

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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

Proprietario director: **L. DE MENDONÇA E COSTA** — Engenheiro consultor: **C. XAVIER CORDEIRO**

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

REDACÇÃO — Rua do Loreto, 43 — LISBOA

## SUMMARIO

Estatísticas ferro-viarias.

Sadi Carnot.

A nossa carta da Bélgica, por A. Urban.

Mais uma representação do Centro Comercial do Porto.

Parte oficial. — Portarias de 16 de junho do ministerio das obras publicas e 7 de junho do ministerio do reino. — Concurso para a construção dos caminhos de ferro de Lobito e Mossamedes, (conclusão). — Receita do caminho de ferro de Mormugão.

Tarifas de transporte.

Viagens baratas a Coimbra.

Thermas, campos e praias — IV — Caldelas, (Illustrado).

O homem eléctrico.

A tracção eléctrica.

Publicações recebidas.

Carteira dos accionistas.

Boletim financeiro, de Lisboa, por J. F.

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

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

Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis.

Horário dos comboios em 2 de julho.

Linhos portuguesas — Tremvia na Figueira — Peninsulares — Carris de ferro do Porto — Estação do Rocio — Tremvia em S. Thomé — Entre Gaya e a Central do Porto — Os novos horários — Apeadeiro do Monte Estoril.

Linhos hespanholas — Inauguração de Linhas — Léon a Matallana de Vegacervera — Albacete a Oreira — Porta de Atocha à praça de Olayide — Avilés a San Juan de Nieva — Malaga a Coin e Malaga a Nerja — Laredo a Treto — San Vicente de Sarriá-Antuñez — Monistrol ao Monasterio de Monserrat — Madrid-Zaragoza-Alicante — Zaragoza a Barcelona — Mérida a Sevilha — Nova Linha mineira — Malaga a Campamento — Nova estação de Cadiz.

Linhos estrangeiras — França — Suíssa — Inglaterra.

Avisos de serviço.

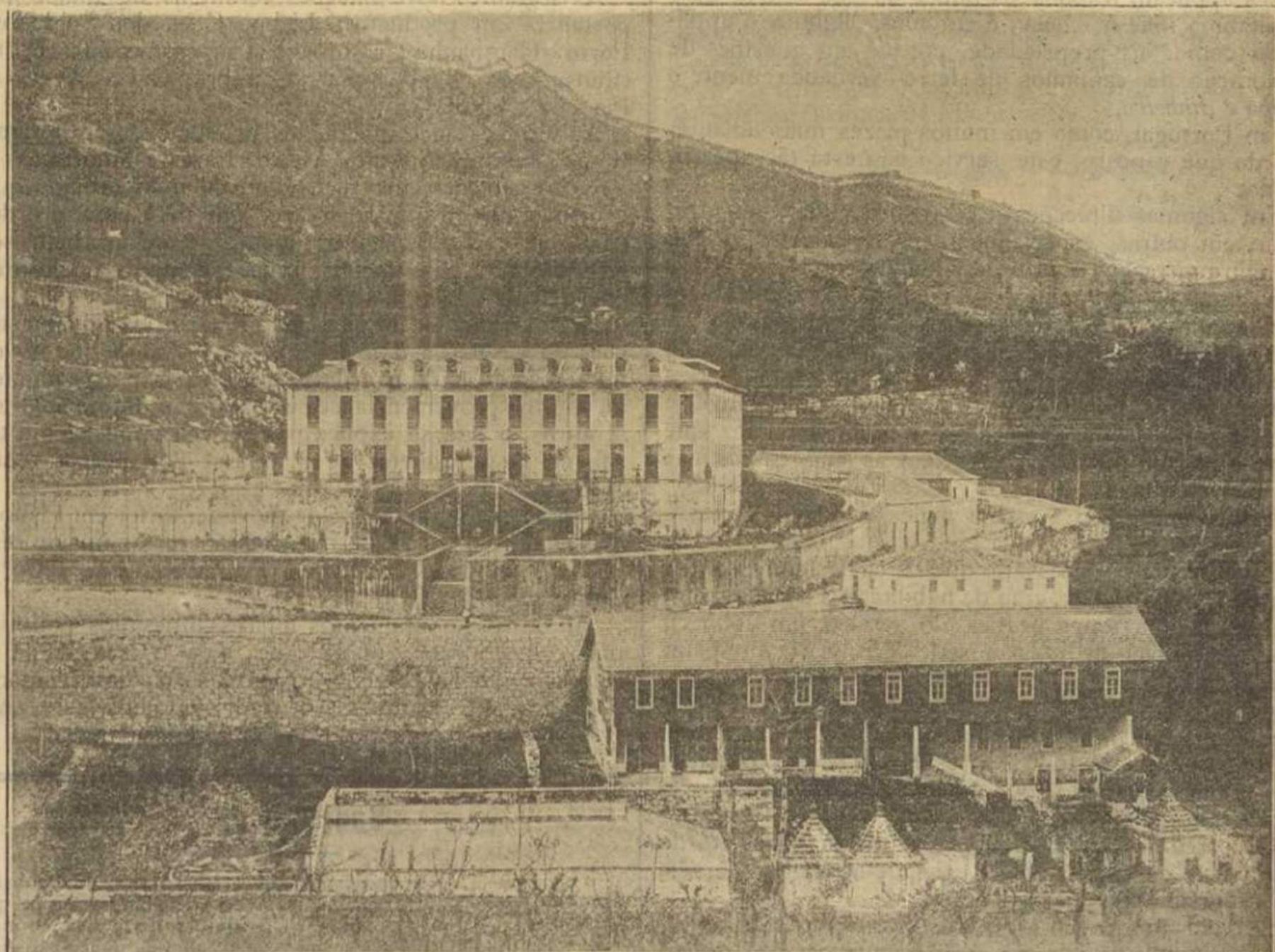
Arrematações.

Casas recomendadas.

Agenda do viajante.

Anúncios.

Vapores a sahir d o porto de Lisboa.



O estabelecimento das thermas de Caldelas. (Vide artigo «Thermas, Campos e Praias», pag. 218)

## Estatísticas ferro-viarias

O documento mais precioso para uma exploração de caminhos de ferro é a estatística.

Que, preciosos são sempre estes poderosos elementos de estudo, em todos os ramos de ciencia económica; especialmente, porém, na industria ferro-viaria, tornam-se elles d'uma indispensabilidade tal que a sua falta pode originar os mais graves prejuízos, as maiores quebras no tráfego, e consequentemente nos productos, que são o alimento da exploração.

Para satisfazer os seus fins, a estatística tem que ser clara, exacta, detalhada e formulada o mais rápido possível, mas o certo é que tão delicado é este trabalho que a falta de qualquer d'estes requisitos, prejudica imenso a utilidade que da estatística se deve tirar.

É para conseguir um d'estes fins — a rapidez, pelo menos — que em Inglaterra a estatística do movimento das principaes mercadorias de que interessa conhecer a importancia dos transportes, é feita dia a dia, nas estações.

Estes modelos são verificados pelos inspectores, no dia seguinte, por elles rezumidos n'um mappa respectivo á sua secção, e enviados á repartição competente que assim, com a mais pesada parte do trabalho feito, formula rapidamente os seus mappas que, apenas dias depois, já podem servir para se conhecer qual o aumento d'esta ou d'aquella mercadoria, de tal procedencia ou para tal destino.

Este sistema demonstra bem claramente que os ingleses applicam a todos os ramos da sua actividade o seu lemma *time is money*, e em causa alguma o applicarão com mais propriedade, porque em questões de exploração de caminhos de ferro verdadeiramente *o tempo é dinheiro*.

Em Portugal, como em muitos paizes mais adiantados do que o nosso, este serviço não está tão aperfeiçoado.

Em algumas direcções a estatística anda mais atrasada; em outras, especialmente na Beira Alta, já ella attingiu um razoável grau de adiantamento.

É uma pequena linha — dir-nos-hão — com um reduzido numero de estações, sem complicações de ramaes, pouco tráfego, exploração simples e portanto classificação facil.

Mas quantas linhas conhecemos nós, em Portugal e no estrangeiro, de exploração muito menor do que aquella, e que, não obstante, tem as suas estatísticas em maior atraso?

Empregar aqui o sistema inglez é difícil, impossível mesmo.

Para isso seria necessário que os chefes das estações tivessem muito maior grau de habilitações do que tem, em geral, uma longa pratica do serviço, um conhecimento razoável de toda a rede ferro-viaria do paiz; que se mantivessem longo tempo na mesma estação, e que fossem com a maior frequencia visitados, vigiados, aconselhados por agentes superiores.

Muito pouco de tudo isto está nos nossos hábitos; não admira, portanto, que aquelle *desideratum* se não possa conseguir.

Occorreu-nos tratar d'este assumpto a propósito da estatística da Companhia Real, que acabamos de vêr, referente ao anno de 1892.

Se vem um pouco atrasada, devemos acrescentar que os requisitos de extensão, minucia e boa ordem não lhe faltam. Além d'isso a de 1893 está, ao que nos consta, quasi prompta, e a sua publicação não se fará esperar.

A estatística a que nos referimos obedece a um plano completamente novo, constituindo um volumoso tomo de 350 páginas em grande formato e divide-se em:

Classificação das estações por ordem alphabetică, e sua numeração segundo a ordem da importancia em productos.

Classificação das estações segundo a ordem da sua importancia em productos de grande e pequena velocidade.

Comparação de quantidades e productos com o anno anterior, por linhas.

Quantidades e productos brutos, por estação de partida, dividida esta parte em 2 capítulos, um respectivo a passageiros e grande velocidade, outro que se refere á pequena velocidade.

Resumo estatístico de passageiros.

Estatística do material circulante.

Movimento das estações de transito.

Resultado das contas de troca de material.

Respingando um pouco n'este volumoso trabalho, vemos que a estação que mais se avançou em productos foi a Central do Rocio, do que resulta que os passageiros foram a maior fonte de receita da companhia.

Com efeito, o producto total do transporte de pessoas attingiu 1:491 contos, enquanto que o de mercadorias por pequena velocidade só foi de 1:332 contos.

Em relação ao anno anterior houve, porém, uma diminuição de 122 contos, em passageiros, apesar do aumento de movimento de 163 mil, e um accrescimo de productos de mercadorias de 120 contos tendo aumentado este tráfego em 41:000 toneladas.

As seguintes nove estações foram as de maior importancia em productos: Lisboa—Caes dos Soldados, Porto (Campanhã), Pampilhosa (transmissão), Porto (transmissão), Lisboa—mar, Coimbra, Gaya, Aveiro e Figueira da Foz.

As ultimas cinco que menos producto deram foram: Bouro, Junqueira, Santo Aleixo, Lares e Mouriscas.

Estas estações cuja receita pouco mais attingiu que 200.000 réis, o que quer dizer que nem para o ordenado do chefe deram producto, mereciam bem ser fechadas ou, pelo menos, transformadas em simples apeadeiros.

Em movimento de passageiros, alem das duas estações de Lisboa e das do Porto e Gaya, a que maior numero apresenta é a de Espinho, mas em productos da mesma proveniencia fica esta estação muito inferior a outras, o que se explica por ser ali applicavel a tarifa n.º 11 de bilhetes de 3.ª classe por preços reduzidissimos.

Em mercadorias, o maior movimento foi em Lisboa—mar, Lisboa P. e Porto transmissão, mas o maior rendimento foi dado por Lisboa P., Lisboa—mar e Porto (Campanhã).

Mil outros apontamentos interessantissimos poderíamos colher n'este util trabalho, mas o facto d'elle se referir a um anno menos recente, torna desnecessario ocuparmo-nos agora d'isso, reservando-nos para analisar mais miudamente o que se referir a 1893.

## Sadi Carnot

Querendo a nossa redacção associar-se ao lucto que cobre a grande nacionalidade francesa, pelo traiçoeiro attentado de que foi vítima o seu primeiro cidadão **Sadi Carnot**, o nosso director adiantou em dois dias a sua viagem, afim de poder assistir e representar este jornal no funeral do honrado presidente, depois do que irá á Belgica tomar parte no congresso da imprensa, que se reunirá em Anvers.

## A NOSSA CARTA DA BELGICA

Bruxellas, 27 de junho de 1894.

Comecou em 1 de junho o novo serviço entre Ostende e Vienna. Até então a Belgica não offerecia serviço rapido para a Inglaterra, pelo Oriente, senão pela ligação, em Strasburgo, do trem Ostende-Bâle com o Orient-Express. Ha, pois, um mez que a ligação se faz em Vienna, onde os passageiros chegados a Ostende pelo correio belga, são conduzidos, em menos de 24 horas, por um comboio de luxo, que passa por Cologne e Francfort.

