.	Cintra-Lisboa R. Part. Cheg. 5-15 m. 6-13 m. 7-30 m. 8-40 m.	Lisboa R.-Cald. Part. Cheg. 4-30 t. 7-30 t.	Cald. Lisboa R. Part. Cheg. 8 m. 10-55 m.	Pampilh.-Mang. Part. Cheg. 6-35 t. 9-47 t.	Mang.-Pampilh. Part. Cheg. 9-45 m. 12-54 t.	Porto-Valença Part. Cheg. 8-20 m. 1-26 t. 11-0 m. 3-15 t.	Valença-Porto Part. Cheg. 2-40 m. 8-19 m. 9-45 m. 2-15 t.
Lisboa C.S.-Port. Part. Cheg. 7-30 m. 9-0 t.	Port.-Lisboa C.S. Part. Cheg. 8-45 m. 10-30 t.	Lisboa R.-V. Alc. Part. Cheg. 3-30 t. 4-33 t. 5-0 t. 6-3 t.	V. Alc.-Lisboa R. Part. Cheg. 9-0 m. 10-0 m. 11-0 m. melodia 3-30 t. 4-30 t.	Leiria-Figueira Part. Cheg. 5-40 t. 7-55 t.	Figueira-Leiria Part. Cheg. 5-45 m. 8-5 m.	Mang.-Guarda Part. Cheg. 4. ^{as} feiras e sab. 10-0 t. 12-50 m.	Guarda-Mang. Part. Cheg. 5. ^{as} feiras e dom. 6-40 m. 9-28 m.	Porto-Braga Part. Cheg. 5-0 m. 8-10 m. 8-20 m. 10-45 m.	Braga-Porto Part. Cheg. 5-40 m. 8-19 m. 11-45 m. 2-15 t.
Aveiro a Porto Part. Cheg. 4-0 m. 6-25 m. 11-20 m. 3-35 t.	Porto a Aveiro Part. Cheg. 4-15 t. 6-37 t. 5-30 m. 9-35 m.	Lisboa R.-V. Alc. Part. Cheg. 8-45 t. 6-30 m. 2. ^{as} 4. ^{as} e sab. 7-15 t. 1-50 m.	V. Alc.-Lisboa R. Part. Cheg. 6-30 t. 7-51 t. 10-15 t. 11-36 t.	Fig eira-Alfar. Part. Cheg. 4-50 m. 6-32 m. 2-0 t. 3-0 t.	Alfar-Figueira Part. Cheg. 5-45 m. 6-45 m. 3-15 t. 4-15 t.	Lisboa T.P.-Faro Part. Cheg. 4-30 t. 5-0 m.	Faro-Lisboa T.P. Part. Cheg. 6-30 t. 7-0 m.	Porto-Braga Part. Cheg. 5-0 m. 8-10 m. 8-20 m. 10-45 m.	Braga-Porto Part. Cheg. 11-0 m. 1-20 t. 5-40 t. 8-25 t.
Espinho Porto Part. Cheg. 8-15 m. 9-3 m. 4-15 t. 5-4 t.	Porto-Espinho Part. Cheg. 7-0 m. 7-45 m. meio dia 12-45 t. 10-45 t. 11-30 t.	Lisboa R.-V. Alc. Part. Cheg. 6-30 t. 7-51 t. 10-15 t. 11-36 t.	V. Alc.-Lisboa R. Part. Cheg. 6-30 t. 7-51 t. 10-15 t. 11-36 t.	Abrantes-Guard. Part. Cheg. 1-15 m. 9-25 m.	Guard-Abrantes Part. Cheg. 7-0 m. 4-0 t. 1-45 t. 11-30 t.	Lisboa T.P.-Pias Part. Cheg. 8-0 m. 4-55 t.	Pias-Lisboa T.P. Part. Cheg. 8-10 m. 4-40 t.	Porto-Braga Part. Cheg. 5-40 t. 8-25 t.	Braga-Porto Part. Cheg. 6-50 t. 10-30 t.
Lisboa R.-Badaj. Part. Cheg. 7-30 t. 6-35 m.	Badaj.-Lisboa R. Part. Cheg. 7-0 t. 6-30 m.	Lisboa R.-V. Alc. Part. Cheg. 6-30 t. 7-51 t. 10-15 t. 11-36 t.	V. Alc.-Lisboa R. Part. Cheg. 6-30 t. 7-51 t. 10-15 t. 11-36 t.	Lisboa R.-Sacav. Part. Cheg. 6-45 m. 7-29 m.	Sacav-Lisboa R. Part. Cheg. 8-30 m. 9-15 m.	Lisboa T.P.-Ext. Part. Cheg. 4-30 t. 11-10 t.	Ext.-Lisboa T.P. Part. Cheg. 12-10 m. 7-0 m.	Porto-Braga Part. Cheg. 4-25 t. 5-0 t.	Braga-Porto Part. Cheg. 9-19 m. 9-54 m.
Lisboa C.S.-Bad. Part. Cheg. 7-30 m. 9-15 t.	Bad.-Lisboa C.S. Part. Cheg. 8-45 m. 10-30 t.	Lisboa R.-V. Alc. Part. Cheg. 6-30 t. 7-51 t. 10-15 t. 11-36 t.	V. Alc.-Lisboa R. Part. Cheg. 6-30 t. 7-51 t. 10-15 t. 11-36 t.	Lisboa R.-Sacav. Part. Cheg. 9-0 m. 9-45 m.	Sacav-Lisboa R. Part. Cheg. 10-30 m. 11-14 m.	Lisboa T.P.-Setub. Part. Cheg. 4-30 t. 6-25 t.	Setub.-Lisboa T.P. Part. Cheg. 8-0 m. 9-50 m.	Porto-Braga Part. Cheg. 5-40 t. 8-25 t.	Braga-Porto Part. Cheg. 6-50 t. 10-30 t.
Lisboa C.S.-Sant. Part. Cheg. 11-0 m. 1-40 t.	Sant-Lisboa C.S. Part. Cheg. 6-45 m. 9-20 m. 4-30 t. 7-10 t.	Lisboa R.-V. Alc. Part. Cheg. 6-30 t. 7-51 t. 10-15 t. 11-36 t.	V. Alc.-Lisboa R. Part. Cheg. 6-30 t. 7-51 t. 10-15 t. 11-36 t.	Abrantes-Guard. Part. Cheg. 4-40 t. 5-24 t.	Guard-Abrantes Part. Cheg. 6-15 t. 7-30 t.	Lisboa T.P.-Setub. Part. Cheg. 6-50 m. 8-23 m.	Setub.-Lisboa T.P. Part. Cheg. 4-45 t. 6-35 t.	Porto-Braga Part. Cheg. 5-40 t. 8-25 t.	Braga-Porto Part. Cheg. 6-50 t. 10-30 t.
