

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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

Proprietario director: **L. DE MENDONÇA E COSTA** — Engenheiro consultor: **C. XAVIER CORDEIRO**
Redactores: Madrid, **D. Juan de Bona**; Bruxellas, **Alb. Urban**, Eng.; Rio de Janeiro, **Hippolyte de Baère**, Eng

REDACÇÃO — Rua do Loreto, 43 — LISBOA

SUMMARIO

Estatísticas ferro-viarias.

Sadi Carnot.

A nossa carta da Belgica, por A. Urban.

Mais uma representação do Centro Commercial do Porto.

Parte official. — 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). — Recetta do caminho de ferro de Mormugão.

Tarifas de transporte.

Viagens baratas a Coimbra.

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

O homem electrico.

A tracção electrica.

Publicações recebidas.

Carteira dos accionistas.

Boletim financeiro, de Lisboa, por J. F.

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

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

Recetas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.

Horario dos comboios em 2 de julho.

Linhas portuguezas — 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 horarios — Apeadeiro do Monte Estoril.

Linhas hespanholas — Inauguração de linhas — Léon a Matallana de Vegacervera — Albacete a Orecera — Porta de Atocha a praça de Olavide — Avilés a San Juan d^o Nieva — Malaga a Coin e Malaga a Nerja — Laredo a Treto — San Vicente de Sarriá-Antunez — Monistrol ao Monasterio de Monserrat — Madrid-Zaragoza-Alicante — Zaragoza a Barcelona — Mérida a Sevilha — Nova linha mineira — Malaga a Campamento — Nova estação de Cadiz.

Linhas estrangeiras — França — Suissa — Inglaterra.

Avisos de serviço.

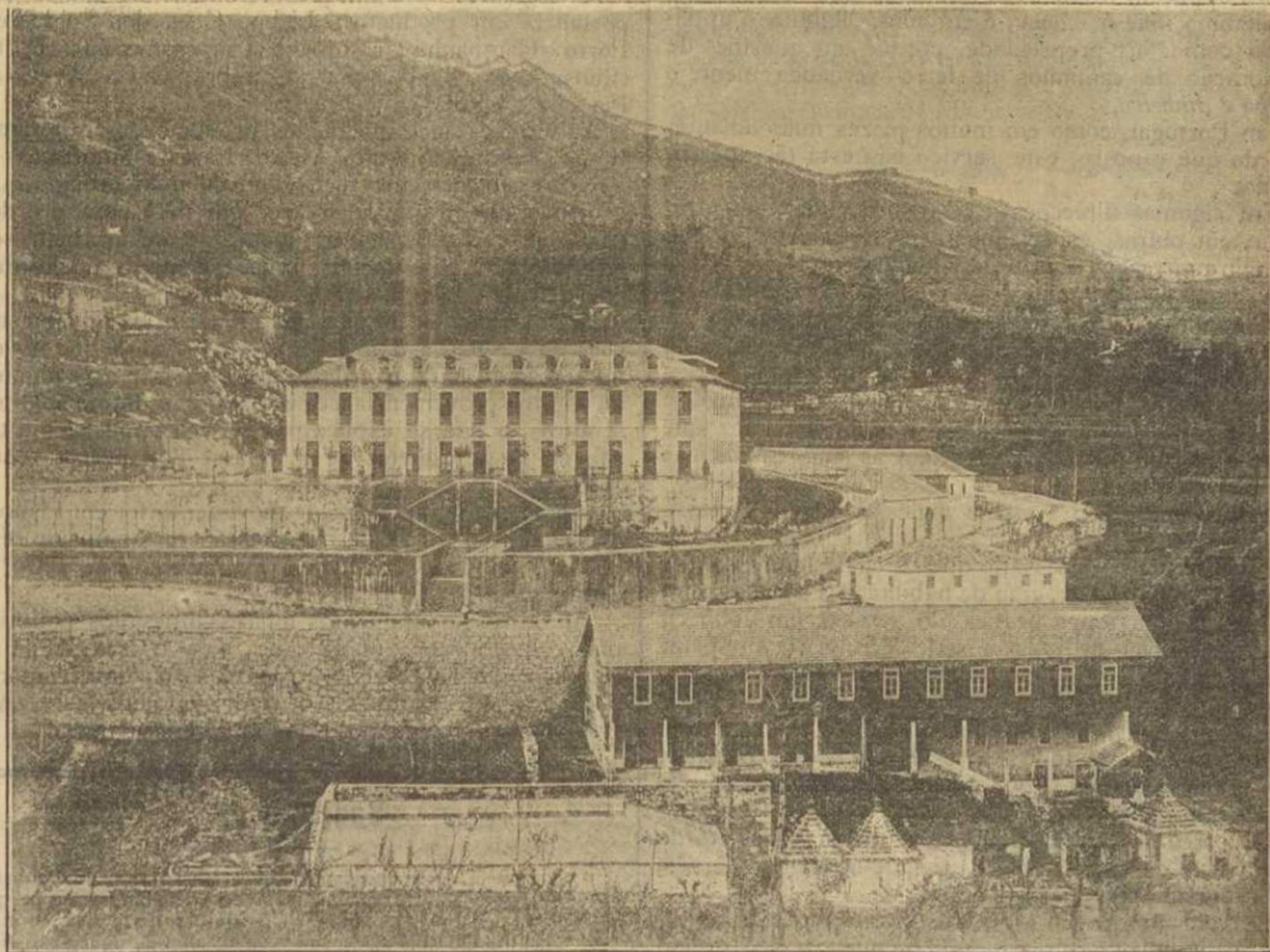
Arrematações.