Sahindo de Bruxellas ás 5 1/2 horas da tarde, está-se em Vienna no dia seguinte ás 4 1/2 da tarde. A' volta, deixando Vienna ás 11 horas da manhã, entra-se em Bruxellas no dia seguinte ás 8 1/2 da manhã, e em Londres ás 4.30. E' preciso, para calcular exactamente a duração da viagem, não esquecer que os relogios em Vienna adiantam uma hora sobre os nossos.

E' consideravel a economia de tempo e muito apreciáveis são todas as facilidades do novo serviço, e como elle se está fazendo muito regularmente, desvia os passageiros ingleses da via Calais-Paris-Strasburgo.

Já não ha necessidade de ir á America para achar comboios de enorme velocidade. E para o provar, eis uma informação oficial: segundo ordem de serviço da administração dos caminhos de ferro, os trens-expresos belgas não podem exceder as seguintes velocidades: 70 kilometros, por hora, nas secções de Denderleeuw a Courtrai, Liége a Welkenraedt, Charleroi a Namur; 75 kilometros, por hora, sobre a secção de Bruxellas a Arbon (correio das Indias); 90 kilometros, por hora, nas secções de Bruxellas (Norte) a Ans, de Bruxellas (Norte) a Ostende, de Louvain a Gand, de Gand a Courtrai e Tournai; emfim, 100 kilometros, por hora, nas secções de Bruxellas (Norte) a Bruxellas (Meio-Dia) e de Bruxellas a Anvers.

Se considerarmos ainda que, muitas vezes, os machinistas, para não perderem os seus premios de regularidade, aumentam ainda muito consideravelmente as velocidades, apesar das ordens vigentes, creio que posso dizer que os comboios belgas podem disputar o maximo de velocidade, aos trens americanos, os quaes, em distancias enormes e em linha recta, não excedem nunca de 120 kilometros.

Dois cadaveres perdidos, tal é o ultimo episodio a juntar ao capítulo das distracções do caminho de ferro, que tenho tido já o prazer de narrar aos leitores da *Gazeta*.

Do Meio-Dia da França expediram para Bruxellas *dois corpos mortos* (termo official). A familia dirige-se á estação para os receber, mas, apesar de todas as buscas, não houve meio de encontrar o wagon com o seu funebre carregamento. Telegrapha-se para toda a parte, torna-se a telegraphar, mas em vão. Perdera-se o wagon.

Um ou dois dias depois, avalia-se qual não seria o espanto dos empregados da estação de Mons, encontrando, dentro de um wagon, que se propunham carregar de mercadorias, os dois caixões!

Eis o que se passara: durante a noite da chegada, tinham sido feitas na estação do Meio Dia, as manobras dos vehiculos vazios, afim de os enviar para os seus respectivos depositos, e, por erro, o wagon, com os corpos, foi comprehendido entre os que foram mandados para a estação de Mons.

O congresso da imprensa, que se reunirá em Anvers em 7 do corrente, será composto de mais de 400 representantes, dos quaes 250 são jornalistas ingleses.

Por essa occasião serão offerecidas festas brilhantes, aos nossos confrades, em Anvers e Bruxellas.

Na lista dos membros do comité international de protecção destaco os nomes dos srs.: Jules Simon e Melchior de Vogué pela França; Emilio Castelar por Hespanha; Pinheiro Chagas, par do reino, por Portugal; Boughi, antigo ministro, presidente da associação da imprensa italiana, pela Italia; o poeta von Wildenbronck e o romancista Spielbagen, pela Allemanha, M. Clayden, presidente do instituto dos jornalistas do Reino-Unido, pela Inglaterra.

Os patronos belgas são os srs.: Frère Urban, Beer-naert, Guillery, ministro d'estado, e sr. Coomans, director da *Paix*.

O comité da imprensa de Bruxellas, reuniu-se para preparar, em parte, o programma das festas que se realizarão n'esta capital nos dias 12 a 14 do corrente, por occasião da recepção dos membros do congresso internacional da imprensa.

N'esse programma devia figurar uma grande festa militar que se realizaria na grande *hall* do parque do Cinquantenario, organisada pelo comité executivo da exposição de Bruxellas.

Mas ha quasi tres semanas que o comité fez um pedido a este respeito ao ministerio da guerra e até agora não ha resposta.

N'estas circumstancias, e em vista do pouco tempo disponivel, é provavel que tal festa se não chegue a realizar. E isto é tanto mais lamentavel, quanto é certo que serviria para dar, aos jornalistas do mundo inteiro, uma idéa dos soberbos locaes de que disporá a Exposição Internacional de 1897.

A. Urban.

## Mais uma representação do Centro Commercial do Porto

Esta sollicita sociedade portuense, enviou ao sr. ministro das obras publicas, um officio pedindo que na linha de Campanhã á alfandega, seja applicada a tarifa especial n.º 1 do Minho e Douro, em lugar da tarifa geral que é hoje a unica em vigor.

Isto, já se vê, é porque d'isso advirão grandes vantagens para o thesouro que é o chavão com que todos os representantes, officiantes e peticionarios do nosso paiz, justificam sempre os seus requerimentos.

Mas, d'esta vez, sempre queremos vêr a que pequenas verbas se chega e, demonstrar a que ponto chegou já o prurido de pedir tudo, o que já se vae parecendo com os habitantes de Granada implorando *un charito*.

A tarifa geral é applicada áquelle percurso por 6 kilometros, quando a expedição procede só de Campanhã (minimo de percurso da tarifa) ou por 4 quando a remessa faz maior trajecto na rede do Minho e Douro, isto é, applica-se então ao percurso effectivo.

Ora no primeiro caso o minimo da tarifa geral é por 1:000 kilos:

|                 |          |
|-----------------|----------|
| 1.ª classe..... | 182 réis |
| 2.ª " .....     | 160 "    |
| 3.ª " .....     | 114 "    |

A tarifa n.º 1 (que démos com o nosso n.º 46 do 2.º anno) tem os typos de 25, 22, 20, 15, 12 e 10 réis, por tonelada e kilometro, o que faz com que o preço de 6 kilometros seja 150, 132, 120, 90, 72 e 60 réis.

Ora, se tomamos a média dos preços da tarifa geral, temos que 1:000 kilos de Campanhã à alfandega, custam 152 réis e se tomamos a média da tarifa 1 dá-nos 104 réis. Diferença a menos em 1:000 kilos 48 réis!

Está a ver-se que prodigiosas vantagens advirão para o commercio de ter um transporte mais barato 48 réis em tonelada.

Se, porém, tomamos o percurso efectivo temos 4 kilometros em vez de 6, em todos os casos e portanto a diferença reduz-se a ~~48~~<sup>3</sup> 32 réis, por 1:000 kilogrammas.

E para isto se incomodou o Centro Commercial e o ministerio, e até em 1893 houve já um requerimento ao rei!

E' que naturalmente os peticionarios... não fizeram a conta.

## PARTE OFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção dos serviços de obras publicas

### Repartição de caminhos de ferro

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 1 de fevereiro de 1892 da extinta junta consultiva de obras publicas e minas, e tendo sido ouvida a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes: ha por bem aprovar o projecto datado de 1 de junho de 1891, da parte entre o perfil O e o perfil 22, na extensão de 399<sup>35</sup> do lanço dos caminhos de ferro do Minho e Douro, compreendido entre a estação do Pinheiro e a estação central, nas proximidades da praça de D. Pedro, no Porto, e bem assim o respectivo orçamento na importância de réis 22:073<sup>540</sup>. Outrosim determina o mesmo augusto senhor que o director dos referidos caminhos de ferro faça proceder à execução dos trabalhos por empreitadas ou tarefas, ficando auctorizado a despender n'este serviço até à totalidade do orçamento mencionado, devendo o mesmo director entender-se com a direcção da companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, quanto à execução das obras na parte que interessa à linha do norte.

Paço, em 16 de junho de 1894 = *Carlos Lobo d'Avila*.  
Para o director dos caminhos de ferro do Minho e Douro.

Ministerio dos Negocios do Reino

### 3.º Repartição da direcção geral da contabilidade publica

Convindo restringir quanto possível a despesa com o serviço de transportes em caminhos de ferro, à cargo do ministerio do reino, para o que se torna indispensavel, não só fixar as quantias a despender annualmente com o referido serviço, mas também estabelecer um processo regular de requisições, no qual possa exercer-se rigorosa fiscalização: manda Sua Magestade El-rei que, a contar do 1º do proximo mez de julho se observe o seguinte:

1.º É da exclusiva competencia da 3.º repartição da direcção geral da contabilidade publica, no ministerio do reino, dos governos civis dos districtos do continente, e dos commandos das guardas municipais de Lisboa e Porto, o serviço das requisições de transportes em caminhos de ferro, que tenham de ser pagos pelo dito ministerio, não podendo nenhuma outra repartição requisitar os alludidos transportes, sob pena de o respectivo chefe responder pelo seu pagamento.

2.º Quando nos districtos seja absolutamente necessário fornecer os mencionados transportes, os quaes não podem ser concedidos senão no serviço da policia ou de saude publica, processar-se ha o competente pedido de auctorização, conforme o modelo A, que será enviado ao ministro do reino, pela 3.º repartição da direcção geral da contabilidade publica, e só depois d'este documento ser devolvido com a nota de ter sido concedida a auctorização, é que poderão requisitar-se os transportes ás companhias e direcções dos caminhos de ferro.

§ unico Em caso de urgencia poderá a requisição ser expedida antes de se receber nos governos civis a auctorização precedente, ficando, porém, os governadores civis pessoalmente responsaveis pela despesa correspondente, quando a auctorização não seja concedida.

3.º As requisições dos governos civis serão formuladas em impressos, segundo o modelo B, e em completa conformidade com as respectivas auctorizações, tendo, assim como estas, numeração especial para cada anno economico.

4.º As auctorizações a que se referem os dois numeros antecedentes serão registadas, tanto na 3.º repartição da direcção geral da contabilidade publica, como nos governos civis, em livros conforme o modelo C.

5.º Os empregados das secretarias dos governos civis, incumbidos do processamento dos pedidos de auctorização de transportes, são pessoalmente responsaveis por qualquer diferença entre os preços dos mesmos transportes e as importancias em que estes tiverem sido calculados nos referidos documentos, cumprindo que, para se liquidar tal responsabilidade, os mesmos documentos sejam rubricados pelos ditos empregados.

6.º Serão fixadas annualmente as verbas mensaes que cada governo civil poderá despender em transportes relativos a cada um dos serviços de policia e de saude publica, não sendo permitida a transferencia da verba de um para a do outro serviço, mas podendo applicar-se em um mez os saldos que da mesma verba existirem do mez ou meses antecedentes do mesmo anno economico.

7.º As contas dos transportes requisitados pelos governos civis continuaro a ser enviadas á 3.º repartição da direcção geral da contabilidade publica para serem satisfeitas oportunamente por meio de ordens de pagamento passadas a favor das companhias e direcções dos caminhos de ferro.

8.º As despesas dos transportes que as guardas municipais de Lisboa e Porto requisitarem serão pagas pelas dotações das mesmas guardas, a cujos commandos deverão continuar a ser remetidas as respectivas contas.

9.º Fica sem efeito a circular da 3.º repartição da direcção geral da contabilidade publica, em virtude da qual eram enviadas á mesma repartição relações mensaes dos transportes em caminhos de ferro, requisitados pelas auctoridades administrativas.

Paço, em 7 de junho de 1894. = *João Ferreira Franco Pinto Castello Branco*.

### Ministerio dos Negocios da Marinha e Ultramar

Direcção geral do Ultramar

#### 2.º Repartição — 3.º Secção

(Conclusão do n.º 156)

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

1.º Isenção durante o periodo da concessão de qualquer imposto especial lançado sobre as linhas ferreas;

2.º Entrada livre de direitos, durante o prazo da construcção das linhas ferreas, de todos os materiais e utensilios, machinas, combustiveis que forem necessarios para a construcção e exploração das linhas ferreas e seus ramaes ou prolongamentos, como também para as obras do porto da bahia do Lobito.

Art. 45.º A empresa terá a facultade de, nas mesmas condições tecnicas, prolongar o caminho de ferro do Lobito até Kimbandi e d'ahi dirigir ramaes para as fronteiras nordeste, leste e norte da província, bem como de prolongar o caminho de ferro de Mossamedes para além do *terminus* na Chella e d'este ponto irradiar quaequer ramaes, mas perderá o direito exclusivo a estas construcções, se dentro do prazo de um anno, depois de estarem em exploração as linhas ferreas do Lobito a Caconda e de Mossamedes ao alto da serra da Chella, não tiver avisado o governo de que dará começo a essas construcções n'um prazo que não poderá exceder a tres annos.