Lisboa C.S.-Entr. Part. Cheg. 4-0 m. 11-10 m.	Entr.-Lisboa C.S. Part. Cheg. 5-30 m. 1-5 t.	Lisboa R.-V. Alc. Part. Cheg. 6-30 t. 7-51 t. 10-15 t. 11-36 t.	V. Alc.-Lisboa R. Part. Cheg. 6-30 t. 7-51 t. 10-15 t. 11-36 t.	Lisboa R.-Sacav. Part. Cheg. 5-40 t. 6-25 t.	Sacav-Lisboa R. Part. Cheg. 6-45 t. 7-30 t.	P. Novo-Setub. Part. Cheg. 3-15 t. 3-42 t.	Setub.-Lisboa T.P. Part. Cheg. 5-40 m. 6-7 m.	Porto-Braga Part. Cheg. 1-25 t. 9-20 t.	Braga-Porto Part. Cheg. 3-0 t. 10-45 t.
Lisboa R.-Fig. Part. Cheg. 7-0 m. 3-0 t.	Fig.-Lisboa R. Part. Cheg. 3-15 t. 11-0 t.	Lisboa R.-V. Alc. Part. Cheg. 6-30 t. 7-51 t. 10-15 t. 11-36 t.	V. Alc.-Lisboa R. Part. Cheg. 6-30 t. 7-51 t. 10-15 t. 11-36 t.	Lisboa R.-Sacav. Part. Cheg. 6-50 t. 7-34 t.	Sacav-Lisboa R. Part. Cheg. 7-45 t. 8-29 t.	Beja-C. Branca Part. Cheg. 4-15 t. 7-6 t.	C. Branca-Beja Part. Cheg. 6-10 m. 9-0 m.	Porto-Braga Part. Cheg. 6-0 t. 11-30 t.	Braga-Porto Part. Cheg. 3-28 m. 8-19 m.
		Lisboa R.-V. Alc. Part. Cheg. 6-30 t. 7-51 t. 10-15 t. 11-36 t.	V. Alc.-Lisboa R. Part. Cheg. 6-30 t. 7-51 t. 10-15 t. 11-36 t.	Lisboa R.-Sacav. Part. Cheg. 8-0 t. 8-44 t.	Sacav-Lisboa R. Part. Cheg. 10-25 t. 11-9 t.	Beja-Faro Part. Cheg. 11-10 m. 7-40 t.	Faro-Beja Part. Cheg. 6-20 m. 12-30 t.	Porto-Braga Part. Cheg. 9-40 m. 9-15 m.	Braga-Porto Part. Cheg. 5-13 t. 9-25 t.
		Lisboa R.-V. Alc. Part. Cheg. 6-30 t. 7-51 t. 10-15 t. 11-36 t.	V. Alc.-Lisboa R. Part. Cheg. 6-30 t. 7-51 t. 10-15 t. 11-36 t.	Lisboa R.-Sacav. Part. Cheg. 12-0 t. 12-43 t.	Sacav-Lisboa R. Part. Cheg. 12-48 t. 1-30 t.	Porto-Vianna Part. Cheg. 5-0 m. 10-23 m.	Vianna-Valença Part. Cheg. 7-0 m. 9-15 t.	Porto-Braga Part. Cheg. 5-0 m. 10-10 m.	Braga-Porto Part. Cheg. 5-0 t. 10-10 t.
		Lisboa R.-V. Alc. Part. Cheg. 6-30 t. 7-51 t. 10-15 t. 11-36 t.	V. Alc.-Lisboa R. Part. Cheg. 6-30 t. 7-51 t. 10-15 t. 11-36 t.	Lisboa R.-Sacav. Part. Cheg. 2-0 t. 2-44 t.	Sacav-Lisboa R. Part. Cheg. 3-0 t. 3-44 t.			Porto-Braga Part. Cheg. 9-40 m. 9-15 m.	Braga-Porto Part. Cheg. 5-13 t. 9-25 t.
		Lisboa R.-V. Alc. Part. Cheg. 6-30 t. 7-51 t. 10-15 t. 11-36 t.	V. Alc.-Lisboa R. Part. Cheg. 6-30 t. 7-51 t. 10-15 t. 11-36 t.	Lisboa R.-Sacav. Part. Cheg. Fig. ^a -V. Form.	Sacav-Lisboa R. Part. Cheg. V. Form.-Fig. ^a			Porto-Braga Part. Cheg. 9-40 m. 9-15 m.	Braga-Porto Part. Cheg. 5-13 t. 9-25 t.
		Lisboa R.-V. Alc. Part. Cheg. 6-30 t. 7-51 t. 10-15 t. 11-36 t.	V. Alc.-Lisboa R. Part. Cheg. 6-30 t. 7-51 t. 10-15 t. 11-36 t.	Lisboa R.-Sacav. Part. Cheg. 8-30 m. 9-52 m.	Sacav-Lisboa R. Part. Cheg. 5-40 m. 7-5 m.			Porto-Braga Part. Cheg. 9-40 m. 9-15 m.	Braga-Porto Part. Cheg. 5-13 t. 9-25 t.
		Lisboa R.-V. Alc. Part. Cheg. 6-30 t. 7-51 t. 10-15 t. 11-36 t.	V. Alc.-Lisboa R. Part. Cheg. 6-30 t. 7-51 t. 10-15 t. 11-36 t.	Lisboa R.-Leiria Part. Cheg. 6-0 t. 1-15 m.	Leiria-Lisboa R. Part. Cheg. 1-30 m. 8-40 m.			Porto-Braga Part. Cheg. 9-40 m. 9-15 m.	Braga-Porto Part. Cheg. 5-13 t. 9-25 t.
		Lisboa R.-V. Alc. Part. Cheg. 6-30 t. 7-51 t. 10-15 t. 11-36 t.	V. Alc.-Lisboa R. Part. Cheg. 6-30 t. 7-51 t. 1						

