

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: em Madrid, **D. Juan de Bona**; Em Bruxellas, **Alb. Urban**, Engenheiro

REDACÇÃO—Conde Barão, 91—LISBOA

SUMMARIO

Caminho de ferro electrico, subterraneo de Bruxellas, (Illustrado).
A nossa carta de Lourenço Marques.
Parte official—portarias de 5 de setembro.
Novas tarifas.
Viagens baratas.
Ainda as reduções de 50 por cento.
Notas de viagem—IX—De Granada a Malaga.
Africa oriental—Caminho de ferro da Beira a Manica.
Publicações recebidas.
Tramway, tramvia ou tremvia?
Boletim financeiro—de Lisboa, por J. F.
Situação dos fundos portuguezes nas bolsas de Lisboa, Londres e Paris.
Cotações dos títulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro.
Receita dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.
Horario dos comboios em 16 de setembro.
Linhas portuguezas. Caminho do Monte, no Funchal—Ampliação de serviço—Viagem á Africa—Estudos de caminhos de ferro—Silencio nas gares—Contractos para transportes—Horario de Cintra.

Linhas hespanholas.—Robla a Valmaseda—Os Directos—Canfranc—Galatayud, Teruel, Sagunto—San Feliu de Guixols e Gerona.

Linhas estrangeiras.—França—Belgica—Inglaterra—Brazil.

Mercado de metaes.

Arrematações.

Avisos de serviço.

Casas recommendadas.

Agenda do viajante.

Annuncios.

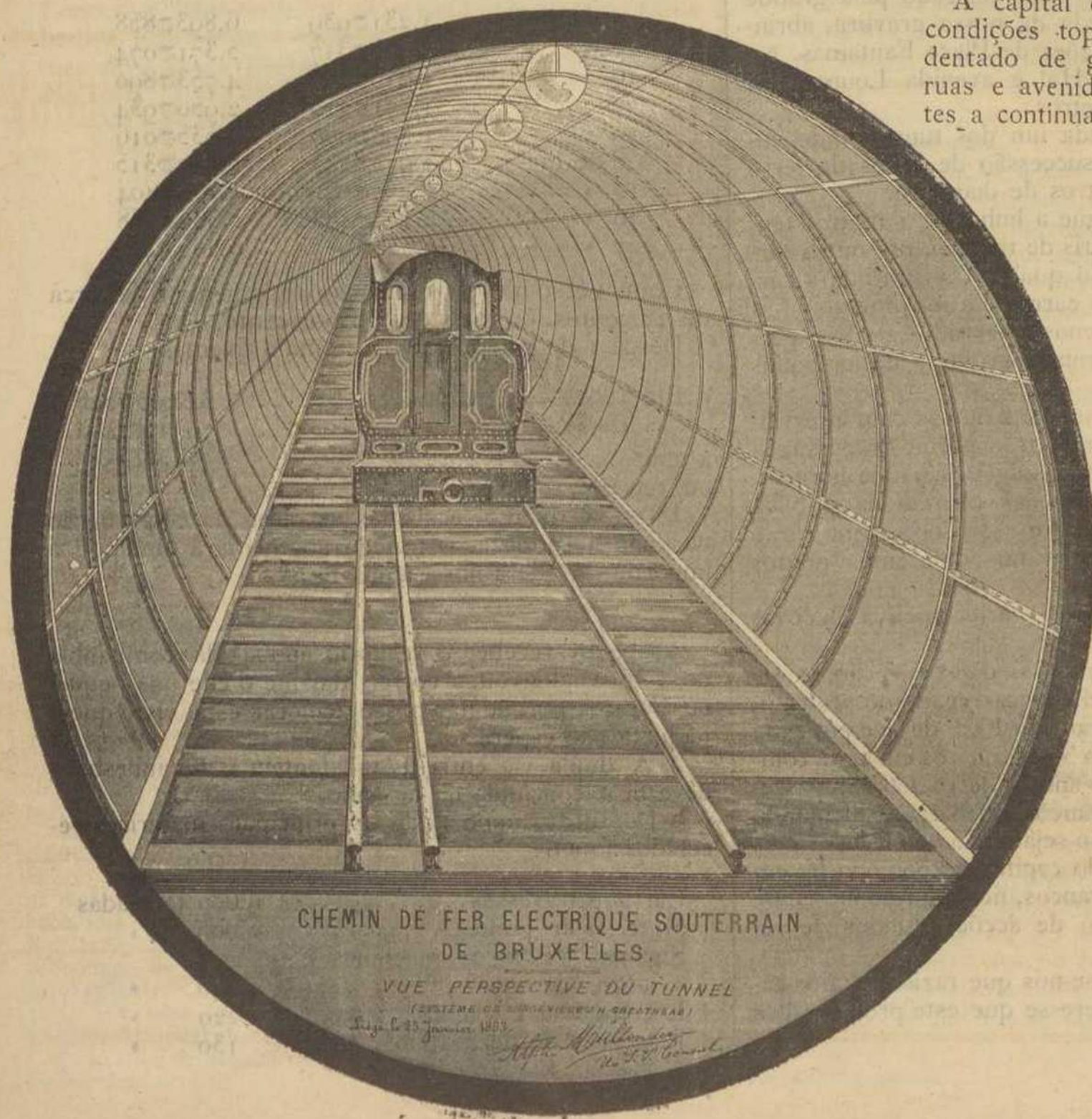
Caminho de ferro electrico, subterraneo de Bruxellas