Art. 46.º O governo facilitará á empresa o reconhecimento do caminho de ferro de Mossamedes estudado pelo engenheiro Joaquim José Michado.

Art. 47.º Quaequer expropriações que a empresa houver de fazer para as obras dos caminhos de ferro contractados 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. 48.º O governo regulará por decreto o modo de se dar execução pronta e facil ás disposições d'este contracto, que dependerão da sua intervenção, delegando no governador geral da província de Angola e nos engenheiros, quer da direcção das obras publicas, quer da fiscalização dos caminhos de ferro, como melhor entender, a acção e ingerencia que no dito contracto directamente lhe é atribuida.

Art. 49.º Todas as questões que se suscitarem entre o governo e a empresa sobre a execução d'este contracto serão decididas por arbitros, dos quais dois serão nomeados pelo governo e dois pela empresa.

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

Art. 50.º As auctoridades da província de Angola, e, com especialidade, as de Benguela e Mossamedes prestarão todo o auxilio á empresa, seus agentes e empreiteiros, a fim de evitar demoras na construcção dos caminhos de ferro.

Art. 51.<sup>o</sup> Serão enviadas ao governador geral de Angola as ordens necessárias 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.<sup>o</sup> do n.<sup>o</sup> 7.<sup>o</sup> do artigo 43.<sup>o</sup> d'este contracto, sem dependencia de auctorizações parciaes e successivas.

Art. 52.<sup>o</sup> A empresa pôde começar a construcção dos caminhos de ferro em um ou mais pontos, conforme julgar conveniente para o seu mais rapido acabamento.

Art. 53.<sup>o</sup> A empresa submeterá á approvação do governo quaisquer alterações nos planos que tenham sido adoptados.

Art. 54.<sup>o</sup> Reputar-se-hão resolvidos em sentido favorável ás propostas da empresa os assumptos sobre que não tenha havido resolução alguma dentro de um prazo de quatro meses a contar da data da sua apresentação na secretaria d'estado dos negócios da marinha e ultramar ou na secretaria do governo geral da província de Angola, conforme tenham de ser resolvidos, respectivamente, pelo governo de Sua Magestade ou pelo governo geral da província.

Art. 55.<sup>o</sup> A empresa não é obrigada a estabelecer officinas especiaes para a construcção do material circulante.

Art. 56.<sup>o</sup> Os terrenos concedidos, uma vez que a empresa d'elles tenha tomado posse definitiva, depois da conclusão das linhas ferreas, 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.<sup>o</sup> do n.<sup>o</sup> 6.<sup>o</sup> do artigo 43.<sup>o</sup> d'este contracto.

Art. 57.<sup>o</sup> A falta de cumprimento das clausulas mencionadas no artigo 1.<sup>o</sup> d'este contracto fará *ipso facto*, annullar a concessão, passando a ser propriedade do estado todo o material fixo das linhas ferreas.

§ unico. Se o caminho de ferro de Mossamedes, como o mais curto, estiver em exploração, quando a empresa deixe de completar o do Lobito, a que se refere o n.<sup>o</sup> 1.<sup>o</sup> do artigo 1.<sup>o</sup>, a annullação da concessão será unicamente imposta a este.

Art. 58.<sup>o</sup> O governo terá sempre o direito de nomear um commissario regio junto da companhia.

Secretaria d'estado dos negócios da marinha e ultramar, em 29 de abril de 1894 — *João António de Brissac das Neves Ferreira*.

### 3.<sup>o</sup> Repartição — 2.<sup>o</sup> Secção

#### Caminho de ferro de Mormugão

#### Mappa da receita e despesa no 4.<sup>o</sup> trimestre de 1893

##### Receita

| Designações            | Kilometros explorados | Número de passageiros | Peso        | Importância |
|------------------------|-----------------------|-----------------------|-------------|-------------|
| Grande velocidade:     |                       |                       |             |             |
| Passageiros.....       | 70:547,5              | —                     | 6:394 2412  |             |
| Bagagens e recovagens. | 82                    | —                     | 821 223     |             |
| Diversas.....          | —                     | —                     | 1:057 7064  |             |
| Mercadorias.....       | —                     | 33.767:806,57         | 55:863 2651 |             |
|                        | 70:547,5              | 33.767:806,57         | 64:136 2360 |             |

##### Despesa

|  |             |
|--|-------------|
| Conservação (via e obra).....  | 6:058 2915  |
| Tracção (locomotivas, combustivel, pessoal).....                         | 8:187 2925  |
| Material circulante (limpeza e reparação).....                           | 1:099 2587  |
| Trafego (pessoal, expediente das estações, etc.).....                    | 2:472 2060  |
| Diversas (encargos geraes, despesas do porto, diversas e especiaes)..... | 30:652 2031 |
|  | 48:470 2518 |

##### Resumo

|              |             |
|--------------|-------------|
| Receita..... | 64:136 2360 |
| Despesa..... | 48:470 2518 |
| Saldo.....   | 15:665 2842 |

Secretaria d'estado dos negócios da marinha e ultramar, em 7 de maio de 1894. — O chefe da repartição, *Tito Augusto de Carvalho*.

## TARIFAS DE TRANSPORTE

**Remessas para Barcelona.** — Conforme o *aviso* que publicamos na seccão competente, foi resolvido pela administração do Minho e Douro, Companhia Real e as linhas hespanholas interessadas, applicar os preços reduzidos da tarifa especial E. P. n.<sup>o</sup> 3 de pequena velocidade, até ou desde Hospitalet, ás mercadorias de qualquer genero, procedentes ou destinadas ás estações de Cambrils a Tarragona, Barcelona e mais alem.

As estações a que esta disposição se refere são as seguintes:

Cambrils, Salou, Tarragona, Altafulla, Torredembarra, San Vicente, Vendrell, Arbós, Monjos, Villafranca, La Granada, San Sadurní, Gelida, Martorell, Papiol, Molins de Rey, San Feliú, Cornellá, Hospitalet, Sans, Barcelona, e todas mais alem até Port-Bou.

**Expedições de dynamite.** — Visto estar ao abrigo de disposições especiaes, o transporte da dynamite sem capsulas, foi a Companhia Real auctorizada, a taxar as expedientes que se apresentem, pela tarifa especial n.<sup>o</sup> 4 de pequena velocidade, que expressamente vigora para as remessas d'este e de outros productos semelhantes.

**Collegiaes.** — A tarifa de bilhetes de ida e volta para viagens de collegiaes vai ser tornada extensiva ao sentido inverso d'aquelle em que era applicável, afim de que os alumnos dos collegios de fóra de Lisboa e Porto possam visitar estas cidades. E' uma providencia de grande utilidade para esses collegios e bom será que ella seja muito aproveitada.

**Lás para a Beira Baixa.** — Conforme o *aviso* que publicamos, ficou estabelecido que as lás expedidas das principaes estações productoras, das linhas do sul e sueste, para as estações da Beira Baixa, gosem da applicação, até Abrantes, da tarifa N. B. S. n.<sup>o</sup> 8 e d'essa estação a destino, da especial n.<sup>o</sup> 1 applicável n'aquelle linha.

#### Viagens baratas a Coimbra

No proximo dia 7 partem de Lisboa e do Porto dois comboios especiaes, com passageiros portadores de bilhetes por preços muitissimo reduzidos e realmente convidativos, para quem quiser ir assistir aos festejos da Rainha Santa.

O comboio de Lisboa parte ao meio dia, para que os excursionistas possam aproveitar a manhã nas suas ocupações, e chega a Coimbra a tempo d'elles jantarem e assistirem, á noite, ás grandes illuminacões e fogos de artificio.

O do Porto chega tambem á mesma hora.

O regresso para Lisboa e Porto é no domingo 8, depois da procissão.

Como esclarecimento, damos aos nossos leitores, n'um pequeno resumo, o programma d'essas festas:

Dia 29 de junho: procissão e solemnidades religiosas, que duram até 5 de julho. Dias 3 e 4 de julho: terão lugar as festas da Universidade. Dia 5: alvorada, inauguração da exposição de productos agrícolas e industriaes das freguezias do sul do Mondego, outra procissão, illuminacões, etc. Dia 6: festas religiosas, grande serenata no Mondego. Dia 7: continuaçao das festas religiosas, corrida de velocipedes e corridas de cantaros, fogos d'artificio, illuminacão e danças populares. Dia 8: procissão solemne, illuminacões, etc.

## THERMAS, CAMPOS E PRAIAS

### IV

#### Caldellas

Um jorro d'água purissima repuxando do centro de um ramilhete de flores devia de ser o emblema d'estas thermas.

Situadas n'um dos mais bellos pontos dos muitos deliciosos pontos da província do Minho, se a sua dosagem mineralizada é a mais rica para o tratamento de renitentes affecções nos mais delicados organismos, o ambiente que as envolve, o purissimo ar que se respira ali, as encantadoras pradarias que o purificam, são um novo elemento de vida para os que vão áquellas aguas.

**Caldellas** fica na província do Minho; a uns 10 kilómetros de Braga, por uma boa estrada que conduz áquelle formosissimo valle, no contraforte do monte de S. Pedro, que faz parte da grande serra do Gerês, junto ao pequeno ribeiro Albito, um dos affluentes do rio Homem.

Foi n'este local que o visconde de Semelhe, um d'esses portuguezes que, regressando ricos do Brazil, se dedicam do coração ao bem da sua patria, resolveu fundar um dos mais completos estabelecimentos de banhos, e um hotel de uma excepcional importancia no nosso paiz, e comparavel até, com vantagem, com alguns dos notaveis do estrangeiro.

Porque deu o abastado capitalista a preferencia a este local, para n'elle empregar todos os seus cuidados e grande parte dos seus haveres, nos modestos banhos das antigas *Caldas de Bendufe*, transformando-as na mais luxuosa estação thermal?

Questão de gratidão pela cura que ali encontrou aos seus padecimentos de estomago, cura que não havia logrado em parte alguma, tendo frequentado as mais afamadas aguas da França, da Hespanha, da Allemanha etc.

Se a todos a quem o uso d'aquellas aguas tem dado cura ás suas enfermidades fosse dado fazerem o mesmo, está-se vendo que populosa e bem edificada cida de se levantaria por entre aquelles penhascos verdejantes, ao redor d'aquelles poços de onde brota a saude a jorros.

E' de origem romana a descoberta d'aquelle manancial e o seu uso, como o atestam inscrições do tempo.

Mais tarde, no seculo passado, edificou-se um modestissimo estabelecimento de banhos que depois, em 1803, foi melhorado pela camara de Amares, até que o actual proprietario operou a grande transformação local a que acima alludimos.

As nascentes são 3; a do *Poço do Carvalho* que alimenta o banho d'este nome e o da *elephantiasis*; a do *Poço do rheumatismo* e a da *Bica Barbosa* cuja agua é menos mineralizada e mais fria, apenas 21° de temperatura, enquanto que a primeira é de 32° e a segunda de 30°.

Todas estas aguas são perfeitamente limpidas e sem sabor desagradável ao paladar, podendo a agua da bica Barbosa servir perfeitamente de agua de mesa, como já se tem generalizado o uso em todo o paiz.

São empregadas, com enorme vantagem, no tratamento das dyspepsias estomacais, engorgitamentos chronicos do fígado e baço, lythiase herpetica e renal, rheumatismo, gotta e em alguns casos nervosos. Em resumo, ás affecções do estomago intestino, fígado e rins, é applicado o uso interno d'estas aguas com o mais benefico resultado; para o rheumatismo e suas variadas

manifestações applicam-se em banhos, á temperatura propria ou elevada por meio dos apparelhos que o estabelecimento tem para esse fim.

O estabelecimento que se vê na gravura que hoje damos, no primeiro plano, ao centro, tem 12 banheiras; ao lado, as pequenas guaritas isoladas, cobertas de telhado em angulo agudo, são os poços onde ainda muitas pessoas preferem tomar os banhos, visto que a agua ali é corrente enquanto que nas banheiras a agua vem dos depositos sobre a montanha.

Uma falta se sentia nos annos anteriores n'aquelle bello estabelecimento: a sala dos duches era provisoriamente no estabelecimento dos banhos, e portanto acaanhada e incompleta.

Este anno foi inaugurada a sala junto do hotel e em comunicação directa com este, o que é de uma grande commodidade para os banhistas.