Casas recommendadas.

Agenda do viajante.

Annuncios.

Vapores a sahir d o porto de Lisboa.



O estabelecimento das thermas de Caldellas. (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 sciencia economica; especialmente, porém, na industria ferroviaria, tornam-se elles d'uma indispensabilidade tal que a sua falta pôde originar os mais graves prejuizos, as maiores quebras no trafego, 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 rapido possivel, mas o certo é que tão delicado é este trabalho que a falta de qualquer d'estes requisitos, prejudica immenso 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 resumidos 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 augmento d'esta ou d'aquella mercadoria, de tal procedencia ou para tal destino.

Este systema demonstra bem claramente que os inglezes applicam a todos os ramos da sua actividade o seu lemma *time is money*, e em cousa 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 razoavel grau de adiantamento.

É uma pequena linha — dir-nos-hão — com um reduzido numero de estações, sem complicações de ramoes, pouco trafego, 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 atrazo?

Empregar aqui o systema inglez é difficil, impossivel mesmo.

Para isso seria necessario que os chefes das estações tivessem muito maior grau de habilitações do que teem, em geral, uma longa pratica do serviço, um conhecimento razoavel 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 habitos; não admira, portanto, que aquelle *desideratum* se não possa conseguir.

Occorreu-nos tratar d'este assumpto a proposito 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 paginas em grande formato e divide-se em:

Classificação das estações por ordem alphabetica, 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 capitulos, 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.

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

Com effeito, 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, porem, uma diminuição de 122 contos, em passageiros, apesar do augmento de movimento de 163 mil, e um accrescimento de productos de mercadorias de 120 contos tendo augmentado este trafego 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 poderiamos colher n'este util trabalho, mas o facto d'elle se referir a um anno menos recente, torna desnecessario occuparmo-nos agora d'isso, reservando-nos para analysar mais miudamente o que se referir a 1893.

Sadi Carnot

Querendo a nossa redacção associar-se ao lucto que cobre a grande nacionalidade franceza, pelo traiçoeiro attentado de que foi victima 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.

Começou em 1 de junho o novo serviço entre Ostende e Vienna. Até então a Belgica não offerecia serviço rápido 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 relógios em Vienna adiantam uma hora sobre os nossos.

E' consideravel a economia de tempo e muito apreciaveis são todas as facilidades do novo serviço, e como elle se está fazendo muito regularmente, desvia os passageiros inglezes 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 official: segundo ordem de serviço da administração dos caminhos de ferro, os trens-expressos 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, augmentam 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 capitulo 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, avalie-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 vãos, 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 inglezes.

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 realisarão n'esta capital nos dias 12 a 14 do corrente, por occasião da recepção dos membros do congresso internacional da imprensa.

Nesse programma devia figurar uma grande festa militar que se realisaria na grande *hall* do parque do Cinquantenario, organizada 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 realisar. E isto é tanto mais lamentavel, quanto é certo que serviria para dar, aos jornalistas do mundo inteiro, uma idéa dos soberbos locais 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 chavito*.

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

Se, porem, tomamos o percurso effectivo temos 4 kilometros em vez de 6, em todos os casos e portanto a differença reduz-se a $\frac{48 \times 2}{3}$ 32 réis, por 1:000 kilogrammas.

E para isto se incommodou 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 OFFICIAL

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 extincta junta consultiva de obras publicas e minas, e tendo sido ouvida a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes: ha por bem approvar o projecto datado de 1 de junho de 1891, da parte entre o perfil O e o perfil 22, na extensão de 399^m,35 do lanço dos caminhos de ferro do Minho e Douro, comprehendido 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 importancia de réis 22:073,540. Outrossim determina o mesmo augusto senhor que o director dos referidos caminhos de ferro faça proceder á execução dos trabalhos por empreitadas ou tarefas, ficando auctorisado a despende n'este serviço até á totalidade do orçamento mencionado, devendo o mesmo director entender-se com a direcção da companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, quanto á execução das obras na parte que interessa á 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.ª Repartição da direcção geral da contabilidade publica

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

1.º É da exclusiva competencia da 3.ª repartição da direcção geral da contabilidade publica, no ministerio do reino, dos governos civis dos districtos do continente, e dos commandos das guardas municipaes 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 necessario 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 auctorisação, conforme o modelo A, que será enviado ao ministro do reino, pela 3.ª repartição da direcção geral da contabilidade publica, e só depois d'este documento ser devolvido com a nota de ter sido concedida a auctorisação, 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 auctorisação precedente, ficando, porém, os governadores civis pessoalmente responsaveis pela despesa correspondente, quando a auctorisação 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 auctorisações, tendo, assim como estas, numeração especial para cada anno economico.

4.º As auctorisações a que se referem os dois numeros antecedentes serão registadas, tanto na 3.ª 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 auctorisação de transportes, são pessoalmente responsaveis por qualquer differença 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 despende em transportes relativos a cada um dos serviços de policia e de saude publica, não sendo permittida 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 mezes antecedentes do mesmo anno economico.

7.º As contas dos transportes requisitados pelos governos civis continuarão a ser enviadas á 3.ª repartição da direcção geral da contabilidade publica para serem satisfeitas opportunamente 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 municipaes de Lisboa e Porto requisitarem serão pagas pelas dotações das mesmas guardas, a cujos commandos deverão continuar a ser remettidas as respectivas contas.