DAMOS hoje o logar principal da nossa folha a um interessante projecto de construcção d'uma nova via ferrea, que está destinada a ser da maior importancia, attentas as condições especiaes da localidade a que se destina.

A capital da Belgica, pelas suas condições topographicas, pelo accidentado de grande parte das suas ruas e avenidas, obriga os viandantes a continuas e penosas ascensões e descidas, a que os serviços de omnibus e carros do systema americano não podem acudir, porque a rapidez do transporte, dadas as fortes rampas a vencer ou a descer, fica muito áquem da que é exigida pelas necessidades do movimento de uma cidade populosa e cheia de actividade como aquella.

Além d'isso, a densidade de população nas ruas torna difficil e perigoso já esse transito, e, portanto, mais morosos ainda resultam os meios de transporte que o facilitam.

E' este facto mesmo, consequencia da concorrência do publico nas ruas da cidade, que mais augmenta as difficuldades da circulação nas principaes praças e ruas.



CHEMIN DE FER ELECTRIQUE SOUTERRAIN
DE BRUXELLES.

VUE PERSPECTIVE DU TUNNEL

(SYSTEME DE L'INGENIEUR H. SARTRE)

Dessiné le 25 Janvier 1893.

Alb. Urban

Ingénieur

Necessario é, pois, buscar uma derivação de parte d'esses viandantes para um outro trajecto, que, ao mesmo tempo que encurte as distancias, evite as rampas e permita a frequencia de carreiras de transporte facil e economico.

Foi para acudir a esta necessidade que o sr. Affonso Müllender, activo vice-consul dos Estados-Unidos da America, n'aquella capital, ideiou o trajecto de que hoje damos noticia.

A linha terá a extensão de 6:140 metros, descrevendo, como o mostra a nossa gravura da pag. 276, uma volta sob as principaes ruas e avenidas da cidade, na sua parte mais populosa e mais frequentada.

O itinerario projectado, para desde já ser construido, será o seguinte:

A estação, onde se produzirá a electricidade, será situada na rua Montoyer, junto ao parque Leopoldo. A linha partirá pela rua do Luxemburgo, com uma estação na porta Namur, encontro d'esta rua com o *boulevard* Régent — rua de Namur; estação na Place Royale—Montagne de la Cour e rua de la Madeleine; estação nas galerias Saint-Hubert—Marché aux Herbes; estação no centro do mercado, Bolsa—*boulevard* Anspach; estação na praça de Brouckère—*boulevard* du Nord; estação na *gare* do Norte,—*boulevard* Botanique; estação na porta de Schaerbeck,—ruas de l'Association e du Congrès; estação na praça Surlet de Chokier—calçada de Louvain; estação na praça Saint-Josse—ruas de la Pacification e de Philippe le Bon; estação na rua de la Loi—rua de Trêves até a estação do Quartier Leopold.

Posteriormente, e quando as circumstancias o exijam ou o permittam, o traçado será alargado pela grande curva que figura á esquerda da nossa gravura, abrindo-se mais as quatro estações de Place Fantamas, estação do Midi, porta de Hal e avenida Louise, um percurso de mais 3:430 metros.

A via será dupla, e cada um dos tunneis independente, formado por uma successão de tubos de ferro fundido, de mais de 3 metros de diametro.

Dentro d'estes tubos segue a linha, de 1 metro, tendo a um lado, entre os carris de tracção, um outro carril Vignole intermedio, pelo qual é transmittida a corrente electrica, que põe os carros em movimento.

Superiormente e a pequenos intervallos, todo o percurso é illuminado por grande profusão de lampadas Siemens.

Os carros seguir-se-hão uns aos outros com intervallos de 2 1/2 minutos, podendo transportar 60 passageiros, o que representa 7:200 passageiros n'uma hora.

A communicação das estações com a via publica far-se-ha por meio de escadas e ascensores, que virão dar a uns pequenos telheiros nos differentes pontos das ruas.