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Guias das linhas francezas. — Temos n'esta Redacção á disposição dos nossos leitores uma collecção de interessantes guias illustrados das linhas ferreas francezas, que poderão ser consultados pelos nossos assignantes quando o desejarem.

São:

Da companhia do Oeste de França: *Guide de Normandie, Bretagne et ile de Jersey*, com o horario official de todas as linhas da companhia; 328 paginas, illustrado com 200 desenhos, 15 plantas de cidades e 8 mappas.

Bains de mer et excursions. — 120 paginas, com muitas gravuras.

Voyages à prix réduits sur les côtes de Normandie et Bretagne. — mappa illustrado a côres.

Escola de caminhos de ferro

Na Suissa, como na Russia, existe uma escola especial de caminhos de ferro. Está estabelecida ha 3 annos no cantão de Berne, e o seu desenvolvimento é cada vez mais notavel. Esta escola tem por fim a educação dos futuros empregados de caminhos de ferro e o seu programma é assim concebido: Trafego, signaes, manobra de comboios, expedições de mercadorias, legislação, tarifas, serviço de ambulancias e primeiros cuidados aos feridos.

As direcções das companhias dos caminhos de ferro da Suissa olham com o maior interesse para tão util instituição, e no anno que terminou admittiram ao serviço todos os alumnos que tinham frequentado a escola e feito o curso completo.

O curso dura actualmente dois annos; já durou um só, e não tardará que passe a trez, sendo o ultimo de ensino complementar.

Presentemente estão matriculados 114 alumnos.

LINHAS PORTUGUEZAS

Funchal á Camara de Lobos. — O *Diario* publicou hoje o alvará que publicaremos no proximo numero, concedendo ao sr. Francisco José Lopes o direito de construcção de uma via americana por tracção animal, na estrada real n.º 23 litoral da ilha da Madeira.

Loanda a Ambaca. — O ultimo n.º do Boletim official do governo de Angola publica a portaria auctorizando a abertura do caminho de ferro de Ambaca até o kilometro 280, facto que aqui noticiámos ha um mez, e o horario novo da linha. Os comboios partem de Loanda á meia noute, chegando ao kilometro 280 ás 5 horas e 55 minutos da tarde, e d'este ponto ás 5 horas e 45 minutos da manhã, chegando a Loanda ás 11 horas e 39 minutos da noite.

As paragens são em 15 estações intermedias e 12 apeadeiros.

No fim do mez corrente devia estar concluido o troço até o kilometro 287, que é o muito importante, pelas facilidades de transporte que offerecerá aos concelhos de Cazengo e Golungo Alto, dos mais ricos pela producção de café.

O commercio de Angola representou ao governo, e ouvimos que telegraphára igualmente ao sr. ministro da marinha, pedindo que fosse permittida a abertura provisoria d'este troço, logo que estivesse concluido.

Central do Porto. — A respeito do convento da Ave

Maria, no lugar do qual vae ser construida esta estação, dá o nosso collega *Commercio do Porto* os seguintes interessantes esclarecimentos:

«E' muito grande o numero de ossadas que se acham sepultadas nos claustros, podendo calcular-se em 2:000, muito approximadamente, por isso que em cada sepultura existe mais que uma, segundo se é levado a presumir pelas numerosas datas que se distinguem em algumas das lageas; nem todas, porém, tem inscripções, havendo mesmo grande numero sem ellas. Presume-se que deu causa a esse facto um incendio occorrido no convento ha mais de um seculo e que causou ali grandes estragos. Contavam as ultimas freiras que n'essa occasião um grupo de suas companheiras, vendo rodeada pelas chammas uma teta representando a Santissima Trindade, se haviam acercado d'ella, com o fim de a preservar do fogo, ao mesmo tempo que imploravam a misericordia divina. E a teta salvára-se, apenas ligeiramente chamuscada, não soffrendo nada a magnifica moldura que a revestia e que é uma formosa e artistica obra de talha. Esse quadro ainda hoje existe no convento, em perfeito estado de conservação.