9.º Fica sem effeito a circular da 3.ª 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.ª Repartição — 3.ª 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 praso da construcção das linhas ferreas, de todos os materiaes e utensilios, machinas, combustiveis que forem necessarios para a construcção e exploração das linhas ferreas e seus ramaes ou prolongamentos, como tambem para as obras do porto da bahia do Lobito.

Art. 45.º A empresa terá a faculdade de, nas mesmas condições technicas, prolongar o caminho de ferro do Lobito até Kimbandi e d'ahi dirigir ramaes para as fronteiras nordeste, leste e norte da provincia, bem como de prolongar o caminho de ferro de Mossamedes para além do terminus na Chella e d'este ponto irradiar quaesquer ramaes, mas perderá o direito exclusivo a estas construcções, se dentro do praso 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 praso 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 Machado.

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

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 quaes dois serão nomeados pelo governo e dois pela empresa.

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

Art. 50.º As auctoridades da provincia de Angola, e, com especialidade, as de Benguella 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.º 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 à empresa para a exploração das florestas e para a entrega dos terrenos, na conformidade do § 4.º do n.º 7.º do artigo 43.º d'este contracto, sem dependencia de auctorisações parciaes e successivas.

Art. 52.º A empresa póde começar a construção dos caminhos de ferro em um ou mais pontos, conforme julgar conveniente para o seu mais rapido acabamento.

Art. 53.º A empresa submeterá á approvação do governo quaesquer alterações nos planos que tenham sido adoptados.

Art. 54.º Reputar-se-hão resolvidos em sentido favoravel ás propostas da empresa os assumptos sobre que não tenha havido resolução alguma dentro de um praso de quatro mezes a contar da data da sua apresentação na secretaria d'estado dos negocios da marinha e ultramar ou na secretaria do governo geral da provincia de Angola, conforme tenham de ser resolvidos, respectivamente, pelo governo de Sua Magestade ou pelo governo geral da provincia.

Art. 55.º A empresa não é obrigada a estabelecer officinas especiaes para a construção do material circulante.

Art. 56.º 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.º do n.º 6.º do artigo 43.º d'este contracto.

Art. 57.º A falta de cumprimento das clausulas mencionadas no artigo 1.º d'este contracto fará *ipso facto*, annullar a concessão, passando a ser propriedade do estado todo o material fixo 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.º 1.º do artigo 1.º, a annullação da concessão será unicamente imposta a este.

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

Secretaria d'estado dos negocios da marinha e ultramar, em 29 de abril de 1894 = João Antonio de Brissac das Neves Ferreira.

3.ª Repartição — 2.ª Secção

Caminho de ferro de Mormugão

Mappa da receita e despesa no 4.º trimestre de 1893

Receita

Designações	Kilometros explorados	Numero de passageiros	Peso	Importancia
Grande velocidade:				
Passageiros.....	82	70:547,5	—	6:394,412
Bagagens e recovagens.		—	—	821,223
Diversas.....		—	—	1:057,064
Mercadorias.....		—	33.767:806,57	55:863,651
		70:547,5	33.767:806,57	64:136,336

Despesa

Conservação (via e obra).....	6:058,915
Tração (locomotivas, combustivel, pessoal).....	8:187,925
Material circulante (limpeza e reparação).....	1:099,587
Trafego (pessoal, expediente das estações, etc.)....	2:472,060
Diversas (encargos geraes, despesas do porto, diversas e especiaes).....	30:652,031
	48:470,518

Resumo

Receita.....	64:136,336
Despesa.....	48:470,518
Saldo.....	15:665,842

Secretaria d'estado dos negocios 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 secção 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.º 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 Sadurni, Gelida, Martorell, Papiol, Molins de Rey, San Feliu, 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 expedições que se apresentem, pela tarifa especial n.º 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 vaer ser tornada extensiva ao sentido inverso d'aquelle em que era applicavel, 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.

Lãs para a Beira Baixa. — Conforme o *aviso* que publicamos, ficou estabelecido que as lãs expeditas 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.º 8 e d'essa estação a destino, da especial n.º 1 applicavel n'aquella 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 quizer 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 occupações, e chega a Coimbra a tempo d'elles jantarem e assistirem, á noite, ás grandes illuminações e fogo 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 agricolas e industriaes das freguezias do sul do Mondego, outra procissão, illuminações, etc. Dia 6: festas religiosas, grande serenata no Mondego. Dia 7: continuação das festas religiosas, corrida de velocipedes e corridas de cantaros, fogos d'artificio, illuminação e danças populares. Dia 8: procissão solemne, illuminações, etc.

THERMAS, CAMPOS E PRAIAS

IV

Caldellas

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

Situadas n'um dos mais bellos pontos dos muitos deliciosos pontos da provincia do Minho, se a sua dosagem mineralisada 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 provincia do Minho; a uns 10 kilometros 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 Albitio, 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 cidade 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 attestam inscripções 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 elephantiasse; a do *Poço do rheumatismo* e a da *Bica Barbosa* cuja agua é menos mineralisada e mais fria, apenas 21° de temperatura, emquanto que a primeira é de 32° e a segunda de 30°.