O typo do motor proposto é a locomotiva electrica Siemens.

Para o calculo dos resultados da exploração, o sr. Müllender e o seu engenheiro encarregado do projecto, sr. J. H. Greathead, partiram da base de que em cada uma das 11 estações entrem 3 passageiros em cada comboio, o que dará o minimo annual de 10.406:880 passageiros e um producto de francos 2.428:272. Calculando que os gastos de exploração sejam 753.000 francos e os encargos de amortisação do capital (17.500:000 fr. em 90 annos a 5 %) 885.974 francos, fica um remanescente de 789.298 para dividendo de acções, fundos de reserva, etc.

Por estes dados afigura-se-nos que razão teem os capitalistas belgas para o interesse que este projecto lhes tem inspirado.

Pela parte do publico em geral, a iniciativa do sr. Müllender representa um grande melhoramento, d'estes que só por si constituem um atractivo para uma cidade.

A belleza da perspectiva da linha, da qual dá uma ideia a nossa gravura, é evidentemente um dos motivos de maior sympathia para este grande projecto.

A nossa carta de Lourenço Marques

Lourenço Marques, 15 de agosto.

Poucas noticias tenho a enviar-lhe por este vapor porque, conforme bem imagina, a exploração de uma linha de apenas 89 kilometros não offerece novidades que mereçam registro.

A principal e, certamente a melhor, é o enorme augmento de receita que vamos tendo e que se resume nos ultimos boletins que lhe mando.

Não ha duvida que, ao que se refere a mercadorias, o crescimento do movimento é originado pelos transportes para a construcção da linha neerlandeza; mas note que, tambem em passageiros, o numero vae subindo n'uma grande proporção, chegando, na semana finda em 13 de maio, a cincoenta por comboio, o que, n'estas paragens, é uma perfeita raridade.

Na ultima semana liquidada tivemos 635 passageiros contra 388 no anno passado, 1:118 toneladas de mercadorias contra 734 e um rendimento de 5.295#432, ou mais do duplo do anno anterior.

As receitas das ultimas 9 semanas teem sido:

finda em	1892	1893
1 de abril	1.231#939	6.893#858
8 " "	965#317	5.371#074
19 " "	1.210#195	4.753#890
22 " "	1.771#715	2.950#934
29 " "	1.596#000	3.535#016
6 de maio	2.975#247	5.330#315
13 " "	3.267#029	4.890#404
20 " "	2.143#483	5.339#268
27 " "	2.328#987	5.295#432

Como vê, só n'estas 9 semanas o augmento é de cerca de 27 contos, ou mais de 153 por cento.

Desde 1 de janeiro até 27 de maio tivemos:

Em 1892.....	34.805#528
" 1893.....	79.794#403
a mais.....	44.988#875

ou 129 por cento.

Já se vê quanto, acabadas as obras da construcção da linha hollandeza, o trafego augmentará ainda, e a importancia que a nossa linha terá.

Acabo de receber o relatorio annual da companhia do Transvaal e vou, a correr, dar-lhe d'elle uns pequenos topicos porque não posso demorar esta, visto que o paquete não espera.

—A dupla via entre Elandsfontein e Johannesburg deve ficar concluida n'este anno.

—Durante o anno findo os principaes materiaes recebidos foram:

Carris e travessas.....	9.600 toneladas
Material de pontes.....	2.000 "
Signaes, peças de machinas e tanques de agua.....	1.340 "
Locomotivas e wagons.....	1.220 "
Pertences de telegrapho.....	130 "

— O movimento da linha de Pretoria foi de 10.206 passageiros em 1.^a classe, 215.448 em 2.^a, 81.535 nativos, e 1.433 por conta do governo, e 680.696:261 libras de mercadorias.

No de Vereeniging 90.789 passageiros e 139.083:984 libras de mercadorias.

O da linha da nossa fronteira a Nelspruit foi:

Passageiros.....	10.854
» pretos.....	19.666
Mercadorias.....	44.539:940 libras

A extensão das linhas em 31 de dezembro era:

Krugersdorp — Johannesburg.....	20 milhas
Elandsfontein — Springs.....	21 »
Vaalrivier — Elandsfontein — Johannesburg.....	51 »
Johannesburg — Elandsfontein — Pretoria.....	47 »
Portuguese Border — Nelspruit.....	74 »

— O relatório refere com pesar que os jornaes de Johannesburg tenham frequentemente combatido o sistema de tarifas d'aquella linha e compára os preços de transporte, demonstrando que o publico está sendo muito beneficiado pelas tarifas em vigor.