O sr. Almeida Machado, que tem feito numerosas investigações, infelizmente sem resultado, para encontrar o livro do registro dos obitos no convento, livro que sem duvida devia existir, conseguiu apurar que n'uma data bastante remota, reinando uma epidemia n'esta cidade, e temendo as freiras que os successivos enterramentos no claustro pudessem fazer propagar no convento a alludida epidemia, principiaram a realizar os enterramentos no pomar. Mais tarde, porém, voltou-se a fazer os enterramentos nos claustros, sendo depois removidas para alli as ossadas sepultadas no pomar. Ainda hoje se lê nos claustros uma inscripção relativa a esse facto.

Na sala do Capitulo apenas existem as ossadas das abbadessas ou priorezas. Nos claustros eram sepultadas, em logares distinctos, as simples freiras, as seculares e as serviçaes. Na referida sala existiam quatro formosas capellas, com bellas imagens e magnificos azulejos, que acabam de ser removidos, por ordem do ex.^{mo} cardeal D. Americo».

Iluminação electrica. — Está quasi concluida a installação da luz electrica na estação central do Rocio.

A experiencia deve ser feita em breves dias.

Nova linha. — Foi requerida ao governo a concessão de uma linha ferrea de via estreita que, partindo do porto de Cabinda, siga por Molembo, atravessando o rio Chilvango e percorrendo a região de Massabi, até a fronteira.

Beira — Africa. — Segundo noticiou o *Times*, abriram-se ao trafego 75 milhas de linha no caminho de ferro da Beira, na provincia de Moçambique. Estão já assentes carris até a distancia de perto de 90 milhas, e em outubro deve o caminho de ferro ser aberto ao publico até Chimoio na extensão de 145 kilometros. Dentro de dois mezes o forte Salisbury estará a 5 dias de viagem da Beira, pela estrada novamente aberta pela companhia South Africa.

LINHAS HESPANHOLAS

Outra fusão de linhas. — Os accionistas do caminho de ferro de Bilbao a Durango resolveram a fusão da empresa com a da linha de Durango a Zumárraga. Na reunião houve quem lembrasse a fusão d'estas 2 linhas com uma 3.ª a de Elgóibar a San Sebastian.

Esta proposta não foi approvada por não estar ainda a linha referida aberta ao serviço publico.

La Robla a Valmaseda. — Este caminho de ferro economico, cujas obras começaram ha pouco mais d'um anno, inaugurou-se em 11 de agosto ultimo. As 5 horas da tarde chegaram á difficil passagem de Los Carabeos, entre as estações de Mataporquera e Las Rozas, dois comboios embandeirados, procedentes de La Robla e do rio Carrion.

No primeiro vinha o pessoal da construcção e os convidados de Castilla. O segundo trazia a base fundamental da empresa d'este caminho de ferro: carvão de Castilla.

Quasi ao mesmo tempo chegava um outro procedente de Bilbao, com o conselho d'administração, alguns grandes accionistas, o director geral D. Mariano Zuaznavar e convidados de Biscaya e Burgos.

O pessoal empregado nos differentes serviços é em numero de 672.

Tem esta companhia 23 locomotivas, 31 carruagens e 200 wagons e fourgons.

As estações são 38, assim divididas: 3 de 1.ª classe, 7 de 2.ª, 16 de 3.ª, e 12 apeadeiros.

O custo foi de 19 milhões de pesetas, incluindo material fixo e circulante.

De Valmaseda a Bilbao ha tambem um caminho de ferro economico de 31 kilometros de extensão, sendo o total entre Bilbao e La Robla de 315 kilometros.

A extensão da linha é de 284 kilometros tendo sido concluida em 4 annos, ou menos 2 dos que haviam sido concedidos á empreza.

Com este caminho de ferro as minas carboniferas de Leon e Palencia terão muito a lucrar, ficando ligadas directamente com os altos fornos que funcçãoam em Bilbao, e onde aquelle carvão é consumido em tão grande quantidade.

Alem d'isso ligando, pela linha de Zorroza a Valmaseda e Bilbao a Portugalete, os pontos extremos Bilbao e a linha de Gijon, encurta o percurso de Bilbao a Leon em 68 kilometros ou mais de 15 por cento.

Villena a Alcoy. — O governo hespanhol já nomeou a commissão que ha de explorar esta linha, visto ter sido declarada em quebra a companhia concessionaria e caducada a concessão, e ter terminado o praso que a lei marca para que a companhia demonstre que possui recursos para se encarregar novamente da exploração.

Val de Zafra a San Carlos de la Rápita. — Um nosso collega hespanhol desmente o boato propalado por outros jornaes da venda d'este caminho de ferro a outra companhia.

Segundo informação do proprio presidente do conselho de administração, a companhia não pensa em o vender, pelo menos agora, continuando-se os trabalhos com toda a actividade para chegar a Alcanis antes do praso marcado pela lei da concessão.

Valladolid a Ariza. — As obras de terraplenagem d'este caminho de ferro acham-se quasi terminadas, excepto muito poucas entre Moron e Ariza.

Dos tunneis, aqueductos e pontões tambem poucos faltam. Das onze pontes faltam pôr os tramos metallicos só em quatro. As estações, guaritas e accessorios vão muito adeantados.

A machina já percorre 137 kilometros dos 254 que tem a linha. Talvez para os fins d'este anno se realice a inauguração.

Calasparra a Baza. — Está em projecto a construcção d'esta linha, discutindo-se varios projectos apresentados e entre elles um que servirá Calasparra, Puebla de D. Fadrique, Huescar até Crillar-Baza.

LINHAS ESTRANGEIRAS

FRANÇA

Por convite dirigido pelo ministro das finanças ás companhias sobre a questão do metropolitano, e depois de se ter estabelecido um accordo entre ellas, foi encarregada uma commissão de formar um projecto que deve ter sido submettido ao ministro n'esta data.