Tem esta nova installação duas tinas de marmore, para banhos de immersão, não só para as pessoas que temham que os tomar antes do duche, como para as que, indo estar uns tempos n'aquelle delicioso valle, mesmo sem fazerem uso das aguas, queiram tomar simples banho de limpeza.

O Grande Hotel da Bella Vista constitue o segundo attractivo d'este local.

Vastissimo, podendo alojar 300 hóspedes; verdadeiro modello na sua disposição e accomodações, nos seus espacosos quartos, voltados aos quatro ventos, oferece sempre meio de encontrar ali frescura e abrigo dos ardores do sol. Do seu terraco, das suas 150 janellas disfructam se os mais esplendidos panoramas, para qualquer lado que se olhe.

Montes que se levantam como gigantes; mattas de arvoredo, pradarias de milhares verdejantes, pequenos casas brancos por entre a ramada; ao longe o oceano, por toda a parte a vida do campo, a suavidade dos tons, a beleza das mais irradiantes paizagens.

O clima de Caldelas é, como já dissemos, excelente, purificado o ar pela exuberante vegetação que cobre todo o valle.

Durante a temporada de verão organisam-se regularmente interessantes passeios aos montes proximos, em caravanias que facilmente se reunem, pelo convívio fácil entre os hóspedes do hotel.

A tarde é delicioso subir pelos *lacets* em suave rampa abertos na montanha, e gosar, lá de cima, o encanto do pôr do sol.

A noite passa-se até a hora prescrita pelo regulamento do estabelecimento, que tem que subordinar ao uso das aguas uma certa sobriedade de costumes, em alegre reunião no salão de baile, e nas salas de jogos.

Na época passada as aguas de Caldelas foram frequentadas por 572 doentes sendo 124 atacadas de affecções do apparelho digestivo, como dyspepsias, gastrites, etc., 10 de doenças dos bronchios, larynge e tuberculos, 38 padecendo dos órgãos genito-urinarios, 7 de nervoso, 103 de rheumatismo e gotta, 245 de molestias de pelle e 45 de outras enfermidades.

D'estes doentes sahiram 253 isto é, quasi 50 por cento, completamente curados, 293 melhorados, e apenas 26 sem resultado. Nenhum peiorou.

A doença em que a profilaxia das aguas se evidenciou mais foi o eczema, havendo, de 130 doentes, 81 curados e 36 melhorados.

### O homem electrico

Pelas ruas de Nova York anda um boneco de perto de dois metros de altura que move os braços, as pernas,

e a cabeça, e canta arias italianas e inglezas, tudo por meio de electricidade.

A idéa d'este boneco tem por origem o homem a vapor inventado pelo professor Jorge Moore, que andava pelas ruas fumando cigarro e puchando um carro com diversas encommendas. Era uma locomotiva que andava em vez de rodar.

No corpo trazia uma pequena caldeira, alimentada com gazolina, por cima da qual havia um pequeno motor da força de meio cavalo.

Os gazes queimados sahiam pela parte superior do casco em forma de pennacho e o vehículo servia-lhe de ponto de apoio.

Este boneco andava com uma velocidade de cinco a oito kilometros por hora.

O inventado agora por Kardck alcança desoito por hora, e veste frac e gravata branca, usando botas de ferro bronzeado e solas d'um couro muito forte e resistente.

Os movimentos dos braços são muito regulares, o que faz com que não perca o equilibrio apesar da grande desenvoltura com que anda.

Quanto canta abre e fecha a bocca como se realmente contrahisse as cordas vocaes.

Parece que o inventor destina estes bonecos para creados dos grandes restaurantes e cafés, projectando se agora fazel-o correr em competencia com os melhores andarilhos do mundo, o que deve ser espectaculo curioso, digno mesmo da iniciativa yankee.

### A tracção electrica

Vae deixando o campo experimental, a questão da tracção electrica nos caminhos de ferro e tudo nos faz suppor que n'um futuro bem proximo, ella se torne realidade, utilisada em beneficio do progresso e da civilisação. As primeiras tentativas que se effectuaram, empregando a electricidade como motor ferro viario, foram as de 2 e 3 de fevereiro, no Havre, repetidas depois em 4, 5 e 9 de maio ultimo, em viagens entre Paris e Mantes, n'um percurso de 57 kilometros.

As experiencias dos dias 4 e 5 confirmaram já todas as lisongeiras suposições que se faziam sobre o seu exito, porque *la fusée electrique*, a nova locomotiva estudada pelo distincto engenheiro Heilmann, tendo sahido de Paris no dia 4, rebocando um comboio ordinario de passageiros, fez todo o trajecto, com a velocidade de 65 kilometros por hora e no dia 5 essa velocidade attingiu a 75.

N'esta experencia o que mais se desejava saber era a força de tracção da nova machina, e a accão que o seu colossal pezo—110:000 kilogrammas, exerceria sobre a via e segundo lemos n'um artigo do nosso collega P. Ribera, não ficou restando duvida que o motor electrico poderia dar velocidade muito superior á velocidade ordinaria das machinas a vapor, arrastando com tudo comboios de maior composição e pezo.

*La fusée electrique* é manobrada facilmente, apezar da sua complicada aparence, por trez empregados, um encarregado da alimentação da caldeira, outro da condução do vapor e finalmente outro que dirige o aparelho electrico.

A experencia do dia 9, no mesmo trajecto, teve por fim popularizar o bom exito da nova machina.

Compondo-se o comboio de 8 grandes carruagens de 1.<sup>a</sup> classe, nas quaes seguiam 240 convidados, o trem sahui de Paris ás 9 horas da manhã, no meio de aclamações geraes, dando entrada na estação de Mantes, 50 minutos depois.

A empresa da machina Heilmann espera poder reduzir a 45 minutos a duração d'esta viagem, conseguindo por essa forma, velocidade superior ás maiores velocidades conhecidas na Europa.

De tudo isto se conclue, que a machina electrica está destinada a operar profunda transformação em todo o sistema actual, encurtando prodigiosamente as distâncias, estando mesmo já calculado que poderá attingir tal velocidade, que se chegará a fazer em 9 horas o trajecto de Paris a Marselha e em 11 o de Paris a Mônaco.

Curioso é tambem indicar os seguintes calculos, feitos, tomando por base os resultados das experiencias Paris-Mantes, nas quaes *La fusée electrique* alcançou, por vezes, a velocidade de 105 kilometros por hora, aceitando-se, no entanto, como media a de 90 kilometros:

|           |                                 |    |       |
|-----------|---------------------------------|----|-------|
| Duração   | Valencia d'Alcantara, fronteira | 3  | horas |
| da viagem | Madrid .....                    | 7  | 1/2   |
| de        | Irun .....                      | 14 | 1/2   |
| Lisboa a  | Bordeus .....                   | 17 | 3     |
|           | Paris .....                     | 24 | 3     |
|           | Calais .....                    | 27 | 3     |

De Calais a Londres a duração actual da viagem é de 3 1/2 horas.

### PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

**Boletim da direcção geral de agricultura.**—Relatorios sobre commercio de vinhos. N'um paiz especialmente agricola e essencialmente viticola, como o nosso, a missão dos consules no estrangeiro, nos paizes em que o vinho não abunda, sendo importante genero de importação, tem como um dos seus ramos tratar cuidadosamente de apreciar as condições do mercado d'este genero e informar o governo dos meios de desenvolver as vendas dos nossos líquidos, e a sua preparação pelos productores ao sabor dos consumidores estrangeiros.

E' o que repetidas vezes teem feito os nossos consules em Bordeus, o sr. Jayme de Seguier, e o de Newcastle o sr. Batalha Reis, dando ao governo os mais interessantes elementos para a apreciação d'este importantissimo ramo de commercio internacional.

Os relatorios que recebemos agora, mandados publicar oficialmente, são d'estes dois nossos dignos e activos representantes consulares; um referindo-se ao nosso commercio de vinhos com a Inglaterra, outro sobre o mesmo negocio com as republicas Argentina e oriental do Uruguay, documentos estes da maior importancia para quantos se interessam pelo desenvolvimento da nossa producção.

**Serviços ampelographicos e œnologicos, catalogo de videiras.**—Este folheto que é o n.<sup>o</sup> 3 do 5.<sup>o</sup> anno, resume os catalogos das videiras estrangeiras e nacionaes cultivadas nos viveiros do Porto e Torres Vedras, nos annos de 1889 a 1892, trabalho cuidadosamente feito pelo sr. Pinto de Meneses, director d'esses serviços no Porto.

Por esse catalogo se vê que só nas collecções d'estes dois pontos temos exemplares de 308 castas de videiras estrangeiras, o que é muito importante para o estudo d'este assunto, por parte dos nossos cultivadores para exportação.

**Calculo commercial**, editor José Bastos, antiga casa Bertrand.—Recebemos o 1.<sup>o</sup> fasciculo d'esta obra que é uma bella traducción feita pelo sr. Luiz M. dos Santos do livro alemão do dr. Eduardo Amthor, *Quintessenz*

des Kaufmännischen Rechnens, sistema de applicação dos methodos praticos de calculo rapido, abreviado e mental, aos ramos mais importantes do commercio, operações sobre mercadorias, cambios, moedas, commissões, juros, contas correntes, vencimento commum, regras de percentagem, fundos, accções, arbitragens, facturas, etc., etc.

E' um livro de grande utilidade.

**Indicador oficial de los caminos de hierro.** — Publicado o numero correspondente ao mez de junho.

Este guia é, em quanto ao que temos visto, o mais exacto que se publica sobre caminhos de ferro no visinho reino.

**Sonetos**, pelo padre José Baptista Rossa. — Apesar de não nos occuparmos, em geral, de escriptos especialmente litterarios, a amabilidade com que este auctor veio pessoalmente offerecer-nos o seu livro, levou-nos a lel-o em grande parte.

E' uma collecção de 240 sonetos, bem medidos, bem rimados, e todos ressendendo a uncção religiosa propria de trabalho de um sacerdote que prega virtude e sá moral...

Se é difícil interessar o leitor em 240 sonetos — e o sr. Rossa consegue-o — parece nos mais que facil negar n'um ou n'outro d'elles — a bem da religião fundada por um sabio — as grandes affirmações da sciencia e notamos que o sr. padre Rossa o faz, por vezes, gratuitamente, como se o seu livro fosse para ser lido pelos que apenas assistem a sermões e terços.

Isto dizemos por nos impressionar mal a leitura do seu soneto *Darwin*, porque, francamente lhe diremos, que ha cá por casa quem acredite «Que a humanidade é filha d'um macaco».

Os exemplos são tantos...

## CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

### Companhia dos caminhos de ferro da Beira Alta

Os srs. portadores de obrigações d'esta companhia são avisados de que do dia 1 de julho de 1894 em diante, será pago o restante do coupon n.º 17, ou sejam 209 réis deduzidos os impostos, contra a entrega do dito coupon.

Segundo decisão da camara dos corretores da praça de Paris, a começar do dia 30 de junho de 1894, a declaração actualmente feita no *Boletim Official* será substituída pelo seguinte ex-coupon n.º 17.

Os coupons serão pagos em Lisboa na séde da companhia, rua Capello n.º 5, em Paris na thesouraria do comptoir national d'escompte na rue Bergère, em Londres na casa Morton Rose & C.º Bartholomew Lane E. C.

### Companhia real dos caminhos de ferro através de África

#### Sociedade anonyma de responsabilidade limitada

Tendo-se procedido ao sorteio das obrigações a amortisar em 1 de julho de 1894, conforme o disposto no titulo 4.º dos estatutos, coube a sorte aos n.ºs 77 — 299 — 9.353, de 450.000; e os n.ºs

14.930 — 15.987 — 18.931 — 19.944 — 20.740 — 22.166 — 22.704 — 23.210 — 28.435 — 32.607 — 33.452 — 33.585 — 40.860 — 51.992 — e 56.665, de 90.000 réis.

O pagamento do coupon e dos titulos com os numeros mencionados será feito no dia 1 de julho proximo:

No Porto, na séde da companhia, rua de Bellomonte, 49.

Em Lisboa, no London and Brasilian Bank Limited.

Em Londres, no Capital and Counties Bank Limited.

Em Paris, em casa dos srs. Marcuard Krauss & C.º

Em Amsterdam, em casa dos srs. Westendarp & C.º

Em Bruxellas, em casa dos srs. J. Mathieu & Fils.

Porto, 21 de junho de 1894.