Antes da abertura da linha, 100 libras de mercadorias, de Londres, via Durban, custavam de transporte 10 sh. 6 d. a 22 sh., além de varios e ncargos de agentes de reexpedição etc.; enquanto que desde a abertura do caminho de ferro custam apenas 7 sh. 8 d., o que dá apenas 0,14 d. por milha de frete entre East London e Johannesburg, enquanto que de Port Elisabeth a Kimberley a base por milha (485 milhas) é de 0,20 d. e entre Bloemfontein e East London o frete é 0,19 d. por milha.

— Na proxima correspondencia fallaremos mais.

C.

Parte official

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção dos serviços de obras publicas

Repartição de caminhos de ferro

Tendo a companhia nacional de caminhos de ferro, concessionaria da linha ferrea de Foz-Tua a Mirandella, apresentado a conta-liquidação de garantia de juro relativa á exploração d'esta linha, durante o periodo de 1 de janeiro a 30 de junho de 1893 (2.^o semestre do anno economico de 1892-1893), na importancia de 31:054.861 réis;

Mostrando-se da mesma conta e da do 1.^o semestre do referido anno economico, já liquidada, que o rendimento kilometrico annual foi de 702.684 réis, ou mais 146.739 réis do que o minimo fixado para despesas de exploração;

Considerando que da quantia de 59:222.136 réis, importancia total do juro garantido, deve, portanto, deduzir-se aquelle excesso de 146.739 réis, e que o estado só é responsavel pela differença na importancia de 59:075.397 réis;

Considerando que em virtude da liquidación relativa ao 1.^o semestre do referido anno economico, auctorizada em portaria de 18 de fevereiro de 1893, o estado já pagou á companhia nacional de caminhos de ferro 28:020.536 réis, e que portanto é ainda responsavel pela differença na importancia de 31:054.861 réis;

Ha Sua Magestade El-Rei por bem, conformando-se com o parecer do conselho superior de obras publicas e minas, de 14 de agosto findo, approvar a referida liquidación e ordenar que, salvas as disposições do artigo 15.^o da carta de lei de 26 de fevereiro de 1892, seja paga á companhia nacional de caminhos de ferro, como liquidación da garantia de juro do 1.^o e 2.^o semestre do anno economico de 1892-1893, aquella differença na importancia de 31:054.861 réis.

O que, para os devidos effeitos se communica ao director da 2.^a direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro.

Paço em 5 de setembro de 1893 = Bernardino Luiz Machado Guimarães.

Para o director da 2.^a direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro.

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente a conta de liquidación da garantia de juro, apresentada pela companhia nacional de caminhos de ferro, concessionaria do caminho de ferro de Santa Comba Dão a Vizeu, relativa ao periodo decorrido de 1 de janeiro a 30 de junho de 1893 (segundo semestre do anno economico de 1892-1893): ha por bem, conformando-se com o parecer de 14 de agosto findo do conselho superior de obras publicas e minas, approvar a referida liquidación na importancia de réis 31:152.233, e ordenar:

1.^o Que, salvas as disposições do artigo 15.^o da carta de lei de 26 de fevereiro de 1892, seja paga á companhia nacional de caminhos de ferro aquella quantia de 31:152.233 réis, importancia total do juro garantido e liquidado em relação ao segundo semestre do anno economico de 1892-1893;

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

O que, para os devidos effeitos se communica ao director da 2.^a direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro.

Paço, em 5 de setembro de 1893, = Bernardino Luiz Machado Guimarães.

Para o director da 2.^a direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro.

Novas tarifas

Sabemos que, no intuito de facilitar ao publico fazer as suas expedições, por pequena velocidade, no ramal de Cascaes, a Companhia dos caminhos de ferro vae abrir um serviço limitado de mercadorias nas estações de Pedrouços, Cruz Quebrada, Caxias, Paço d'Arcos, Oeiras e Parede, não obstante n'essas estações não haver as installações necessarias para o serviço de mercadorias.

Este serviço será, portanto, limitado aos volumes que não pesem mais de 100 kilos, sendo exceptuadas as mercadorias a granel, os animaes e vehiculos, excepto barcos pequenos.

Além da expedição d'estas remessas poder ser feita para qualquer das estações das linhas da Companhia, é tambem concedido fazel-a para a estação central do Rocio, ou d'esta estação, sendo applicadas as tarifas de pequena velocidade até e desde Campolide, e a de grande velocidade, d'este ponto a Lisboa (Rocio) ou vice-versa.

Para a estação central, porém, não são accites, além das mercadorias a que acima nos referimos, o peixe e taras vasias, como cascaria, caixotes, etc.

N'aquellas seis estações a entrega e recepção das mercadorias tem que ser feita nas plataformas, dentro das 24 horas da chegada.

O projecto d'este novo serviço foi já submettido ao governo.