A ultima reunião d'esta commissão teve logar ha poucos dias demorando-se algumas horas a discussão.

INGLATERRA

O *Great Northern Railway* adoptou ao serviço da linha King's Cross-Edimburgh, wagons-restaurantes da 3.ª classe. Estes wagons medem 16^m,05 de comprimento, por 2^m,74 de largo e 2^m,50 de altura e tem duas filas de mesas, separadas por um corredor. D'um lado as mesas são de 4 logares e do outro de 2 sómente.

Os wagons podem receber 42 passageiros e estão muito simples, mas confortavelmente ornamentados.

AUSTRIA-HUNGRIA

No fim do mez de maio estavam em construcção 402,38 kilometros de linha ferrea, em junho apenas mais 8,13 kilometros se juntaram a este numero.

Ficaram concluidos o caminho de ferro local Monfalcone Cervignano, de 14,90 kilometros de extensão, e a ligação da estação de Monfalcone de Südbahn á de Cervignano, que mede pouco mais de 1 kilometro.

O numero de operarios empregados oscillou nos dois mezes referidos, entre 26.031 e 26.988.

Foi já assignado o projecto do contracto que regulará a compra, pelo Estado, da séde da companhia do Oeste da Bohemia, que comprehende 27 kilometros. Por esta convenção, que deve ainda ser approvado pelos accionistas e pela camara, o Estado toma a

seu cargo o activo e passivo da companhia, nas seguintes condições:

O Estado encarrega-se do serviço das obrigações existentes, que representam um capital de 14:720.000 florins, do qual 14.790.000 florins rendendo 4 p. c. em prata, e os restantes 930:000, rendendo 4 p. c. em ouro. Os accionistas receberão em troca das acções de 400 florins, 16 florins de renda em titulos de um novo emprestimo de 4 p. c.; as acções de 200 florins, que existem, serão pagas pela mesma fórma e ás beneficiarias será garantido o rendimento annual de 6 florins.

O reembolso das acções será feito por meio de um emprestimo de 4 p. c. de 23:320.000 florins; os accionistas continuarão a ter direito aos fundos de reserva ordinario e especial, que hoje attingem a um total de 1:631.733 florins.

RUSSIA

Devem começar na proxima primavera os trabalhos de construcção da nova linha ferrea de Vologda-Archangel, os quaes devem ficar terminados em 1898.

Já dissemos que o governo russo projectava resgatar todos os caminhos de ferro em exploração, e, n'este proposito, tem vindo gradualmente adquirindo diversas linhas, sendo a ultima a de sudoeste da Russia.

Este projecto tem sido simultaneamente posto em pratica na Russia Europea e na Asiatica, sendo o seu fim especial garantir melhor as condições de estrategia do grande imperio.

ITALIA

Abriu á exploração em 1 de agosto o novo caminho de ferro de Parma a Spezia, na extensão de 119 kilometros. Esta linha, de difficil construcção, tem por fim servir, especialmente, Spezia, o grande porto militar da Italia, e custou importancia superior a 100 milhões de francos. O primeiro troço, de Parma a Borgotaro, que comprehende numerosas obras de arte, foi inaugurado totalmente em 1890; o segundo que comprehende o grande tunnel de Borgallo foi o que apresentou mais difficuldades; no terceiro que vae de Pontremoli a Spezia, abundam as pontes e os tunneis e outras obras d'arte secundarias.

O tunnel de Borgallo, cavado atravez dos Apenninos, mede 7.709 metros e foi construido com duas vias, a instancias do ministerio da guerra.

Apesar d'isso a exploração será feita por via unica.

SUISSA

A assembléa geral dos accionistas do Saint-Gothard, que foi convocada para 27 corrente, tem que apreciar um projecto de emprestimo de 3 1/2 p. c., um total nominal de 125 milhões de francos, dos quaes 100 milhões estão destinados a conversão das obrigações de 4 p. c. e 25 milhões á construcção de novas linhas. As obrigações de 4 p. c., não convertidas, serão pagas em 31 de março de 1895.

ESTADOS UNIDOS

N'uma estatistica que encontramos n'uma revista de especialidade, veem indicados os seguintes dados, relativamente aos caminhos de ferro americanos durante o anno de 1893.

N'esse anno estavam em exploração 176.461 milhas de caminho de ferro, pertencentes a 1890, sendo de 873.602 o numero de pessoas empregadas.

O numero de passageiros transportados foi de 593.560:612, de 845.119:460 toneladas o peso das mercadorias transportadas.

Foram empregados n'este trafego 34.788 locomotivas, 81.834 carruagens e 1.047:577 wagons.

Durante o decurso do referido anno foram victimas de desastre 2:727 empregados, e enfermaram de doenças varias 51:729, sendo a média de fallecidos de 1 para cada 120.

TRANSVAAL

Segundo noticias de Lourenço Marques, a linha que parte da nossa fronteira para Pretoria já está aberta até o kilometro 223, e do lado de Pretoria ha 63 kilometros concluidos.

Espera-se que a linha completa fique aberta no fim d'este anno ou principio de 1895.

REPUBLICA ARGENTINA

Os habitantes da provincia de Córdoba, preocupados com a interrupção que estão soffrendo os trabalhos da linha de Villa Mercedes a La Rioja, dirigiram uma petição ao ministerio do reino em que pedem ao governo o prompto acabamento da obra.

A locomotiva «de bico»

A companhia *Paris-Lyão-Mediterraneo* acaba de mandar construir nas suas officinas quarenta locomotivas d'um novo typo. A deanteira da machina é em especie de corta-vento pelo que lhe dão o nome de *locomotiva de bico*. As experiencias ultimamente realizadas deram bons resultados.