## BOLETIM FINANCEIRO

Lisboa, 30 de junho de 1894

Pouco animada a quinzena, embora se tivessem successivamente desfeito as apprehensões e receios que haviam influido nos nossos mercados. A questão das quarentenas impostas no Brazil para as procedencias de Portugal, e que tanto sobresaltou o nosso commercio, foi felizmente resolvida, e as relações com o Brazil reataram, voltando os paquetes transatlanticos a fazer a escala por Lisboa, que haviam interrompido. A questão diplomática parece estar também em bom termo de liquidação, o que muito concorrerá para desfazer os attritos que momentaneamente se levantaram entre os dois governos.

Nos ultimos dias uma triste noticia e um grave acontecimento politico — o assassinio do presidente da Republica francesa, Mr. Carnot, emocionou a Europa e o mundo, reflectindo se imediatamente em todos os mercados financeiros. Felizmente a confiança não tardou a restabelecer-se. As instituições estão em França por tal forma consolidadas, que a morte de Mr. Carnot por mais dolorosa e sensivel que seja a perda de um homem de tal valor, não pôde abalar-as sequer ou compromettel-as. O novo presidente, Mr. Casimir Périer, oferece todas as garantias.

O *Diario do Governo* publicou hoje a nova lei orçamental e o decreto de revisão da contribuição industrial. O relatorio do ministro da fazenda, documento muito extenso e interessante, expõe a situação geral financeira, que, na opinião do illustre ministro, é menos difícil do que se poderia suppôr, sendo o deficit orçamental ordinario de 1.500 contos de réis. O anno agrícola figura-se excellente, havendo trigo para dez mezes, o que evitara a grande importação de cereais e consequentemente a saída de ouro para o seu pagamento no estrangeiro. O relatorio é um documento animador, que oxalá os factos justifiquem de todo o ponto.

O nosso mercado de cambios continuou a accusar uma grande firmeza, não só por serem de pouco vulto as remessas vindas do Brazil, mas também porque houve procura de papel por parte dos moageiros para o pagamento dos saldos das ultimas entradas do trigo. A resolução tomada pelo governo de não permitir por agora a entrada de mais trigo estrangeiro, acto que foi bem recebido pelos agricultores, desafogou o mercado.

As libras sterlinas teem acompanhado as oscilações do cheque sobre Londres, sem o costumado desvio. Cambio do Brazil frouxo.

As inscrições de assentamento, que estavam a 35,50 no dia 15, teem-se mantido na escala com pequenos desvios, e as de coupon, j. r., teem variado entre 34 e 34,15.

A dívida externa tem regulado a 30,10. As acções do Banco de Portugal regulam a 116.000 réis, do Commercial de Lisboa réis 93.000, do Lisboa & Açores 93.000 réis, do Nacional Ultramarino 59.000 réis. As obrigações prediues (ass.) de 6 p. c. teem regulado a 92.000 réis, as de 5 p. c. (ass.) a 89.500 réis. As obrigações do Loanda-Ambaca mantem-se a 72.000 réis.

J. F.

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

#### JUNHO

|                             | 16    | 17    | 18    | 19    | 20    | 21    | 22    | 23    | 24 | 25    | 26    | 27    | 28    | 29 | 30    |
|-----------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|----|-------|-------|-------|-------|----|-------|
| <b>Bolsa de Lisboa :</b>    |       |       |       |       |       |       |       |       |    |       |       |       |       |    |       |
| Inscrições assent.....      | —     | —     | 35,30 | —     | —     | 35,20 | 35,20 | 35,30 | —  | 35,30 | 35,45 | 34,45 | 34,20 | —  | 34,20 |
| coupon.....                 | 34,10 | —     | 34,30 | 34,04 | 24,10 | 34,00 | 34,15 | 34,10 | —  | 34,10 | 34,10 | 34,10 | 34,15 | —  | 34,15 |
| Divida externa.....         | —     | —     | —     | —     | 30,10 | —     | —     | —     | —  | —     | —     | —     | —     | —  | —     |
| <b>Bolsa de Londres 3%:</b> | 22,87 | 22,62 | 22,62 | 22,62 | 22,62 | 22,62 | 22,62 | 22,62 | —  | 22,43 | 22,62 | 22,62 | 22,62 | —  | 22,62 |
| <b>Bolsa de Paris 3%:</b>   | 22,75 | 22,75 | 22,75 | 22,75 | 22,75 | 22,75 | 22,75 | 22,71 | —  | 22,56 | 22,56 | 22,75 | 22,68 | —  | 22,68 |

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

| BOLSAS     | TÍTULOS                        | 1894 - JUNHO - DIAS |        |        |        |        |        |        |       |        |        |        |        |        |   |
|------------|--------------------------------|---------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|---|
|            |                                | 16                  | 18     | 19     | 20     | 21     | 22     | 23     | 25    | 26     | 27     | 28     | 29     | 30     | — |
| Lisboa...  | ACÇÕES Comp.º Real Portuguesa  | 12.500              | 12.000 | —      | —      | —      | —      | 12.000 | —     | —      | 12.000 | —      | —      | —      | — |
|            | OBRIG. Comp.º Real Port. 3 0/0 | —                   | 28.500 | 28.800 | —      | —      | —      | —      | —     | —      | —      | —      | —      | —      | — |
|            | » C.º Real Port. 4 1/2 0/0     | —                   | —      | —      | —      | —      | —      | —      | —     | —      | —      | —      | —      | —      | — |
|            | » Comp.º Nacional              | —                   | —      | —      | —      | —      | —      | —      | —     | —      | —      | —      | —      | —      | — |
|            | » Atravez d'Africa             | 70.000              | 71.800 | 72.000 | 72.000 | —      | —      | 72.000 | —     | —      | 72.000 | 71.100 | —      | —      | — |
| Paris....  | ACÇÕES Comp.º Real Portuguesa  | 47,50               | —      | —      | 47,50  | —      | 50     | 45,25  | 45,25 | —      | —      | 45,25  | —      | —      | — |
|            | » Madrid-Cáceres-Portugal      | 45,25               | 49     | 50     | 50     | —      | 50     | 50     | —     | —      | —      | —      | —      | —      | — |
|            | » Norte de Espanha             | 103                 | 101    | 102    | 100    | 100    | —      | —      | —     | —      | —      | —      | —      | —      | — |
|            | » Madrid-Zaragoza-Alicante     | 146                 | 145,50 | 145    | 145    | 146    | 145    | —      | —     | —      | —      | —      | —      | —      | — |
|            | » Andaluzes                    | 179                 | —      | 176    | 176    | 180    | 176    | —      | —     | —      | —      | —      | —      | —      | — |
|            | OBRIG. Comp.º Real Portuguesa  | 123,50              | 122,50 | 123    | 123    | 122,75 | 122,50 | 122    | —     | —      | 121    | 121    | 121,50 | 121,50 | — |
|            | » C.º da Beira Alta            | 78,50               | 77,50  | 78,25  | —      | —      | 77     | —      | —     | —      | —      | —      | —      | —      | — |
|            | » Madrid-Cáceres-Portugal      | 160                 | —      | 155    | 156    | 160    | 160    | 160    | —     | 156,25 | 160    | 159    | 160    | 160    | — |
|            | » Norte Espanha 1.º hypot.     | 268                 | 266,50 | 264,25 | 264,50 | 266    | 267    | —      | —     | —      | —      | —      | —      | —      | — |
| Amsterd..  | » Atravez d'Africa             | —                   | 60     | —      | —      | 58,75  | —      | 59,75  | —     | —      | —      | —      | —      | 59,75  | — |
| Bruxellas. | » Atravez d'Africa             | —                   | 64     | —      | —      | —      | —      | —      | —     | —      | —      | —      | 64     | —      | — |

## Receita dos Caminhos de ferro portugueses e hespanhóis

| Linhos                                      | Período de exploração | RECEITAS NO PERÍODO |           |               |            |           |               | DESDE 1 DE JANEIRO |            |                |               |           |           | Diferença a favor de |      |
|---|-----------------------|---------------------|-----------|---------------|------------|-----------|---------------|--------------------|------------|----------------|---------------|-----------|-----------|----------------------|------|
|   |                       | 1894                |           |               | 1893       |           |               | Totaes             |            |                | 1894          |           |           | 1894                 |      |
|   |                       | Kil.                | Totaes    | Kilometr.     | Kil.       | Totaes    | Kilometr.     | 1894               | 1893       | 1894           | 1893          | 1894      | 1893      | Réis                 | Réis |
| COMPANHIA REAL                              | Antiga rede           | 4 10                | Junho     | 690           | 46.266.000 | 67.052    | 690           | 53.542.489         | 77.597     | 1.124.817.000  | 1.184.082.374 | —         | —         | 59.265.374           | —    |
|   | enova não garantida   | 11 17               | "         | "             | 46.906.000 | 67.979    | "             | 53.542.489         | 77.597     | 1.171.723.000  | 1.237.624.863 | —         | —         | 63.901.863           | —    |
|   | Nova rede garantida   | 4 10                | Junho     | 380           | 6.959.000  | 18.313    | 380           | 6.592.005          | 17.347     | 110.663.000    | 116.280.384   | —         | —         | 5.717.384            | —    |
|   |                       | 11 17               | "         | "             | 7.228.000  | 19.021    | "             | 6.592.003          | 17.347     | 117.891.000    | 122.972.389   | —         | —         | 5.081.389            | —    |
|   |                       | 28 3                | Junho     | 475           | 12.468.180 | 26.248    | 475           | 16.277.650         | 34.268     | 265.910.455    | 295.390.745   | —         | —         | 29.480.290           | —    |
| Sul e Sueste...                             | —                     | —                   | —         | —             | —          | —         | —             | —                  | —          | —              | —             | —         | —         | —                    | —    |
| Minho e Douro.                              | —                     | —                   | —         | 353           | —          | —         | 353           | —                  | —          | —              | —             | —         | —         | —                    | —    |
|   |                       | 28 3                | Junho     | 253           | 4.318.662  | 17.069    | 253           | 4.263.140          | 16.858     | 104.153.544    | 117.233.401   | —         | —         | 13.079.837           | —    |
| Beira Alta...                               | —                     | —                   | —         | —             | —          | —         | —             | —                  | —          | —              | —             | —         | —         | —                    | —    |
| Nacional (Mi-<br>randella e Vi-<br>zeu).... | 30 6                  | Raios               | 105       | 1.463.912     | 11.084     | 105       | 1.251.458     | 14.915             | 19.783.978 | 23.614.146     | —             | —         | 3.830.168 | —                    |      |
|   | 7 13                  | "                   | 976.509   | 9.300         | "          | 1.461.469 | 11.061        | 20.760.487         | 24.775.615 | —              | —             | 4.015.128 | —         | —                    |      |
|   | 14 20                 | "                   | 946.203   | 9.014         | "          | 1.318.686 | 12.558        | 21.706.690         | 26.094.301 | —              | —             | 4.387.611 | —         | —                    |      |
| Norte de Espanha                            | 27 2                  | Junho               | 3393      | Ps. 1.645.281 | Ps. 466    | 3393      | Ps. 1.480.862 | Ps. 436            | 34.053.481 | Ps. 32.382.263 | 1.671.218     | —         | —         | —                    | —    |
|   | 3 9                   | "                   | "         | 1.716.843     | 505        | "         | 1.549.360     | 457                | 35.770.324 | 33.931.624     | 1.838.700     | —         | —         | —                    | —    |
| Madrid — Zara-<br>goza — Alcoa-<br>te.....  | 28 3                  | Junho               | 2672      | 1.021.863     | 382        | 2672      | 953.283       | 357                | 21.673.237 | 21.420.716     | —             | —         | 252.521   | —                    | —    |
|   | 4 10                  | "                   | 1.032.985 | 386           | "          | 994.476   | 372           | 22.706.223         | 22.443.192 | —              | —             | 291.031   | —         | —                    |      |
|   | 11 17                 | "                   | 1.003.960 | 375           | "          | 939.450   | 351           | 23.710.183         | 23.351.342 | —              | —             | 355.841   | —         | —                    |      |
|   | 28 3                  | Junho               | 894       | 279.252       | 312        | 894       | 289.674       | 324                | 5.687.457  | 6.036.064      | —             | —         | 348.607   | —                    | —    |
| Andaluzes .....                             | 4 10                  | "                   | 243.593   | 272           | "          | 230.251   | 246           | 5.931.051          | 6.266.345  | —              | —             | 335.264   | —         | —                    |      |
|   | —                     | —                   | —         | —             | —          | —         | —             | —                  | —          | —              | —             | —         | —         | —                    | —    |
| Zafra a Huelva.                             | 11 17                 | "                   | 50.539    | 280           | "          | 49.629    | 275           | 1.158.195          | 1.030.988  | 107.207        | —             | —         | —         | —                    | —    |
|   | 18 24                 | "                   | 53.645    | 298           | "          | 44.005    | 244           | 1.244.840          | 1.091.993  | 146.847        | —             | —         | —         | —                    | —    |