Tambem sabemos que entre a administração do Sul e Sueste e a Companhia Real se está em negociações para o estabelecimento d'uma tarifa combinada para o transporte de batatas, da Beira para o Alemtejo, onde a producção d'este genero foi, este anno, muito escassa.

Bilhetes baratos

No dia 23 realisa-se, como adiante annunciamos, um omboio rapido especial entre Lisboa e Figueira, chegando a esta cidade no dia 24, a hora dos excursionistas poderem assistir aos banhos n'aquellas concorridas praias, e regressando á noite a Lisboa.

Os preços de ida e volta são excepcionalmente reduzidos: 4.500 réis em 1.^a classe, 3.000 réis em 2.^a e 2.000 réis em 3.^a

buição, e quanto o commercio, nos direitos de alfândegas, e quanto nós todos, por todas as formas e meios que se teem imaginado para fazer receita do Estado, muitas vezes com prejuizo do thesouro e do povo?

«Não se affija com a redução concedida, diz-nos um amavel correspondente, que os ordenados estão por tal forma exiguos que não dão margem para os pobres empregados gastarem a menor quantia em viagens.»

Mas então para que pediram essa concessão, e para que a pedem ainda mais larga, e para que a pretendem obter os empregados de outros serviços, como os aduaneiros, os agricolas e quem sabe quantos mais?

Quem viaja muito *por divertimento* não indica, em verdade, que esteja muito mal de finanças e precise de beneficios; e para quem apenas faz, por anno, uma pequena viagem de alguns kilometros, nada aproveita a concessão que portanto é inutil.

Depois, nada mais injusto do que esta regalia dada aos que se divertem, á custa dos que trabalham!

Na mesma classe, na mesma secretaria, na mesma carteira até, é facil encontrar a demonstração d'essa injustiça.

Na repartição X ha, entre outros, dois empregados A e B, cujas cadeiras são na mesma mesa. Teem igual (e pequeno) vencimento.

A, carregado de familia e sem outro rendimento que o seu braço, applicado, sollicito, nunca falta ao ponto (!) trabalha desde que entra até que sae, nunca se ausenta, nunca viaja porque (é dos taes) não lhe chega o parco ordenado para o pão dos filhos.

B, pelo contrario, não tem encargos, e além do vencimento, tem outros rendimentos que lhe chegam para viver regularmente. Pertence ao *sport*, é socio do club tauromachico, figura mais na carteira do *high-life* dos jornaes do que na da repartição; dirige *cotillons* em Cascaes, promove *kermesses* em Cintra, organisa festas em Beja e faz pégas em vaccadas de grandes creadores amigos.

Raro apparece no serviço e, quando o faz, é para contar aos collegas a sensação da corrida da vespera e pedir ao chefe que lhe dê mais oito dias de licença, porque tem uma caçada no Poceirão, a que não póde faltar.

O ministro, lembrando-se de que estes empregados estão mal pagos, concede-lhes 50 por cento de redução, quando viajarem nos caminhos de ferro.

Resultado: quem beneficia com a concessão é o B, o que se diverte e não trabalha, o que nunca vae ao serviço e nem sabe onde, na repartição, está o papel de officios. Emquanto ao pobre A, esse fica igualmente amarrado á carteira, labutando entre resmas de papeis.

Que utilidade tira este da concessão? Ter que fazer o seu trabalho e o do collega que anda nos prazeres.

Se as concessões não existissem, os rendimentos do Estado seriam um pouco melhores e esse muito pouco permitiria, quem sabe! que a redução nos ordenados não fosse tão violenta.

Logo, o pobre e honesto A não só não utiliza da redução, como tem que fazer o serviço dos que se divertem e ainda, do pão dos filhos lhes dá uma migalha, para que elles vão ao regabofe por preço mais barato!

Como acima dissémos, alguns dos nossos collegas trataram da questão levantada por nós.

Um jornal da noite, que naturalmente foi o *Correio*, cuja falta de conhecimento em questões de caminhos de ferro se affirma em cada noticia que sobre o assumpto dá, trouxe a proposito que, tendo o governo *concedido*, nas linhas d'uma companhia particular, abatimen-

tos de 50 por cento, estes não sejam facultados rapidamente e sem o menor exame a quantos individuos se apresentam portadores de uma photographia. Já é!!

Respondeu-lhe o *Economista* em cinco linhas, que é o bastante, transcrevendo-lhe o que aqui dissémos.

Por ultimo, o *Correio da Manhã*, n'um pallido artigo, vem defender a concessão aos militares, artigo que não tem outro succo senão affimar-se mais uma vez que essas concessões são pura e simplesmente para a bella passeiata.