Levou a companhia P.-L.-M. a fazer esta grande despesa o desejo de alcançar com aquelle apparelho um grande augmento de velocidade, ou a mesma velocidade com uma importante economia de carvão.

Para passar das velocidades actuaes de 65 a 70 kilometros a 100 e 120 kilometros não é o vapor que as companhias pensam empregar mas sim a electricidade, mas para isto é preciso a completa reforma das vias, e por mais que todas as companhias estudem este problema, não é para já que ellas estão dispostas a emprehender tão grandes trabalhos.

A nova locomotiva é do systema «Compound» de quatro cylindros, tendo tanto a chaminé como a cupula, caldeira e abrigo do machinista em fórma ponteaguda.

A propria deanteira da machina é coberta por uma chapa inclinada 45 graus sobre a via.

A locomotiva de bico completa a transformação dos grandes expressos francezes que serão d'ora ávante compostos, pelo menos na linha P.-L.-M., de grandes carruagens de corredor, eguaes ás que ha annos circulam nas linhas suissas e allemãs. No inverno proximo talvez já haja alguns d'estes rapidos no trajecto de Paris a Nice e a Vintimiglia.

Os caminhos de ferro de interesse local em Franca

As linhas ferreas de interesse local em Franca são exploradas por 62 companhias diversas, pertencendo 78 kilometros á companhia do Este e 35 á rêde geral dos caminhos de ferro do Estado.

A extensão total das linhas elevava-se, em 1893, a 3:602 kilometros, mais 403 de que em 1892.

D'esses 3:602 kilometros, 1898 são de via reduzida.

As despesas do primeiro estabelecimento, até dezembro de 1893, eram de francos 334.080:000 ou seja 96:000 francos por kilometro, excluidos já os percursos communs. Durante esse anno as receitas subiram a 15.985:000 francos mais 11:000 francos de que em 1892, descendo, porém o producto kilometrico de 4:826 francos, a 4:755 em virtude de ser maior a rêde explorada.

As despesas de exploração passaram de 13.767:000 francos a 13.390:000, d'onde resulta que a despesa kilometrica desceu de 4:159 a 3:983 francos, d'um para o outro anno.

Devido a este facto o producto liquido elevou-se em 1893 a 2.595:000 francos, ou mais 389:000 francos de que em 1892, passando o producto kilometrico de 667 a 772 francos.

Não se podem dizer muito lisongeiros estes resultados, e menos seriam se considerarmos á parte as linhas de La Croix-Paquet á La Croix-Rousse, Lyon a Fourvière e Saint-Just, funicular do Havre e o de Rouen, todas na extensão total de 4 kilometros, as quaes por si só produziram 692:000 francos, e que alem d'estas só 212 kilometros tiveram rendimento superior a 4:000 francos por kilometro, tendo sido, nos 1:161 kilometros restantes, a despesa sempre superior á receita.

CONCURSOS

Caminhos de ferro do Minho e Douro

Concurso para o provimento do logar de chefe de expediente na repartição de via e obras

Em continuação ao annuncio de 16 de julho do anno corrente, publicado no *Diario do Governo* n.º 159, se faz publico que as provas escriptas, a que se refere o mencionado annuncio, terão lugar no dia 3 de setembro proximo, devendo os candidatos ad-

mittidos entregar os cadernos exigidos no programma de 20 de julho até a uma hora da tarde do dia 1.º de setembro.

São considerados idoneos para concorrerem ás provas escriptas os srs. José Francisco da Terra Brum e Antonio Augusto de Barros Araujo. Porto, 22 de agosto de 1894.

ARREMATACÕES

Caminhos de ferro do Minho e Douro

Arrematação de cordas inutilizadas

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 12 de setembro, á 1 hora da tarde, na secretaria dos armazens geraes dos mesmos caminhos de ferro, perante o respectivo chefe, se ha-de proceder á arrematação de 12:000 kilg. de cordas inutilizadas, divididas em tres lotes iguaes.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre d'esta direcção o deposito provisorio de 5.000 réis para cada lote.

As condições da arrematação poderão ser examinadas na referida secretaria em todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ás 3 da tarde. Porto, 21 de agosto de 1894.

Caminhos de ferro do Sul e Sueste

Fornecimento de oleo mineral

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 18 de setembro proximo, perante a administração do segundo bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para o fornecimento de 54:500 kilogrammas de oleo mineral claro, de 57:200 kilogrammas de oleo mineral escuro, e de 20:800 kilogrammas de oleo mineral para lubrificação de cylindros.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de 150.000 réis, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5 por cento da importancia total da arrematação por aquelle dos licitantes a quem o fornecimento for adjudicado, depositos que terão logar na caixa geral de depositos á ordem d'esta direcção.

As condições do concurso estão patentes na secretaria da direcção, largo de S. Roque n.º 22, onde podem ser examinadas todos os dias uteis, desde as dez horas da manhã até ás quatro da tarde. Lisboa, 27 de agosto de 1894.

Companhia real dos caminhos de ferro portuguezes

Fornecimento de eixos

No dia 27 de setembro, proximo futuro, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão administrativa d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 200 eixos simples, para rodas de carruagens e wagons.

As condições e desenhos estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens (edificio 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, 27 de agosto de 1894.

Fornecimento de chapas tubolares

Repetição do concurso de 15 de junho de 1894

No dia 27 de setembro proximo futuro, pela uma hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão administrativa d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de chapas tubolares de cobre para caixas de fogo de locomotivas.

As condições e desenhos estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens, edificio 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, 27 de agosto de 1894.