## HORARIO OFICIALMENTE CONFERIDO da partida e chegada de todos os comboios, em 2 de julho de 1894

|                    |                   |                  |                   |                   |                   |                  |                   |                  |                   |
|--------------------|-------------------|------------------|-------------------|-------------------|-------------------|------------------|-------------------|------------------|-------------------|
| Lisboa R.-Porto    | Porto-Lisboa R.   | Lisboa R.-Cintra | Cintra-Lisboa R.  | Figueira-Alfar.   | Alfar.-Figueira   | Lisboa T.P.-Pias | Pias-Lisboa T.P.  | Porto-Braga      | Braga-Porto       |
| Part. Cheg.        | Part. Cheg.       | Part. Cheg.      | Part. Cheg.       | Part. Cheg.       | Part. Cheg.       | Part. Cheg.      | Part. Cheg.       | Part. Cheg.      | Part. Cheg.       |
| 8-45 t.   7-20 m.  | 2-45 t.   4-30 m. | 7-0 m.   8-11 m. | 7-30 m.   8-40 m. | 4-50 m.   5-32 m. | 5-45 m.   6-45 m. | 8-0 m.   4-55 t. | 8-10 m.   4-40 t. | 5-0 m.   8-10 m. | 5-40 m.   8-12 m. |
| 10-0 t.   10-30 m. | 7-0 t.   5-3      |                  |                   |                   |                   |                  |                   |                  |                   |

## LINHAS PORTUGUEZAS

**Tremvia na Figueira.** — Consta ao nosso collega *Gazeta da Figueira* que, um grupo de cavalheiros, alguns d'aquella cidade, outros assíduos frequentadores d'ella, vão dirigir-se á empresa mineira e industrial do Cabo Mondego, pedindo para que a linha americana seja prolongada até o Bairro Novo, partindo junto do mercado, pelas ruas do Engenheiro Silva, Inauguração, e mais algumas d'aquelle bairro, a fim de offerecer maiores facilidades aos banhistas, não só para irem á praia, mas para que possam comodamente frequentar os theatros, clubs, etc.

O grupo tenciona offerecer á companhia mineira um subsidio para a ajuda do custeio da installação da linha, para o que abriu uma subscricção, que está em mais de 100.000 réis.

Assim é que nós entendemos que todas as cidades deviam pugnar pelos seus melhoramentos. O exemplo é digno de imitar.

**Peninsulares.** — A direcção da Companhia das dokas do Porto e Caminhos de Ferro Peninsulares, nomeou uma comissão, formada pelos srs. Correia de Barros, Henrique Kendall, Victorino Larangeira, Eduardo Machado e Antonio Manuel Vieira de Castro, encarregada de elaborar uma proposta que será apresentada ao governo para a exploração do porto de Leixões.

**Carris de ferro do Porto.** — Foi muito festejada a inauguração da nova linha de Bomfim, havendo musica, embandeiramentos, foguetes e outras manifestações de regosijo.

Um carro aberto, que fez o serviço na nova linha durante o dia, ostentava uma linda ornamentação composta de bandeiras e sanefas de seda.

**Estação do Rocio.** — Trabalha-se activamente para a installação da iluminação electrica d'esta estação.

A installação é feita pelo abalisado electricista sr. Herrmann.

**Tremvia em S. Thomé.** — Ao sr Edmond Plantier foi concedida a construcção de uma rede de caminhos de ferro economicos de via estreita, a partir da bahia de Anna Chaves, na ilha de S. Thomé, e seguindo depois para o interior, servindo as povoações de Guadaluppe, Santo Amaro, Magdalena, Trindade e Sant'Anna.

A cargo da empresa fica tambem a construcção de uma ponte caes metalica no respectivo porto, em comunicação com a linha ferrea.

O governo não concede subsidio nem subvenções.

O prazo para a construcção de todas as obras é de 5 annos.

A' empresa é concedido o exclusivo de fornecimento de carvão na província de S. Thomé, devendo estabelecer um deposito de, pelo menos, 1000 toneladas.

**Entre Gaia e a Central do Porto.** — Os peticionarios da linha a que nos referimos no nosso n.º anterior, são os srs. José Leão e Pinto Guimarães.

**Os novos horarios.** — Conforme o aviso que publicamos na secção competente, foram já modificados os horarios em vigor nas linhas de Cintra e de Cascaes, restabelecendo-se tambem o serviço dos comboios rápidos entre Rocio e Caldas da Rainha.

Estas modificações, que este anno se fizeram com maior antecipação, têem por fim attender, desde já, ao crescente movimento de passageiros para fóra de Lisboa.

O restante serviço de verão será restabelecido á proporção que esse movimento aumente.

**Apeadeiro do Monte Estoril.** — A partir do dia 1 de julho, todos os comboios da linha de Cascaes, terão a

paragem de um minuto no apeadeiro do Monte Estoril, ao kilometro 22,400 da referida linha.

O apeadeiro só faz serviço de passageiros, applicando-se-lhes a tarifa ordinaria, como se procedessem ou se se destinassem a Cascaes. A povoação do Estoril era já servida pela estação do mesmo nome e pelo apeadeiro de S. João do Estoril.

## LINHAS HESPAÑOLAS

**Inauguração de linhas.** — Durante o anno de 1893 foram inauguradas em Hespanha as seguintes linhas: De Puente-Genil a Linares, 107 kilómetros; Alcoy a Gandia, 54 kilómetros; San Cebrian de Muda á Cellamayor, 17 kilómetros; Valencia a Rafelbunol, 15 kilómetros; Guernica a Pederneles 9 1/2 kilómetros; Jativa a Albaida, 29 kilómetros; Huesca a Jaca, 111 kilómetros; Elgobar a Deva 15 1/2 kilómetros; Bonar a Cistérne, 24 kilómetros; Igualada a Martorell, 38 kilómetros; Plasencia a Hervás, 56 kilómetros; Javon a Caspe, 39 kilómetros; Valencia a Torrente, 8 1/2 kilómetros; Las Arenas a Plasencia, 14 kilómetros.

Total 534 1/2 kilómetros.

**León a Matallana de Vegacervera.** — Pelo sr. D. Julián Fernandez, foi apresentado um pedido para a construcção d'um caminho de ferro economico, entre aquelles dois pontos, enlançando em Matallana com o de Robla a Valmaseda.

**Albacete a Orcera.** — Os trabalhos d'este caminho de ferro continuam com grande actividade e em breve começarão as obras de assentamento dos pilares na ponte metalica em Liétor, no rio Mundo.

**Porta de Atocha á praça de Olavide.** — Foi apresentado ao ayuntamiento de Madrid, um projecto de tremvia entre aquelles dois pontos, e de um ramal que irá da rua de Lista até a de Montesa.

O custo provavel d'estas obras é de 284.873 pesetas.

**Avilés a San Juan de Nieva.** — Por estes dias deve ser aberta á exploração esta nova linha hespanhola.

**Malaga a Coin e Malaga a Nerja.** — O sr. D. Luis Ruis Blaser foi auctorizado a construir e explorar, no prazo de 99 annos, estas linhas de via reduzida.

Foi tambem auctorizado a ocupar os terrenos de domínio e uso publico, disfrutando as vantagens e privilegios concedidas pelas leis.

**Laredo a Treto.** — Ao sr. D. Gregorio Uriarte y Castilho foi feita a concessão d'um tremvia a vapor, a estabelecer entre os dois pontos acima referidos, pela estrada de Muriedas, por Laredo a Bilbao.

**San Vicente de Sarriá-Antunez.** — O governo foi auctorizado a conceder a D. Francisco Carrasco y Guisasola a construcção e exploração de um caminho de ferro, sistema Agudio, que ligue a estação de San Vicente de Sarriá com a estrada de Antunez.

**Monistrol ao Monasterio de Monserrat.** — A companhia dos caminhos de ferro de montanhas de grandes vertentes, concessionaria da linha ferrea de cremalheira, de Monistrol ao Monasterio de Monserrat, foi auctorizada a elevar até o dobro os preços da sua tarifa geral de passageiros.

**Madrid-Zaragoza-Alicante.** — Esta companhia resolveu juntar a alguns comboios de mercadorias, e em certos trajectos, carruagens de passageiros, com o fim de dar ao publico maiores facilidades.

Esta medida já foi adoptada entre nós, pela companhia real.

**Zaragoza a Barcelona.** — Os engenheiros das divisões de caminhos de ferro, vistoriaram nos dias 7 e 8 de junho, as pontes d'esta nova linha. Os resultados foram os mais satisfatórios possíveis.

As pontes foram construidas pela sociedade *La Maquinista Terrestre y Marítima*, de Barcelona.

A abertura definitiva á exploração, deve realizar-se no dia 1.º de julho.

A nova linha, fará notável concorrência a de Zaragoza a Barcelona por Lerida, pertencente ao norte de Hespanha.

Aberta a exploração esta linha e concluída a linha de Valladolid a Ariza, que se espera inaugurar antes do anno de 1895, tratar-se-ha definitivamente da fusão das duas companhias, Madrid-Zaragoza e Tarragona, Barcelona-França, que só se poderá realizar em 1898, segundo os termos do accordo provisório feito em 1891 pelas duas companhias.

**Mérida a Sevilha.** — A linha de enlace d'este caminho de ferro ficará prompta em outubro proximo.

**Nova linha mineira.** — Foi auctorizado o sr. D. Roberto Angus para ocupar os terrenos publicos para a construcção d'um caminho de ferro para transporte de mineraes, ligando com o de Mérida a Sevilha e terminando em Cerro del Hierro.

**Malaga a Campamento.** — Produziu geral assombro em Hespanha a concessão d'este caminho de ferro, visto que Campamento só dista dos postos avançados inglezes, uns dois kilómetros.

Os inglezes trabalham com afincos para a construcção d'esta

linha, para se poderem ligar com as outras povoações, visto que lhes foi negada a concessão d'outras e entre elles a do celebre ramal de La Linea, condenado por anti-patriotico e perigoso para a Hespanha.

Quer a linha vá directa de Sierra Carbonera a Campamento, quer se desvie por Boca Leaones, dotar-se-hia Gibraltar d'uma linha ferrea que traria a ruina da Andaluzia.

**Nova estação de Cadiz.** — A divisão dos engenheiros de Sevilha remetteu com despacho favorável ao ministerio de Fomento o projecto para a construção d'uma nova estação de caminho de ferro em Cadiz. Este projecto tinha sido enviado em princípio de março pela companhia dos Andaluzes, já aprovado pelos ministerios da guerra e fomento.

O deputado por Cadiz conferenciou com o ministro das obras publicas pedindo o prompto despacho para que se não demorem as obras já começadas.

Quando, no nosso artigo *Notas de Viagem* a pag. 197 do anno passado nos referimos à actual estação, fizemos notar que ella é provisória, feia e incommoda.

## LINHAS ESTRANGEIRAS

### FRANÇA

As companhias alemãs e austriacas de caminhos de ferro, combinaram com as companhias alemãs e austriacas de navegação, um serviço de tal forma que a realizar-se, os passageiros americanos ao chegar à Europa, fariam a sua travessia por Berlim e Viena, seguindo depois para o Oriente e mar das Indias, sem tocar em França.

Este plano sem dúvida, arrojado, tem por único fim desviar da França todo esse importante tráfego, pois quer na Alemanha, quer na Austria-Hungria, está já montada a venda de bilhetes directos para o Levante, Egypto e India.

As companhias marítimas mandaram fazer grandes vapores destinados especialmente a este serviço.

### SUISSA

Mr. Guyer-Zeller, financeiro bem conhecido de Zurich, acaba de pedir a concessão do caminho de ferro sobre o Jungfrau, apresentando para isso um projecto inteiramente diferente dos anteriormente estudados.

O ponto de partida será a estação de Scheidegg, a mais alta da linha de Wengernalp. A partir de Scheidegg o traçado volta para oeste, passa ao lado de Fallbodenhubel e confina directamente com o geleiro de Eiger. D'ahi dirige-se primeiro para este, depois para o sul, por tunnel, para tornejar o massiço de Eiger e chegar a estação do mesmo nome estabelecida em galerias abertas, à altitude de 3100 metros.