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

São empregadas, com enorme vantagem, no tratamento das dyspepsias estomacaeas, engorgitamentos chronicos do figado e baço, lythiasse herpetica e renal, rheumatismo, gotta e em alguns casos nervosos. Em resumo, ás affecções do estomago intestino, figado 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 dosapparelhos 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 emquanto 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 acanhada e incompleta.

Este anno foi inaugurada a sala junto do hotel e em communicacão 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 tenham que os tomar antes do ducho, 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 hospedes; verdadeiro modello na sua disposicão e accomodações, nos seus espaçosos quartos, voltados aos quatro ventos, offerece sempre meio de encontrar ali frescura e abrigo dos ardores do sol. Do seu terraço, das suas 150 janellas disfructam se os mais esplendidos panoramas, para qualquer lado que se olhe.

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

O clima de Caldellas é, como já dissemos, excellente, 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 caravanas que facilmente se reúnem, pelo convívio facil entre os hospedes 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 epocha passada as aguas de Caldellas foram frequentadas por 572 doentes sendo 124 atacadas de affecções do aparelho digestivo, como dyspepsias, gastrites, etc., 10 de doenças dos bronchios, larynge e tuberculose, 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, 203 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 encomendas. 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 cavallo.

Os gazes queimados saham pela parte superior do casco em forma de pennacho e o vehiculo 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 spectaculo 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, utilizada em beneficio do progresso e da civilização. 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 supposições que se faziam sobre o seu exito, porque *la fusée électrique*, 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 experiencia o que mais se desejava saber era a força de tracção da nova machina, e a acção 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 électrique é manobrada facilmente, apesar da sua complicada apparencia, por trez empregados, um encarregado da alimentação da caldeira, outro da conducção do vapor e finalmente outro que dirige o aparelho electrico.

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

Compondo-se o comboio de 8 grandes carruagens de 1.^a classe, nas quaes seguiam 240 convidados, o trem sahiu de Paris ás 9 horas da manhã, no meio de acclamações 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 systema actual, encurtando prodigiosamente as distancias, 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 Monaco.

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

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

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 liquidos, 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 Seguiet, 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.º 3 do 5.º 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 Meneres, 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 assumpto, por parte dos nossos cultivadores para exportação.

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

des Kaufmännischen Rechnens, systema de applicação dos methodos praticos de calculo rapido, abreviado e mental, aos ramos mais importantes do commercio, operações sobre mercadorias, cambios, moedas, comissões, juros, contas correntes, vencimento commum, regras de percentagem, fundos, acções, 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, emquanto 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 lê-lo em grande parte.

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

Se é difficil 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 sede da companhia, rua Capello n.º 5, em Paris na thesouraria do comptoir national d'es-compte na rue Bergère, em Londres na casa Morton Rose & C.ª Bartholomew Lane E. C.

Companhia real dos caminhos de ferro através de Africa

Sociedade anónima 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—25.219—28.435—32.697—33.432—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 sede da companhia, rua de Bellomonte, 49.

Em Lisboa, no London and Brazilian Bank Limited.

Em Londres, no Capital and Counties Bank Limited.

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

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

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 diplomatica parece estar tambem em bom termo de liquidação, o que muito concorrerá para desfazer os attrictos 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 franceza, Mr. Carnot, emocionou a Europa e o mundo, reflectindo se immediatamente 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 sensível que seja a perda de um homem de tal valor, não pôde abalal-as sequer ou compromettel-as. O novo presidente, Mr. Casimir Périer, offerece todas as garantias.

O *Diario do Governo* publicou hoje a nova lei orçamental e o decreto de revisão da contribuição industrial. O relatório do ministro da fazenda, documento muito extenso e interessante, expõe a situação geral financeira, que, na opinião do illustre ministro, é menos difficil do que se poderia suppor, sendo o deficit orçamental ordinario de 1.500 contos de réis. O anno agricola afigura-se excellente, havendo trigo para dez mezes, o que evitará a grande importação de cereaes e consequentemente a saída de ouro para o seu pagamento no estrangeiro. O relatório 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 tambem 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 tem acompanhado as oscillações do cheque sobre Londres, sem o costumado desvio. Cambio do Brazil frouxo.

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

A divida 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 prediaes (ass.) de 6 p. c. tem 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
Bolsa de Lisboa :															
Inscrições assent.....	-	-	35,30	-	-	35,20	35,20	35,30	-	35,30	35,15	34,15	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	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bolsa de Londres 3 %:	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
Bolsa de Paris 3 %:...	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. ^a Real Portugueza.	12.500	12.000	—	—	—	—	12.000	—	—	12.000	—	—	—	—
	OBRIG. Comp. ^a Real Port. 3 0/0	—	28.500	28.800	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» C. ^a Real Port. 4 1/2 0/0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Comp. ^a Nacional.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Atravez d'Africa.....	70.000	71.800	72.000	72.000	—	—	72.000	—	—	72.000	71.100	—	—	—
Paris.....	ACÇÕES Comp. ^a Real Portugueza.	47,50	—	—	47,50	—	50	45,25	45,25	—	—	45,25	—	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal.	45,25	49	50	50	—	50	50	—	—	—	—	—	—	—
	» Norte de Hespanha....	103	101	102	100	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Madrid-Zaragoza-Alicante	146	145,50	145	145	146	145	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Andaluzes.....	179	—	176	176	180	176	—	—	—	—	—	—	—	—
	OBRIG. Comp. ^a Real Portugueza.	123,50	122,50	123	123	122,75	122,50	122	—	—	121	121	121,50	121,50	—
	» C. ^a da Beira Alta.....	78,50	77,50	78,25	—	—	77	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal.	160	—	155	156	160	160	160	—	156,25	160	159	160	160	—
Amsterd..	» Norte Hespanha f. ^a hypot.	268	266,50	264,25	264,50	266	267	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Atravez d'Africa.....	—	60	—	—	58,75	—	59,75	—	—	—	—	—	59,75	—
Bruxellas..	» Atravez d'Africa.....	—	64	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	64	—