Fornecimento de material fixo de via

No dia 27 de setembro proximo futuro, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão administrativa d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de mudanças de via, cruzamentos, agulhas, etc.

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

Lisboa, 28 de agosto de 1894.

**AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMMISSÕES
RECOMMENDADAS**

**MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS
RECOMMANDÉES**

Antuerpia.—Manceau.
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 commissões.
Hamburgo.—Augusto Blumenthal.
Hamburgo.—A. Hartrodt.—4, Kattrepelsbruecke.
Leiria.—Antonio C. d'Azevedo Batalha.

Lisboa.—Miguel Amancio & Fernandes—Rua dos Bacalhoiros.
Lisboa.—Rodolfo Reck—Rua dos Douradores, 21.
Lisboa.—Carlos C. Dias—(vinhos, fructas e outras commissões)—Rua do Jardim do Regedor, 35.
Lisboa.—C. Mahony & Amaral.—Rua Augusta, 70, 2.º
Lisboa.—D. Pedro Serrano—R. da Magdalena, 192.
Lisboa.—Compagnie des Wagons-Lits.—Rua do Principe.
Londres.—F. Demolder—4, Holmdala Road Amburst Park.
Londres.—E. C.—A. Hartrodt.—49, Fenchurch Street.
Madrid.—Cesar Fereal.—Agente commercial da C.ª Real.
Madrid.—Sordet et Compagnie—Messageries des Grands Express Européens.
Porto.—Augusto Laverré—Rua de S. Francisco.
Santarem.—José F. Canha.
Valencia d'Alcantara.—D. Alejandro Campero.
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.—Etablissement de premier ordre—tout le luxe et confort—200 chambres et salons.

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

LISBOA Hotel Durand—Rua das Flores, 74—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, théâtres, 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, 55—Prop. João da Matta, 4.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: 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 réis por dia até 1\$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, acao e hygiene—preços 1\$000 a 1\$400 réis—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 réis, para os Cucos—Diaria de 800 a 1\$200 réis.

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, acao 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 á descripção.—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 á 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 sallas e quartos, banhos. Acao e bom serviço. 1\$000 a 1\$400 rs. diarios.

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

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

SEVILHA Gran Fonda de Madrid—Principal estabelecimento de Sevilha—illuminação 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—Bellos 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 higienica da cidade—250 quartos—todo o conforto moderno.—Diaria, desde 10 francos, sem vinho—Prop. P. Lugani.

Banhos do mar na Praia de Espinho

PORTUGAL

Na linha ferrea de Lisboa a Porto (companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes) a 22 kilometros do Porto

A melhor situada e mais **hygienica do paiz**, longe do Valle do Mondego, não tendo por consequencia nas suas proximidades, arzoaes. salinas nem pantanos. — Excellentes passeios de planicie e montanha. — Partidas de caça na **visinha lagoa de Esmoriz**. — **Temperatura nunca superior a 25 graus**. — Sendo a praia elegante e de luxo por excellencia, é comtudo aquella em que **a vida é mais barata**. — Ha magnificos hoteis ao **preço diario de 1\$000 réis e 1\$200 réis**, para familias, em conta por ajuste particular. Os principaes e mais concorridos são **ANTIGO HOTEL PARTICULAR** propriedade de D. Maria Izabel Marques e **BRAGANÇA** de D. Antonio Fernandes.

CALDAS DA FADAGOSA

MARVÃO

DISTRICTO DE PORTALEGRE

Abertura do estabelecimento em 24 de junho. Excellentes aguas mineraes para **doenças de pelle, reumatismo, 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.^o 200 réis; a 2.^a 700 réis e a 3.^a 400 réis. — Ha bilhar e outras distracções.

Viagem — Faz-se toda em caminho de ferro 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**



REAL COMPANHIA VINICOLA

DO

NORTE DE PORTUGAL

VINHOS DO PORTO AUTHENTICOS

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

VINHOS DE MESA

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

VINHOS ESPUMOSOS

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

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

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

DEPOSITO FILIAL: Rua do Alecrim, 117
FILIAL DO DEPOSITO: R. do Ouro, 72

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

EMPRESA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR

PARA O

ALGARVE E GUADIANA

Carreira official

O vapor GOMES IV

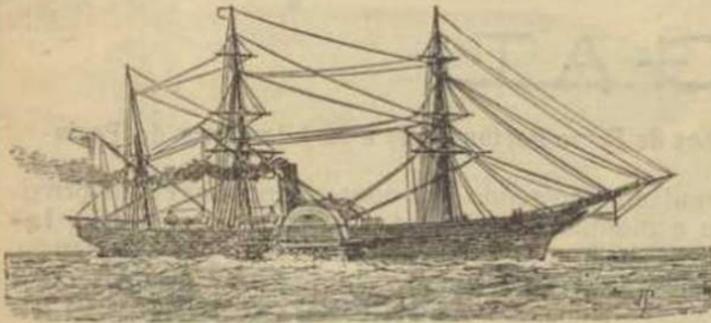
Commandante **ROCHA JUNIOR**



SAIRÁ no dia 16 de setembro, 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

Red Cross Line



Pará e Maranhão

Sahirá a 10 de setembro o paquete inglez

HUBERT

Tem magnificas accomodações para passageiros

Para carga e passagens trata-se na
agencia, rua do Alecrim, n.º 10.