Diz o estimavel collega, tratando dos militares:

«...em Portugal deu-se-lhes, de accôrdo com a companhia dos caminhos de ferro, o direito de viajarem nas suas linhas com 50 por cento de abatimento no preço. E, se o fazem para se divertirem, fazem muito bem, porque o Estado não teve outro intuito senão o de lhes tornar a vida um pouco mais facil.

Devemos notar que, no nosso artigo, não nos referimos á concessão que existe nas linhas particulares e que, por se restringir a menor numero de classes, não é tão leziva.

Fallámos das linhas do Estado, que são de nós todos, de que os rendimentos constituem receita publica, e notámos, e notamos, que n'essas se esteja dando abatimento de 50 por cento a toda a gente que o sollicita, como se isso fosse indifferente para os cofres publicos.

Não será demais calcular que, pelas concessões já existentes, excedem a 20.000 os individuos que disfrutam d'este abatimento. Ora se tomarmos como média que d'ella resulta a cada um o abatimento de 17000 réis por anno, são *vinete contos de réis annuaes* que o Estado deixa de receber e que a ninguem aproveitam, porque não se dirá que individualmente cada um d'aquelles viajantes considera uma tal economia o salvaterio das suas finanças.

As receitas das linhas do Estado hão-de, portanto, diminuir. Não se diga depois que é por culpa dos seus directores, que as exploram mal.

E, se um dia o Estado quizer servir-se d'aquellas linhas para qualquer operação financeira, caso que não desejamos se dê, ver-se-ha então como esses vinte contos de diminuição de rendimento annual se transformam em 400 ou 500 contos, a menos, no valor d'essas linhas.

Olhe para isto o digno ministro das obras publicas; olhem para isto todos os que ainda teem juizo n'este paiz.

Notas de Viagem

IX

De Granada a Malaga

Partindo de Granada pelo comboio das 6^h, 15 da manhã o viajante segue, em sentido inverso, o mesmo caminho que já percorreu á ida, mas nem por isso este deixa de interessal o, parecendo-lhe desconhecido.

E' que a luz da manhã dá áquelles verdejantes campos, áquellas animadas margens do Genil, áquelles montes de casario que os adornam uma tonificação differente, imprime-lhes um cunho de frescura, uma suavidade de linhas que delicias a vista.

Huetor, onde cruzamos com o comboio ascendente, Loja, Riofrio, Las Salinas, são um encanto vistas assim de manhã, quando as robustas raparigas do campo se encaminham para o trabalho, cantando, e os passarinhos saltitam pelas ramadas como que saudando o sol que desponta.

A's 9 e $\frac{3}{4}$ chegamos a Bobadilla.

Os hespanhoes aproveitam os 40 minutos para mu-

dança de compartimento, tomando o seu café. Nós, os portugueses, que almoçamos mais cedo, e especialmente viajantes, tendo que aproveitar o tempo, podemos almoçar ali.

Da mesma forma que de tarde, como quando ali passámos, o movimento é extraordinário, juntando-se os passageiros que se cruzam entre Granada, Malaga, Cordova e Ronda, os que partem para aquelles pontos e para Algeciras, os que, pela linha de Puente Genil, vão para Madrid, os que hão-de seguir por Utrera a Sevilha e Cadiz, finalmente, todos os que se permutam entre os diferentes e importantes pontos da rede ferrea andaluza.

O almoço custa 3 pesetas e é muito bem servido.

Setenta kilometros apenas nos separam de Malaga, percurso que, em grande parte, é um dos mais pittorescos da Andaluzia.

Ao sahir da estação, em direitura para o sul, vamos acompanhando um pouco a linha de Algeciras, cujo comboio segue, por ella, ao lado do nosso.

Em breve, porem, aquelle se afasta para a direita, deixando-nos por companheiro o rio Guadalhorce que já conhecemos, da linha de Granada, e do qual vamos seguindo o curso.

Poucos kilometros passados e logo a continua série de aterros e trincheiras nos vae annunciando que atacamos a montanha, a serra de Alhama, na sua extremidade oeste. Mais adiante penetramos nas gargantas que o rio n'ella abriu, unica e difficilima passagem que a linha podia ter para atravessar aquella serra.

Um primeiro tunnel de 360 metros e eis-nos na primeira estação, Gobantes.

Passada ella, o aspecto da linha é pura e simplesmente admiravel, e tão originalmente silvestre que a contemplação d'aquelles logares serviu ao eminente desenhador, Gustavo Doré, para o inspirar na reproducção dos mais agrestes despenhadeiros na obra de Luiz Figuier, *O homem primitivo*.