Receita dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas			Periodo de exploração		RECEITAS NO PERIODO						DESDE 1 DE JANEIRO			
					1894			1893			Totaes		Differença a favor de	
					Kil.	Totaes	Kilome-tricas	Kil.	Totaes	Kilome-tricas	1894	1893	1894	1893
COMPANHIA REAL	Antiga rede	4 10	Junho	690	Réis 46.266:000	Réis 67:032	690	Réis 53.542:489	Réis 77:597	1.124.817:000	1.184.082:374	-	59.265:374	
	e nova não garantida.	11 17	"	"	46.906:000	67:979	"	53.542:489	77:597	1.171.723:000	1.237.624:863	-	65.901:863	
	Nova rede	4 10	Junho	380	6.959:000	18:313	380	6.592:005	17:347	110.653:000	116.280:384	-	5.717:384	
	garantida.	11 17	"	"	7.228:600	19:021	"	6.592:005	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.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		28 3	Junho	253	4.318:662	17:069	253	4.265:440	16:838	104.153:544	117.233:401	-	13.079:837	
Beira Alta.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Nacional (Mi-randella e Vi-zeu).....	30 6	Maio	105	1.163:912	11:084	105	1.251:158	11:913	19.783:978	23.614:446	-	3.830:468		
	7 13	"	"	976:509	9:300	"	1.161:469	11:061	20.760:487	24.775:615	-	4.015:128		
	14 20	"	"	946:203	9:011	"	1.318:686	12:558	21.706:690	26.094:301	-	4.387:611		
Norte de Hespa-nha.....	27 2	Junho	3393	Ps. 1.645:281	Ps. 466	3393	Ps. 1.480:862	Ps. 436	Ps. 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-goza—Alican-te.....	28 3	Junho	2672	1.021:863	382	2672	955:283	357	21.673:237	21.420:716	-	252:521		
	4 10	"	"	1.032:985	386	"	994:476	372	22.706:223	22.415:192	-	291:031		
	11 17	"	"	1.003:960	375	"	939:150	351	23.710:183	23.354:342	-	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	6.266:315	-	335:264		
	4 10	Junho	180	49:133	272	180	47:366	263	1.107:636	1.001:339	106:297	-		
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	1.094:993	146:847	-		