D'ahi dirige-se em linha recta, sempre por tunnel, para o Moench e desfiladeiro do Jungfrau que será perfurado a 105 metros da crista; contorna o massiço superior do Jungfrau, para tocar n'um pequeno platô, a 4100 metros acima do nível do mar. Este platô, distante 65 metros do cume, não tem neve no verão. Chegar-se-ha enfim ao cume por um elevador, composto de 2 tubos de ferro concentricos: o tubo interior encerrará o elevador propriamente dito e no intervallo anular uma escada. No meio da linha entre as estações de Scheidegg e Eiger, assim como entre Eiger e o Jungfrau, estabelecem-se paragens para os cruzamentos.

A linha será de 80 centímetros de largura. O raio mínimo das curvas é de 60 metros e a rampa mais forte de 25 p. c.

A parte da linha, a céu descoberto, terá de extensão, 2150 metros e os tunneis 10.250 metros; as curvas representarão 26 p. c. do total do traçado. N'uma variante d'este projecto os algarismos acima referidos são respectivamente de 2500, 8400 metros e 47 p. c., sendo pois a extensão total da linha de 10.9 em logar dos 12.4 do projecto principal.

O motor empregado é a electricidade. Os tunneis são iluminados a luz eléctrica. A força hidráulica será recebida do Trummelbach ou d'um dos dois Lütschine.

Para o projecto principal as despesas estão calculadas em 7.500.000 francos; pela variante o custo da construção desce a 6.600.000 francos.

Calcula-se um rendimento de 5.16 p. c..

### INGLATERRA

Durante o anno de 1893 o numero de accidentes nos caminhos de ferro da Gran-Bretanha, foi o seguinte:

Passageiros: accidentes devidos aos comboios, material movele, etc., mortos 17, feridos 484. Accidentes devidos a outras causas, 89 e 737.

Pessoal: accidentes devidos aos comboios, material movele, etc., 10 e 73. Accidentes devidos a outras causas, 450 e 2.258.

Pessoas que circulavam pela linha, 55 e 30. Pessoas que entraram na linha, incluindo os suicidas, 360 e 135. Outros individuos 30 e 92. Total 1.011 mortos e 4.109 feridos.

A esta cifra ainda se deve juntar a de 80 mortos e 4.687 feridos, em consequência de accidentes ocorridos nas dependencias dos caminhos de ferro, excluindo os occasionados durante as manobras.

O numero de mortes causadas pela circulação de trens nas ruas de Londres, durante o mesmo anno foi de 241 pessoas.

## AVISOS DE SERVIÇO

### Companhia real dos caminhos de ferro portuguezes

#### Transporte de lãs em rama a preços reduzidos

As expedições directas de lãs em rama, das linhas do sul e sueste, para as estações de Castello Branco, Castello Novo, Alpedrinha, Valle de Prazeres, Fatella-Penamacor, Alcaide, Fundão, Tortosendo, Covilhã, Caria, Belmonte, Benespeira, Sabugal e Guarda serão taxadas via Abrantes, pelas tarifas N. B. S. n.º 8 e n.º 1 de pequena velocidade.

Lisboa, 15 de junho de 1894.

*Serviço combinado com os caminhos de ferro do Minho e Douro, Companhias de Madrid-Zaragoza-Alicante e Almansa a Valencia e Tarragona*

#### Remessas destinadas ou procedentes de Barcelona

Segundo comunicam as linhas hespanholas as remessas expedidas das estações de Lisboa, Santarem, Coimbra e Porto, e as de Braga, Valença, Tua e Barca d'Alva, para as estações de Cambriols a Tarragona, Barcelona e mais além ou vice-versa, poderão ser taxadas até ou desde Hospitalet, pela tarifa especial combinada E. P. n.º 3 de p. v., de 1 de fevereiro de 1887, sempre que o expedidor assim o sollicite em a nota de expedição.

No percurso de Hospitalet a Tarragona, Barcelona e mais além, serão as mercadorias taxadas pela tarifas geraes ou especiaes que lhes forem applicaveis.

Lisboa, 20 de junho de 1894.

#### Transportes de dynamite sem capsulas

Com auctorização superior é, desde 20 de julho de 1894, excluída da applicação dos preços de transporte da tarifa geral de leste e norte, a *Dynamite sem capsulas*, sujeitando-se a condução d'este explosivo as disposições legaes vigentes e aos preços e condições da tarifa especial n.º 4 de pequena velocidade, de 28 de agosto de 1889.

Lisboa, 26 de junho de 1894.

#### Modificação dos horários em vigor

##### Linha de Cascaes

Desde 25 do corrente será restabelecido o comboio n.º 161 que sae do Rocio, para Cascaes ás 5, 15 da tarde, não se efectuando comtudo aos domingos e dias santificados. Desde a mesma data o comboio n.º 162 que sae de Cascaes ás 8, 30 da tarde passa a efectuar-se todos os dias.

##### Linha de Cintra

Desde 25 do corrente serão restabelecidos os comboios n.º 115 que parte do Rocio ás 8,45 da manhã e n.º 116 que parte de Cintra ás 11 da manhã.

Desde 2 de julho deixam de se fazer os comboios: n.º 105 que parte do Rocio ás 4,30 da tarde, n.º 108 que sae de Cintra ás 5,45 da tarde, sendo substituidos pelos n.º 119 que sae do Rocio ás 5 da tarde e 120 que parte de Cintra ás 6,15 da tarde.

##### Linha do Oeste

Desde 2 de julho entram em vigor os comboios rápidos entre Lisboa Rocio e Caldas da Rainha sendo o horario o seguinte:

Comboio n.º 77 ás segundas quintas e sabbados; partida de Lisboa Rocio ás 4,30 da tarde; chegada ás Caldas ás 7,30.

Comboio n.º 78 ás segundas quintas e sabbados, partida das Caldas ás 8 da manhã; chegada a Lisboa Rocio ás 10,55.

Lisboa, 23 de junho de 1894.

#### Festas da rainha Santa Izabel, em Coimbra

*Procissões, illuminações, fogueiras, arraial, exposição do tumulo da rainha Santa, serenatas, canções populares, etc., etc.*

Nos dias 4 a 8 de julho de 1894.

Bilhetes especiaes de ida e volta, por preços reduzidos, de varias estações das linhas d'esta companhia para Coimbra, validos, na ida, nos dias 3 a 7 de julho, na volta, nos dias 4 e 9, pelos comboios ordinarios e pelo especial do dia 8 de Figueira a Coimbra e volta.

Os preços dos bilhetes são:

De Lisboa—Rocio ou Santa Apolonia, 1.<sup>a</sup> classe 5.<sup>o</sup> 500 réis, 2.<sup>a</sup> classe 4.<sup>o</sup> 300 e 3.<sup>a</sup> classe 3.<sup>o</sup> 100 réis;

Do Porto, 1.<sup>a</sup> classe 3.<sup>o</sup> 100 réis, 2.<sup>a</sup> classe 2.<sup>o</sup> 400 e 3.<sup>a</sup> 1.<sup>o</sup> 700.

Comboios especiais de 2.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup> classes com bilhetes por preços excepcionalmente reduzidos de Lisboa e do Porto para Coimbra nos dias 7 e 8 de julho:

#### De Lisboa

Ida, dia 7, partida de Lisboa—Rocio ás 12,10 da tarde, chegada a Coimbra ás 6,10 da tarde. Volta, dia 8, partida de Coimbra ás 8,50 da tarde, chegada a Lisboa—Rocio ás 5,3 da manhã.

Preços de ida e volta: 3.<sup>o</sup> 000 réis em 2.<sup>a</sup> classe e 2.<sup>o</sup> 000 em 3.<sup>a</sup> classe.

#### Do Porto

Ida, dia 7, partida do Porto ás 2,30 da tarde, chegada a Coimbra ás 5,38 da tarde. Volta, dia 8, partida de Coimbra ás 7,30 da tarde, chegada a Porto 10,30 da tarde.

Preços de ida e volta: 1.<sup>o</sup> 500 réis em 2.<sup>a</sup> classe e 1.<sup>o</sup> 000 réis em 3.<sup>a</sup> classe.

Para mais preços e condições ver os cartazes affixados nos logares do costume.

Lisboa, 25 de junho de 1894.

## ARREMATAÇÕES

### Caminhos de ferro do Sul e Sueste

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde do 6 do proximo mês de julho, perante a direcção dos ditos caminhos de ferro, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para o fornecimento de 11.000 kilogrammas de óleo mineral escuro.

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

Lisboa, 25 de junho de 1894.

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde de 7 de julho proximo, na secretaria da direcção dos caminhos de ferro do sul e sueste, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para o fornecimento de 30 toneladas de carvão de coke.

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

Lisboa, 26 de junho de 1894.

### Caminhos de ferro do Minho e Douro

Lanço compreendido entre a estação do Porto, em Campanhã e a estação central em S. Bento

#### Estação central — Empreitada E

(Tunnel, terraplenagens, muros e aqueductos da estação central)

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 1.<sup>a</sup> de agosto do corrente anno, ao meio dia, se ha de proceder no governo civil do Porto, e perante o ex.<sup>mo</sup> conselheiro governador do distrito, ao concurso publico para a arrematação da construcção do tunnel, terraplenagens, muros e aqueductos da estação central do Porto, em S. Bento.

O deposito provisorio a fazer para ser admittido como licitante será de 2.500.000 réis, e o deposito definitivo será de 5.000.000.

O projecto, as condições de arrematação e o caderno de encargos podem ser examinados todos os dias uteis, desde as onze horas da manhã até ás tres da tarde, na repartição do serviço de via e obras, na estação do Porto, em Campanhã.

Porto, 31 de maio de 1894.

#### Fornecimento de objectos de escriptorio

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 3 de julho proximo, á 1 hora da tarde, na administração do 1.<sup>a</sup> bairro do Porto e perante o respectivo administrador, se ha-de proceder ao concurso publico para o fornecimento de objectos de escriptorio, constantes da nota junta ás respectivas condições, para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

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

Porto, 4 de junho de 1894.

#### Fornecimento de 10.000 kilogrammas de petroleo

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 6 de julho proximo, á uma hora da tarde, na administração do 1.<sup>a</sup> bairro do Porto, e perante o respectivo administrador, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 10.000 kilogrammas de petroleo para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 33.000 réis.

O deposito definitivo que é obrigado a fazer o concorrente a quem for adjudicado o fornecimento, será de 5 p. c. da importancia total do fornecimento.

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

Porto, 14 de junho de 1894.

### Companhia real dos caminhos de ferro portuguezes

#### Venda de carris

Esta companhia vende carris usados de 6,90 de comprimento em porções minimas de 5000 kil. ao preço de 22.<sup>o</sup> 500 réis por 1000 kilos.

Os pedidos devem ser feitos em carta dirigida ao engenheiro chefe dos armazens, na repartição de contabilidade, em Santa Apolonia.

O pagamento será feito contra a entrega dos carris.

Os carris podem ser examinados no deposito de materiaes em Santa Apolonia.

Lisboa, 22 de maio de 1894.

#### Fornecimento de arame e rede metalica

No dia 26 de julho proximo, pela uma hora tarde, perante a commissão administrativa d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de arame diverso e rede metalica.

As condições 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, 19 de junho de 1894.

#### Fornecimento de artigos d'estofo para carroagens

No dia 26 de julho proximo futuro, pela 1 hora da tarde, perante a commissão administrativa d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de artigos d'estofos para carroagens.

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

Lisboa, 21 de junho de 1894.

#### Fornecimento de cadinhos

No dia 26 de julho, pela 1 hora da tarde, perante a commissão administrativa d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 87 cadinhos.

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

Lisboa, 22 de junho de 1894.

#### Fornecimento de material de via

No dia 23 de julho proximo futuro, pela 1 hora da tarde, perante a commissão administrativa d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de: 5.000 barretas angulares, 7.000 barretas direitas e 15.000 parafusos para barretas.

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

Lisboa, 22 de junho de 1894.

#### Fornecimento de crina e oleado

No dia 19 de julho, pela 1 hora da tarde, perante a commissão administrativa d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de crina e oleado.

As condições e amostras 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, 25 de junho de 1894.

**AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMISSÕES  
RECOMMENDADAS**

**MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS  
RECOMMANDÉES**

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

**Lisboa.** — Rodolfo Reck — Rua dos Douradores, 21.  
**Lisboa.** — Carlos C. Dias — (vinhos, frutas e outras comissões)  
— Rua do Jardim do Regedor, 35.  
**Lisboa.** — C. Mahony & Amaral. — Rua Augusta, 70, 2.  
**Lisboa.** — D. Pedro Serrano — R. da Magdalena, 192.  
**Lisboa.** — Compagnie des Wagons-Lits. — Rua do Príncipe.  
**Londres.** — F. Demolder — 4, Holmdala Road Amburst Park.  
**Londres.** — E. C. — A. Hartrodt. — 49, Fenchurch Street.  
**Madrid.** — Cesar Fereal. — Agente commercial da Companhia  
Real — Echegaray.  
**Madrid.** — Sorbet et Compagnie — Messageries des Grands Express  
Européens.  
**Porto.** — Augusto Lavarré — Rua de S. Francisco.  
**Santarem.** — José F. Canha.  
**Valencia d'Alcantara.** — D. Alejandro Campero.  
**Vienna.** — Sorbet et Compagnie — Messageries des Grands Ex-  
press Européens.