Lá encontramos a rocha, cortada a pique, de 200 metros de altura, da qual, segundo aquellas gravuras, o homem da idade da pedra precipitava os cavallos; lá vemos as profundas cavernas, onde os primeiros ceramicos iam buscar o gesso que amassavam, em pães redondos, para as suas primitivas construcções.

A via lança-se n'uma violenta rampa, á direita da qual serpenteia o rio, sustida a meia encosta por fortes muros de suporte, ladeada, á esquerda, por altas trincheiras, costeando até onde possivel a ceu aberto, o *Hoyo*.

Forçoso, porém, é atravessal-o nas suas mais estreitas gargantas e eis que, n'um percurso de 10 kilometros, temos que atravessar mais de metade em tunneis, e parte do resto em altos viaductos.

A primeira série de subterraneos é de oito, a saber:

Gobantes.....	268	metros
El Gaitan.....	586	»
El Turron.....	588	»
Los Cañutos.....	185	»
El Tajo del Gaitan.....	330	»
Las Rocasllanas.....	291	»
Miguel.....	218	»
El Tajo.....	270	»

Entre o quarto e o quinto d'estes tunneis e entre este e o seguinte o viajante que olhe á sua direita e verá o mais esplendido panorama da ravina.

A montanha é cortada perfeitamente a prumo e tão lisa que se diria ser a face escodada com esmero. Lá em baixo o rio debate-se por entre pedregulhos; é o sublime agreste em toda a sua expressão.

A meio do tunnel *del Tajo* ha tambem uma novidade: uma abertura da rocha de mais de 20^m de profundidade obrigou a construir ali uma ponte dentro do subterraneo.

Entre este e o seguinte pouco espaço temos alem de um viaducto e da estação de *Chorro*. Segue logo o 9.^o tunnel, *del Chorro* 1.^o, 262 metros; novo viaducto de 35 metros, mais varanda que ponte, galgando uma profunda ravina, no genero da de Fragas Más, na nossa linha á de Mirandella.

O 10.^o tunnel chama-se de *la Fuente* e mede 461^m; o 11.^o *del Chorro* 2.^o, ou *del Chorro Grande*, tem 960^m; finalmente, apoz uma continuada trincheira, completa-se a série com os tunneis de *la Almona*, 433^m, *la Pintada*, 459^m e *Bombichar*, 740^m.

Os nomes d'estas obras d'arte estão pintadas em taboetas pretas, á entrada de cada uma, seguidas da indicação da extensão e altitude da linha, n'esse ponto.

Por ultimo temos ainda um tunnel e um viaducto pequeno, atravessando o rio, e eis-nos em um novo e ridente horizonte, na estação de Alora.

Flôres por toda a parte, elegantes casinhas de campo, aguas que se escoam mansamente pela montanha, sobre a qual as torres do Campo Santo completam esta pittoresca paizagem.

Bem se vê que nos vamos aproximando da terra das rosas, Malaga, onde a cultura d'estas flôres attinge as proporções de uma religião.

Passado um novo pequeno tunnel, a linha começa a percorrer um traçado sem accidentes, vendo-se á esquerda o rio e á direita verdejante prados.

Passada a estação seguinte, o panorama inverte-se por completo; o Guadalhorce é atravessado pela via, passando-nos, portanto, para a direita e deixando á esquerda os mais ridentes panoramas.

Ao parar em Cartama, penultima estação antes de Malaga, um empregado fardado vem á portinhola da carruagem offerecer-nos o serviço da Central de Malaga para a condução da nossa bagagem ao domicilio.

Como já escolhemos hotel, o *Victoria*, acceitamos a offerta.

O empregado recolhe a senha da bagagem e preenche outra que nos dá e em que se indica a tarifa; 50 centimos (100 reis) o volume.

Este serviço de ir ao transito angariar os transportes, torna-se de grande commodidade para os viajantes e podia facilmente ser adoptado entre nós, livrando os passageiros que chegam a Lisboa e Porto das garras dos moços de fretes que nos pedem exorbitancias por levar qualquer pequeno volume ao domicilio. Assim o viajante não tem que pensar sequer na bagagem.

Ahi fica a lembrança ás empresas das centraes de Lisboa, Porto, Braga etc.

Em Malaga, porém, esta entrega é muito mais demorada do que devia de ser, e pela minha parte fez-me perder duas horas esperando roupa para mudar, apesar de dois recados que mandei á central.

Ahi fica tambem o aviso ao activo director dos Andaluzes, o nosso velho amigo, antigo chefe dos Armazens da companhia portugueza, o sr. Maeghermann.