HORARIO OFFICIALMENTE 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. 8-45 t.	Cheg. 7-20 m.	Part. 2-45 t.	Cheg. 4-30 m.	Part. 8-45 m.	Cheg. 7-30 m.	Part. 8-0 m.	Cheg. 4-55 t.	Part. 5-0 m.	Cheg. 8-10 m.
10-0 t.	10-30 m.	7-0 t.	5-30 m.	2-0 t.	3-0 t.	4-30 t.	2-45 m.	8-20 m.	10-45 m.
Lisboa C.S.-Port.	Port.-Lisboa C.S.	Lisboa R.-Cintra	Cintra-Lisboa R.	Bomfaca-Caso.	Caso-Bomfaca	Lisboa T. P. Ext.	Ext.-Lisboa T. P.	Porto-B. d'Alva	B. d'Alva-Porto
7-30 m.	9-0 t.	11-0 m.	12-3 t.	8-30 m.	9-32 m.	8-0 m.	3-45 t.	7-40 m.	3-15 t.
8-45 m.	10-30 t.	11-30 m.	12-52 t.	10-15 m.	11-3 m.	4-30 t.	11-10 t.	10-40 m.	6-30 t.
Aveiro a Porto	Porto a Aveiro	Lisboa R.-Cintra	Cintra-Lisboa R.	Abrantes-Guard.	Guard-Abrantes	Lisb. T. P.-Setub.	Setub.-Lisb. T. P.	Porto-B. d'Alva	B. d'Alva-Porto
4-0 m.	6-25 m.	1-30 t.	2-33 t.	1-15 m.	9-25 m.	8-0 m.	10-0 m.	7-40 m.	3-15 t.
4-15 t.	6-37 t.	1-30 t.	2-33 t.	1-45 t.	11-30 t.	4-30 t.	6-25 t.	10-40 m.	6-30 t.
Lisboa R.-V. Aio.	V. Aio.-Lisboa R.	Lisboa R.-Cintra	Cintra-Lisboa R.	Lisboa R.-Sacav.	Sacav-Lisboa R.	P. Novo-Setub.	Setub.-P. Novo	Porto-B. d'Alva	B. d'Alva-Porto
7-30 t.	5-10 m.	11-30 m.	12-52 t.	6-45 m.	7-33 m.	3-15 t.	3-42 t.	7-40 m.	3-15 t.
8-45 t.	6-30 m.	10-30 m.	11-49 m.	10-15 m.	11-3 m.	4-30 t.	6-7 m.	10-40 m.	6-30 t.
Lisboa R.-Badaj.	Badaj.-Lisboa R.	Lisboa R.-Cintra	Cintra-Lisboa R.	Fig. V. Form.	V. Form.-Fig. V.	Beja-C. Branca	C. Branca-Beja	Porto-B. d'Alva	B. d'Alva-Porto
7-30 t.	6-35 m.	1-15 t.	2-42 t.	5-25 m.	3-30 t.	4-15 t.	7-6 t.	7-40 m.	3-15 t.
7-0 t.	6-30 m.	1-15 t.	2-42 t.	5-25 m.	3-30 t.	4-15 t.	7-6 t.	7-40 m.	3-15 t.
Lisboa C.S.-Bad.	Bad.-Lisboa C.S.	Lisboa R.-Cintra	Cintra-Lisboa R.	Figueira-Pamp.	Pamp.-Figueira	Beja-Faro	Faro-Beja	Porto-B. d'Alva	B. d'Alva-Porto
7-30 m.	9-15 t.	1-15 t.	2-42 t.	3-10 t.	4-45 t.	11-10 m.	7-40 t.	7-40 m.	3-15 t.
8-45 m.	10-30 t.	1-15 t.	2-42 t.	3-10 t.	4-45 t.	11-10 m.	7-40 t.	7-40 m.	3-15 t.
Lisboa C.S.-Sant.	Sant.-Lisboa C.S.	Lisboa R.-Cintra	Cintra-Lisboa R.	Pampilh.-Mang.	Mang.-Pampilh.	Porto-Vianna	Vianna-Valença	Porto-B. d'Alva	B. d'Alva-Porto
11-0 m.	1-40 t.	1-15 t.	2-42 t.	6-35 t.	9-47 t.	5-0 m.	10-23 m.	7-40 m.	3-15 t.
4-30 t.	7-10 t.	1-15 t.	2-42 t.	6-35 t.	9-47 t.	5-0 m.	10-23 m.	7-40 m.	3-15 t.
Lisb.-C. S. Entr.	Entr.-Lisb.-C. S.	Lisboa R.-Cintra	Cintra-Lisboa R.	Mang.-Guarda	Guarda-Mang.	Porto-Valença	Valença-Porto	Porto-B. d'Alva	B. d'Alva-Porto
4-0 m.	11-10 m.	1-15 t.	2-42 t.	4-25 m.	5-35 m.	8-20 m.	1-25 t.	7-40 m.	3-15 t.
4-0 m.	11-10 m.	1-15 t.	2-42 t.	4-25 m.	5-35 m.	8-20 m.	1-25 t.	7-40 m.	3-15 t.
Lisboa R.-Fig. V.	Fig. V.-Lisboa R.	Lisboa R.-Cintra	Cintra-Lisboa R.	Lisboa T. P.-Faro	Faro-Lisboa T. P.	Porto-Valença	Valença-Porto	Porto-B. d'Alva	B. d'Alva-Porto
7-0 m.	3-0 t.	1-15 t.	2-42 t.	4-30 t.	5-0 m.	8-20 m.	1-25 t.	7-40 m.	3-15 t.
7-0 m.	3-0 t.	1-15 t.	2-42 t.	4-30 t.	5-0 m.	8-20 m.	1-25 t.	7-40 m.	3-15 t.

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 commodamente 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 subscrição, 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 commissão, formada pelos srs. Correia de Barros, Henrique Kendall, Victorino Lorangeira, 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 communicação com a linha ferrea.

O governo não concede subsidio nem subvenções.

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

A' empresa é concedido o exclusivo de fornecimento de carvão na provincia 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 rapidos entre Rocio e Caldas da Rainha.

Estas modificações, que este anno se fizeram com maior anticipação, têm 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 augmente.

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 kilometros; Alcoy a Gandia, 54 kilometros; San Cebrian de Muda á Cellamayor, 17 kilometros; Valencia a Rafelbunol, 15 kilometros; Guernica a Pederneles 9 1/2 kilometros; Jativa a Albaida, 29 kilometros; Huesca a Jaca, 111 kilometros; Elgoibar a Deva 13 1/2 kilometros; Bonar a Cistierne, 24 kilometros; Igualada a Martorell, 38 kilometros; Plasencia a Hervás, 56 kilometros; Javon a Caspe, 39 kilometros; Valencia a Torrente, 8 1/2 kilometros; Las Arenas a Plasencia, 14 kilometros.

Total 534 1/2 kilometros.

Léon 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 praso de 99 annos, estas linhas de via reduzida.

Foi tambem auctorizado a occupar os terrenos de dominio e uso publico, disfructando 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, systema 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 satisfactorios possiveis. As pontes foram construidas pela sociedade *La Maquinista Terrestre y Maritima*, de Barcelona.

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

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

Aberta a exploração esta linha e concluida 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 provisorio 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 occupar os terrenos publicos para a construcção d'um caminho de ferro para transporte de mineraes, ligando com o de Merida 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 kilometros.

Os inglezes trabalham com afincio 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 ellas a do celebre ramal de La Linea, condemnado por anti-patriótico e perigoso para a Hespanha.

Quer a linha vá directa de Sierra Carbonera a Campamento, quer se desvie por Boca Leones, 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 favoravel ao ministerio de Fomento o projecto para a construcção d'uma nova estação de caminho de ferro em Cadiz. Este projecto tinha sido enviado em principio de março pela companhia dos Andaluzes, já approved 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 á actual estação, fizemos notar que ella é provisoria, feia e incommoda.