## AGENDA DO VIAJANTE

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

**AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR.**

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

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

**LISBOA** **Braganza Hotel** — Salons, vue splendide sur la  
mer, service de 1.<sup>er</sup> ordre — Propri. Victor Sasseti.

**LISBOA** **Hotel Durand** — Rua das Flores, 71 — 4.<sup>th</sup> 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 comer-  
cio, theatros e passeios — aposentos para famílias —  
Diaria 1\$200 a 4\$500 rs.

**LISBOA** **Hotel Avenida** — Maison de 1.<sup>er</sup> ordre — vue splen-  
dide — salons pour familles — voitures — Avenida, 55 —  
Propri. João da Matta, 1.<sup>er</sup> cuisinier du Portugal.

**LISBOA** **Hotel Borges** — Chiado, 168 — Tres frânes, pro-  
ximo dos theatros e centro da cidade — ascensor — te-  
léfono — banhos, etc.

**LISBOA** **Grand Hotel de l'Europe** — Maisons française  
de 1.<sup>er</sup> ordre — au centre de la ville — Propri. M. Es-  
trelle, 16, rue do Carmo.

**LISBOA** **Hotel Francfort** — T. de Sta. Justa. No centro do  
comercio, a 5 min. da estação do Rossio — Grande con-  
forto, bons quartos de 1\$000 a 2\$000 rs. por pess.

**LISBOA** **Francfort Hotel** — No centro da cidade — Aposen-  
tos para famílias Preços modicos. Mesa redonda as 4 e  
6 horas da tarde, 600 rs. — Tres frânes, Praça de D. Pedro, 113.

**LISBOA** **Hotel Americano** — P. de S. Paulo, n.<sup>o</sup> 3. — Pro-  
ximo dos caes e banhos do arsenal. — Bons quartos e  
aposentos. — Preços: de 1\$000 rs. para cima.

**CASCAES** **Hotel Central** — De 1.<sup>er</sup> ordre — Cuisine et ser-  
vice français — Salles de lecture et de conversation  
— Grand confortable — On parle toutes les langues.

**CASCAES** **Hotel do Globo** — Praça da Rainha D. Amélia.  
Um dos melhores da villa, esplanada esmerada, jantares  
para casamentos, etc. — Proprietaria Anna Vieira.

**CINTRA** **Hotel Nunes** — Esplendidos pavimentos, quartos con-  
fortáveis, serviço esmerado. Diaria 1\$600 a 2\$000 rs.  
— Propri. João Nunes.

**CINTRA** **Hotel Netto** — Serviço de primeira ordem, aposentos  
confortáveis e asselados, almoços e jantares, mesa redon-  
da ou separada, magnificas vistas de terra e mar, casa de jantar para  
100 pessoas. Preços razoáveis.

**MAFRA** **Hotel Moreira** — no largo, em frente do convento. —  
Bellas accommodações desde 1\$000 réis por dia ate 1\$500.  
— Reducción de preços para caixeiros viajantes.

**TORRES VEDRAS** **Hotel dos Cucos** — Ayenda Casal  
Ribeiro — Renovado e aumentado —  
condução gratis aos banhos dos Cucos — commodidade, acoio e hygie-  
ne — preços 1\$000 a 1\$400 réis — Gerente Ernesto Nobre.

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

**BUSSACO** **Hotel Restaurant da Matta** — Service de  
1.<sup>er</sup> ordre. Seul établissement situé au centre de la  
matta. — Propri. Paul Bergamin.

**PRAIA DA NAZARETH** **Grand Hotel Club** — Ma-  
gnificas accommodações, acoio  
inexcedivel, bom serviço, preços modicos, trens d'aluguer e carreira,  
para as estações de Gella e Vállado — Propri. A. de S. Romão.

**PORTO** **Hotel de Francfort** — O melhor e mais central da  
cidade — Salões, banhos, correio e telephone — Serviço  
de 1.<sup>er</sup> ordem — Propri. Adriano & François.

**PORTO** **Hotel Bragança** — A melhor situação da cidade, ex-  
cellentes comodos para famílias e para uma pessoa. Ba-  
nhos a toda a hora. Mesa, serviço de 1.<sup>er</sup> ordem e com vinhos à descrip-  
ção — Diaria 1\$000 a 1\$500 rs. — Prop. B. Machado Coelho.

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

**PORTO** **Hotel Continental** — R. Entreparedes (Frente a Ba-  
talla). Serviço de 1.<sup>er</sup> ordem, preços moderados. Frente  
do correio, theatros, muito central. — Propri. Laípez Mundós.

**PORTO** **Grande Hotel America Central** — Um dos me-  
lhores da cidade, magnificas salas e quartos, ba-  
nhos. Acoio e bom serviço. 1\$600 a 1\$400 rs. diarias.

**COVILHÃ** **Hotel Central do Castella** — Largo do Pelon-  
cio — Bom serviço de mesa, quartos confortáveis  
desde 1\$000 rs. per dia.

**GOUVEIA** **Hotel Hortas** — Paragem indispensável aos que  
se dirigem à Serra da Estrela. Bom serviço. Três e  
cavalo para a Serra e caminho de ferro. Preços medicos.

**SEVILHA** **Hotel d'Europe** — Fonda de Europa — Propri. Ber-  
nardino Ricca. Salão de leitura. Ônibus na estação.  
Calle Gallegos, 19. Sierpes 95. Mesa redonda as 6 horas. Falha-se ita-  
liano, inglez, francêz e portuguez.

**SEVILHA** **Gran Fonda de Madrid** — Principal estabele-  
cimento de Sevilha — iluminación electrica — luxuo-  
sos padeos — sala 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** — Propri. Cristóbal Gami-  
berio — Calle del Marques de Larios, 9 — Bellos apos-  
entos, excellento serviço de 5 a 7.50 pesetas por dia.

**GRANADA** **Hotel Victoria** — Propri. Federico Iniesta. Sítio  
o mais central, proximo do commercio e dos thea-  
tros. Preços moderados. Central do caminho de ferro.

**ROMA** **Grande Hotel Continental** — Proximo da Estação  
Central e de todas as antiguidades e attractivos, na parte  
mais hygienica da cidade — 250 quartos — todo o conforto moderno.  
— Diaria, desde 10 francos, sem vinho — Prop. P. Lugani.



# CALDAS DA FADAGOSA MARVÃO

Distrito de Portalegre

Abertura do estabelecimento em 24 de junho. Excellentas aguas mineraes para doenças de pelle, rheumatismo, estomago, feridas, etc. O estabelecimento tem magnificas accommodações a 400, 700 e 1.200 réis, comprehendendo banhos, meza e mais serviços. Ha bilhar e outras distrações.

**Viagem** — Faz-se toda em caminho de ferro até Marvão — (Ramal de Caceres), d'ahi, 4 kilometros em bons carros, que á chegada dos comboios se acham na estação.

Dá esclarecimentos — Eduardo Magalhães, Marvão.



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

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

## DYNAMITE GOMMA

1\$100 reis o kilo

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

## Fabrica na Trafaria

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

Capsulas, a caixa de 100: D. — 540 réis — T. 800 Q. 950 réis.  
 Mecha ou rastilho, preços conforme a qualidade.

FABRICA

DE

H. SCHALCK, SUCCESSORES

Calçada do Cascão — Lisboa

Premiado em todas as exposições — Depositos: em Lisboa  
 R. da Magdalena, 17, 1.º, no Porto: R. do Almada, 141

PRODUCTOS

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

## DEPOSITO DE PRODUCTOS CERAMICOS

—► DE —  
 João Carlos da Fonseca  
 66 — Rua de Vasco da Gama — 66  
 LISBOA

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

Preços limitadissimos

DAVHAM

Distribuidor de Portaria

M. Gonsalves

Cirurgião-dentista

RESIDÊNCIA

O APOIO CONSULTORIO

L. do Calvario, 22, 2.º R. N. do Almada, 69, Lisboa.

EMPREZA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR  
PARA O  
**ALGARVE E GUADIANA**  
Carreira oficial  
**O vapor GOMES IV**  
Commandante ROCHA JUNIOR

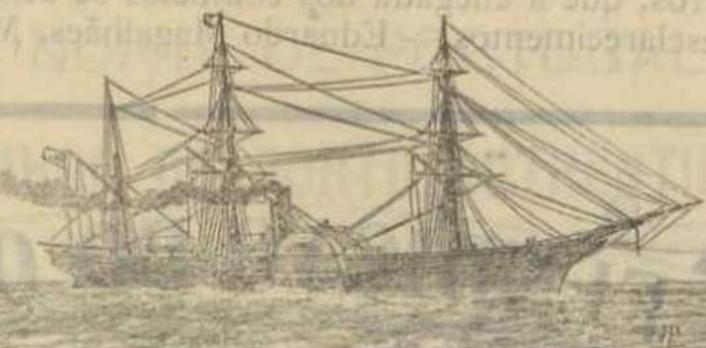


SAIRÁ no dia 1 de julho, às 9 horas da manhã, para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro, Olhão, Tavira e Villa Real de Santo António.  
Para carga, encomendas e passageiros, trata-se no Largo dos Torneiros, n.º 5.

Alberto R. Centeno &amp; C.º

Royal Mail

STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

**LOURENÇO MARQUES**O paquete **ANGLIAN** que sahirá a 3 de julho

As accommodações para passageiros são inexcedíveis 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 &amp; C.º—R. dos Capelistas, 31, 1.º

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

## Vapores a sahir do porto de Lisboa

**Anvers**, vapor franez St. Jacques. Sahira a 2 de julho. Agentes, Henry Burnay & C.º Rua dos Fanqueiros, 10.

**Bahia, Rio e Santos**, vapor alemão Pernambuco. Sahira a 11 de julho. Agente, E. George, R. da Prata, 8.

**Bordeaux**, vapor franez, La Plata. Sahira a 24 e 25 de julho. Agentes, Tortades & C.º

**Bordeaux**, vapor franez, Equateur. Sahira de 13 a 15 de julho. Agentes, Tortades & C.º

**Bordeaux, Plymouth e Liverpool**, vapor inglez, Galicia, Sahira de 5 a 6 julho. Agentes, E. Pinto Basto & C.º Caes do Sodré, 64, 1.º

**Brazil, e Rio da Prata**, vapor inglez Nila. Sahira a 2 de julho. Agent. Knowles Rawes & C.º R. d'El-Rei, 31, 1.º

**Cabo Verde, e Guiné**, vapor portuguez, Bissau. Sahira a 2 de julho. Agente, E. George, R. da Prata, 8.

**Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres**, vapor franez, Congo. Sahira a 23 de julho. Agentes, Tortades & C.º

**Dakar, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres**, vapor franez, Brésil. Sahira a 8 de julho. Agentes, Tortades & C.º

**Hamburgo**, vapor alemão, Olinda. Sahira a 7 de julho. Agente, E. George, Rua da Prata, 8.

**Hamburgo**, vapor alemão, Cintra. Sahira a 2 de julho. Agente, E. George, R. da Prata, 8.

**Lourenço Marques**, vapor inglez, Anglian. Sahira a 3 de julho. Agentes, Knowles Rawes & C.º R. d'El-Rei, 31, 1.º

**Pernambuco, Rio e Santos**, vapor alemão, Santos. Sahira a 18 de julho. Agente, E. George, R. da Prata, 8.

**Pernambuco, Rio e Santos**, vapor alemão, Patagonia. Sahira a 4 de julho. Agente E. George, Rua da Prata, 8.

**Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Ayres**, vapor franez Matapan. Sahira a 4 a 5 de julho. Agentes, Tortades & C.º

**Rio de Janeiro, e portos do Pacífico**, vapor inglez Sopata. Sahira a 11 de julho. Agentes E. Pinto Basto & C.º Caes do Sodré, 64, 1.º

**S. Miguel, Terceira, Graciosa, S. Jorge, Caes do Pico, Fayal, Flores e Corvo**, vapor portuguez, Açor. Sahira a 5 de julho. Agente Germano Serrão Arnaud, Caes do Sodré, 64, 1.º