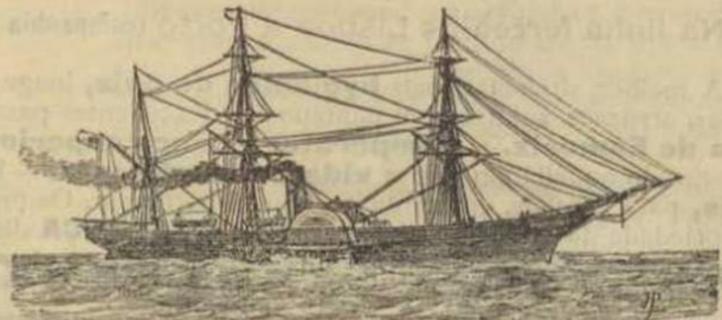
Os Agentes

Garland Laidley & C.^a

Royal Mail



STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL
BRAZIL E RIO DA PRATA

O paquete **NILE** que sahirá a 10 de setembro

As accomodações para passageiros são inexcediveis 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 Capel-
listas, 31, 1.º

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

Vapores a sahir do porto de Lisboa

Açores, vapor portuguez Açor. Sahirá a 5 de setembro. Agentes Germano Serrão Arnaud. Caes do Sodré, 84, 2.º

Africa Oriental, pelo canal de Suez, vapor allemão Admiral. Sahirá a 21 de setembro. Agente, E. George. Rua da Prata, 8.

Alicante, Barcelona, Cete e Marselha, vapor francez Saint-Paul. Sahirá a 6 de setembro. Agentes Henry Burnay & C.^a Rua dos Fanqueiros, 10.

Anvers, e Havre, vapor francez Saint-Jean. Sahirá a 3 de setembro. Agentes Henry Burnay & C.^a R. dos Fanqueiros, 10.

Brazil, e Rio da Prata, vapor inglez Nile. Sahirá a 10 de setembro. Comp. Royal Mail. Agent. Knowles Rawes & C.^a R. d'El-Rei, 31 1.º

Bahia, Rio e Santos, vapor allemão Tijuca. Sahirá a 5 de setembro. Agente E. George, Rua da Prata, 8.

Bahia, Rio e Santos, vapor allemão Itaparica. Sahirá a 19 de setembro. Agente, E. George, R. da Prata, 8.

Bordeaux, vapor francez Congo. Sahirá de 13 a 15 de setembro. Agentes, Torlades & C.^a

Bordeaux, vapor francez Ernest Simons. Sahirá de 24 a 25 de setembro. Agentes, Torlades & C.^a

Bremen, vapor allemão Porto. Sahirá a 3 de setembro. Agent. E. George, Rua da Prata, 8.

Costa Oriental d'Africa, vapor inglez Goth. Sahirá a 11 de setembro. Comp. Union. Agentes, Knowles Rawes & C.^a R. d'El-Rei, 1.º

Copenhagen, vapor dinamarquez O. B. Suhr. Sahirá a 4 de setembro. Agente E. George. Rua da Prata, 8.

Dakar, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres, vapor francez La Plata. Sahirá a 8 de setembro. Agentes Torlades & C.^a

Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres, vapor francez Orenoque. Sahirá a 23 de setembro. Agentes, Torlades & C.^a

Genova, Leorne e Napoles, vapor hollandez Juno. Sahirá a 2 de setembro. Agente, E. George. Rua da Prata, 8.

Gibraltar, vapor inglez Malaga. Sahirá a 3 de setembro. Agentes E. Pinto Basto & C.^a Caes do Sodré, 64, 1.º

Hamburgo, vapor allemão Pernambuco. Sahirá a 1 de setembro. Agente, E. George, R. da Prata, 8.

Havre e Anvers, vapor francez Saint-André. Sahirá a 16 de setembro. Agent. Henry Burnay & C.^a R. dos Fanqueiros, 10.

Ilhas de Cabo Verde, Bissau e Bolama, vapor portuguez Bissau. Sahirá a 1 de setembro. Agente, E. George. Rua da Prata, 8.

Londres, vapor inglez Gibraltar. Sahirá de 2 a 3 de setembro. Agentes E. Pinto Basto & C.^a Caes do Sodré, 64, 1.º

La Pallice, Plymouth e Liverpool, vapor inglez Iberia. Sahirá a 12 de setembro. Agent. E. Pinto Basto & C.^a Caes do Sodré, 64, 1.º

Liverpool, vapor inglez Clement. Sahirá a 7 de setembro. Agent. Garland Laidley & C.^a R. do Alecrim, 10, 1.º

Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Ayres, vapor francez Médoc. Sahirá de 4 a 5 de Setembro. Agentes Torlades & C.^a

Pernambuco, Rio e Santos, vapor allemão, Porto Alegre. Sahirá a 12 de setembro. Agente, E. George, R. da Prata, 8.

Pernambuco e Maceió, vapor inglez Editor. Sahirá a 12 de setembro. Agentes Garland Laidley & C.^a Rua do Alecrim, 10, 1.º

Pará e Manaus, vapor inglez Hubert. Sahirá a 10 de setembro. Agentes Garland Laidley & C.^a R. do Alecrim, 10, 1.º

Pará, e Manaus, vapor inglez Lanfranc. Sahirá a 20 de setembro. Agentes Garland Laidley & C.^a Rua do Alecrim, 10, 1.º

Rio de Janeiro e Pacifico, vapor inglez Potosi. Sahirá a 5 de setembro. Agentes E. Pinto Basto & C.^a Caes do Sodré, 64, 1.º

Rio de Janeiro, e Santos vapor inglez Bellenden. Sahirá em 12 de setembro. Agentes Garland Laidley & C.^a Rua do Alecrim 10, 1.º

Valencia, Barcelona, Cete e Marselha, vapor francez Saint-Mathieu. Sahirá a 9 de setembro. Agentes Henry Burnay & C.^a Rua dos Fanqueiros, 10.