LINHAS ESTRANGEIRAS

FRANÇA

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

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

As companhias maritimas 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 differente 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 tornejear o massiço de Eiger e chegar a estação do mesmo nome estabelecida em galerias abertas, á 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 nivel 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 intervalo annullar 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 minimo 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 tunnels 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 lugar dos 12.4 do projecto principal.

O motor empregado é a electricidade. Os tunnels são illuminados a luz electrica. A força hydraulica será recebida do Trummelbach ou d'um dos dois Lutschine.

Para o projecto principal as despesas estão calculadas em 7.500.000 francos; pela variante o custo da construcção 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 movel, etc., mortos 17, feridos 484. Accidentes devidos a outras causas, 89 e 737.

Pessoal: accidentes devidos aos comboios, material movel, 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 consequencia de accidentes occorridos 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 portugueses

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-Penamacôr, 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 communicam 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 Cambrils 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 auctorisação superior é, desde 20 de julho de 1894, excluida da applicação dos preços de transporte da tarifa geral de leste e norte, a *Dynamite sem capsulas*, sujeitando-se a condução d'este explosivo ás disposições legais 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 horarios em vigor

Linha de Cascaes

Desde 25 do corrente será restabelecido o comboio n.º 161 que sahe do Rocio, para Cascaes ás 5, 15 da tarde, não se effectuando 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 effectuar-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 sahe de Cintra ás 5,45 da tarde, sendo substituidos pelos n.º 119 que sahe 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 *rapidos* 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.ª classe 5\$500 réis, 2.ª classe 4\$300 e 3.ª classe 3\$100 réis;

Do Porto, 1.ª classe 3\$100 réis, 2.ª classe 2\$400 e 3.ª classe 1\$700.

Comboios especiaes de 2.ª e 3.ª 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 às 12,10 da tarde, chegada a Coimbra às 6,10 da tarde. Volta, dia 8, partida de Coimbra às 8,50 da tarde, chegada a Lisboa—Rocio às 3,3 da manhã.

Preços de ida e volta: 3\$000 réis em 2.ª classe e 2\$000 em 3.ª classe.

Do Porto

Ida, dia 7, partida do Porto às 2,30 da tarde, chegada a Coimbra às 5,38 da tarde. Volta, dia 8, partida de Coimbra às 7,30 da tarde, chegada a Porto 10,50 da tarde.

Preços de ida e volta: 1\$500 réis em 2.ª classe e 1\$000 réis em 3.ª classe.

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

Lisboa, 25 de junho de 1894.

ARREMATACÕES

Caminhos de ferro do Sul e Sueste

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde do 6 do proximo mez 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 oleo mineral escuro.

As condições do concurso estão patentes na secretaria da direcção, largo de S. Roque n.º 22, onde podem ser examinadas nos dias uteis, desde as dez horas da manhã 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.º 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 comprehendido 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.º de agosto do corrente anno, ao meio dia, se ha de proceder no governo civil do Porto, e perante o ex.º conselheiro governador do districto, 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 as 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.º 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.º 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 fôr 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\$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'estofa 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.

Typ. do Commercio de Portugal, Rua Ivens, 35 e 41

AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMMISSÕES RECOMMENDADAS

MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS RECOMMANDÉES

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

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

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR.

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

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

LISBOA **Braganza Hotel**—Salons, vue splendide sur la mer, servi-e de 1.º ordre—Prop. Victor Sasseti.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CASCAES **Hotel Central**—De 1.º ordre—Cuisine et service français—Salles de lecture et de conversation—Grand confortable—On parle toutes les langues.

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

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

CINTRA **Hotel Netto**—Serviço de primeira ordem, apostos confortaveis e asseados, almoços e jantares, mesa redonda ou separada, magnificas vistas de terra e mar, casa de jantar para 100 pessoas. Preços razoaveis.

MAFRA **Hotel Moreira**—no largo, em frente do convento.—Bellas accomodações desde 1\$000 reis por dia até 1\$500.—Redução de preços para caixeiros viajantes.

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

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

BUSSACO **Hotel Restaurant da Matta**—Service de 1.º ordre. Seul établissement situé au centre de la matta.—Prop. Paul Bergamin.

PRAIA DA NAZARETH **Grand Hotel Club**—Magnificas accomodações, acio inexcédível, bom serviço, preços modicos, trens d'aluguer e carreira, para as estações de Cella e Vallado—Prop. A. de S. Romão.

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

PORTO **Hotel Bragança**—A melhor situação da cidade, excellentes comodos para familias e para uma pessoa. Banhos a toda a hora. Mesa, serviço de 1.º ordem e com vinhos a descripção—Diaria 1\$000 a 1\$500 rs.—Prop. B. Machado Coelho.

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

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

PORTO **Grande Hotel America Central**—Um dos melhores da cidade, magnificas salas e quartos, banhos. Acio e bom serviço. 1\$000 a 1\$400 rs. diarias.

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

GOUVEIA **Hotel Hortas**—Paragem indispensavel aos que se dirigem a Serra da Estrella. Bom serviço. Trenes e cavallos para a Serra e caminho de ferro. Preços modicos.

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

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

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

MALAGA **Nuevo Hotel Victoria**—Prop. Cristóbal Gambero—Calle del Marques de Larios, 9—Bellos apostos, excellent serviço de 5 a 7.50 pesetas por dia.

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

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

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

Effectuam-se transacções em todos os ramos
bancarios e commerciaes

Tomam e saccam letras sobre todo o reino.
Compram e vendem papeis de credito.
Taxam sobre todas as praças de Hespanha, mesmo sobre
as menos importantes.

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

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

ESCRITORIO

23 — Calçada de S. Francisco — LISBOA

Telephone n.º 313

REAL COMPANHIA VINICOLA DO NORTE DE PORTUGAL

VINHOS DO PORTO AUTHENTICOS

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

VINHOS DE MESA

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

VINHOS ESPUMOSOS

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

Alto Douro Crystal 1.ª reserva	garrafa	13000 réis
» » » secco	»	13000 »
» » » extra secco	»	13000 »
» » grande vinho espumante	»	13200 »

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

DEPOSITO FILIAL: Rua do Alecrim, 117

FILIAL DO DEPOSITO: R. do Ouro, 72

TINTURARIA

DE

P. J. A. CAMBOURNAC

14, Largo da Annunciada, 16

120, P. DE S. BENTO, 120

LISBOA

OFFICINAS A VAPOR

RIBEIRA DO PAPEL

Estamparia mechanica

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

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

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

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

TINTAS PARA ESCREVER

DE DIVERSAS QUALIDADES

Rivalisando com as dos fabricantes inglezes, allemães e outros
por preço inferior

M. HERRMANN

Telegraphia e Telephones

LUZ ELECTRICA

Por meio de machinas, pilhas e acumuladores

TRANSMISSÃO DA FORÇA A DISTANCIA

Barcos movidos pela electricidade

CAMPAINHAS ELECTRICAS

APPARELHOS DE PRECISÃO

RESULTADOS GARANTIDOS

M. HERRMANN

6 e 8, Calçada do Lavra, 6 e 8

LISBOA

CALDAS DA FADAGOSA MARVÃO

Districto de Portalegre

Abertura do estabelecimento em 24 de junho. Excellentes aguas mineraes para doenças de pelle, rheumatismo, estomago, feridas, etc. O estabelecimento tem magnificas accomodações a 400, 700 e 1200 réis, comprehendendo banhos, meza e mais serviços. Ha bilhar e outras distracções.

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.



FUNDIÇÃO DO OURO

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

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

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

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

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

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

DYNAMITE GOMMA

1\$100 reis o kilo

Fabrica na Trafaria

Preços:—Dynamite n.º 1, cada kilogramma 1\$000 réis
 » » » 3, » 540 »
 Capsulas, a caixa de 100: D. — 540 réis — T. 800 Q. 950 réis.
 Mecha ou rastilho, preços conforme a qualidade.

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

FABRICA

DE

H. SCHALCK, SUCCESSORES

Calçada do Cascão — Lisboa

Premiado em todas as exposições—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'aramé 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 carvão. Colchetes de todos os tamanhos e qualidades. Capsulas para garrafas, bolões e frascos em todas as cores e tamanhos.

DEPOSITO DE PRODUCTOS CERAMICOS

DE

João Carlos da Fonseca

66 — Rua de Vasco da Gama — 66

LISBOA

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

Preços limitadissimos

M. Gonsalves

Cirurgião-dentista

RESIDENCIA

L. do Calvario, 22, 2.º

CONSULTÓRIO

R. N. do Almada, 69, Lisboa.

EMPRESA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR

PARA O

ALGARVE E GUADIANA

Carreira official

O vapor GOMES IV

Commandante ROCHA JUNIOR



SAIÁ no dia 1 de julho, ás 9 horas da manhã, para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro, Olhão, Tavira e Villa Real de Santo Antonio. Para carga, encomendas e passageiros, trata-se no Largo dos Torneiros, n.º 3.

Alberto R. Centeno & C.ª

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 inexcusáveis em conforto, havendo a bordo d'estes paquetes todos os melhoramentos que se tem inventado para minorar os incommodos de uma viagem por mar.

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

AGENTES

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

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

Vapores a sahir do porto de Lisboa

Anvers e **Havre**, vapor francez St. Jacques. Sahirá a 2 de julho. Agentes: Henry Burnay & C.ª Rua dos Fanqueiros, 10.

Bahia, Rio e Santos, vapor allemão Pernambuco. Sahirá a 11 de julho. Agente, E. George, R. da Prata, 8.

Bordeaux, vapor francez, La Plata. Sahirá de 24 a 25 de julho. Agentes, Torlades & C.ª

Bordeaux, vapor francez, Equateur. Sahirá de 13 a 15 de julho. Agentes, Torlades & C.ª

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

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

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

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

Dakar, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres, vapor francez, Brésil. Sahirá a 8 de julho. Agentes, Torlades & C.ª

Hamburgo, vapor allemão, Olinda. Sahirá a 7 de julho. Agente, E. George, Rua da Prata, 8.

Hamburgo, vapor allemão, Cintra. Sahirá a 2 de julho. Agente, E. George, R. da Prata, 8.

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

Pernambuco, Rio e Santos, vapor allemão, Santos. Sahirá a 18 de julho. Agente, E. George, R. da Prata, 8.

Pernambuco, Rio e Santos, vapor allemão, Patagonia. Sahirá a 4 de julho. Agente E. George, Rua da Prata, 8.

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

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

S. Miguel, Terceira, Graciosa, S. Jorge, Caes do Pico, Fayal, Flores e Corvo, vapor portuguez, Açor. Sahirá a 5 de julho. Agente Germano Serrão Arnaud. Caes do Sodré, 84, 1.º