Mais 11 kilometros desde a ultima estação, *Campañas*, e eis-nos, meio dia e 40, chegados ao termo, por hoje, da nossa viagem. A' porta da estação esperam carros dos hotéis e uns pequenos *tramvías* abertos, muito parecidos aos Riperts de Lisboa, hoje em decadente posse da companhia carris de ferro. Para ir ao hotel *Victoria* basta o americano, porque a casa fica a 20 passos da Central. Por 10 centimos, pois, temos carro e vamos já vendo que estamos n'uma das mais bonitas cidades da Andaluzia.

Africa oriental

Caminho de ferro da Beira a Manica

Temos ha muitos dias sobre a mesa este livro, offerta do seu auctor, o distincto engenheiro sr. Renato Baptista, mas não temos, muito de proposito, querido fallar d'elle, porque, para se tratar de um trabalho d'esta importancia, é indispensavel apreciar-o por uma leitura demorada, leitura que as nossas occupações não nos tem permitido.

O sr. Renato Baptista descreve na sua obra as excursões e estudos a que procedeu quando, em 1891, foi mandado pelo governo estudar o caminho de ferro destinado a ligar a bahia do Pungue com a esphera da influencia britannica n'essa parte do interior da Africa.

Refere então o illustre engenheiro os trabalhos porque elle e os seus ajudantes passaram e o resultado dos estudos a que procedeu para o fim a que se destinava.

N'uma boa parte do seu livro o sr. Renato Baptista dá modesta e legitimamente a palavra aos diversos officiaes encarregados de differentes partes do estudo. Depois d'isso, porém, o auctor, como verdadeiro conhecedor do assumpto, como competente director da missão, faz uma minuciosa analyse dos varios traçados, pronunciando-se pelo valle do Busi, cujas condições, para o estabelecimento da linha ferrea, o sr. Baptista acha muito preferiveis ás de outros traçados estudados.

Além d'este serviço, muito importante, o sr. Baptista prestou outros, de grande alcance, durante a sua estada em Africa, estudando as regiões atravessadas sob os pontos de vista da sua historia, da sua ethnographia, da sua producção mineira, commercio, idioma, etc., estudos em que elle e os seus ajudantes, os tenentes Veiga da Cunha e Rodrigues Nogueira e o alferes Pedro Alvares, foram incansaveis, percorrendo enorme extensão de terrenos, não se poupando a trabalhos arriscados nem trepidando ante as maiores difficuldades que foram corajosamente vencidas pelos quatro expedicionarios com a tenacidade de um querer imperioso.

A carta que acompanha o relatório do sr. Renato Baptista mostra bem quantas direcções a expedição tomou, que vastos traços deixou da sua passagem n'aquellas paragens, alguns tão repetidos e tão proximos, que mais parece tratar-se de um estudo de caminho de ferro em região europeia do que de uma exploração africana, por caminhos inhospitos, pantanosos e selvagens muitas vezes.

Publicações recebidas

Boletim da Direcção Geral de Agricultura.—Quarto anno, n.º 15.—Contém a monographia do concelho de Aljustrel, acompanhada de mappas estatisticas da agricultura d'aquelle concelho, pelo sr. Gerardo Pery, director.

Manual do carpinteiro e marceneiro, editores Guillard Aillaud & C.^a Está publicado o 16.º fasciculo, o ultimo, que completa a obra que ficou sendo um livro de grande utilidade para todos os que se dedicam, por officio, á carpintaria e á marcenaria e ainda para os que, por curiosidade, se entregam a trabalhos em madeira.

Indicador official de los caminos de hierro.—Este guia, o mais antigo da peninsula, acaba de ter grandes melhoramentos apresentando-se-nos completamente reformado, tendo tomado a sua direcção o nosso estimado collega do norte de Hespanha, D. Enrique de Latorve,

auctor do *anuario de ferro-carriles* a que já aqui nos referimos.

A sua disposição, completamente nova, facillita muito, por meio de numeros no alto de cada itinerario, a busca dos horarios que o viajante deseje consultar. Muito completo, muito nitido, muito claro; o viajante mais exigente não póde pedir melhor que este *Indicador*.

Tramway, Tramvia ou Tremvia?

Sobre a questão que levantámos no numero passado em relação ao modo de encontrar um termo portuguez substituição da palavra *tramway*, recebemos muita correspondencia de varios assignantes e collaboradores, á qual vamos referir-nos.

Uma parte d'esses cavalheiros tomou a questão no sentido restricto de procurar titulo para os comboios ultimamente estabelecidos entre Lisboa e Sacavem.

Partindo d'esta hypothese diz-nos, entre outros, um nosso *constante leitor*, cuja letra nos denuncia mais que um leitor—um amigo dedicadissimo a quem este jorna muito deve:

«Se a applicação da palavra franco-ingleza *Sud-Express*, para designar uns certos comboios, tem desculpa por se referirem a comboios internacionaes que receberam o nome lá fóra, não aconteçe o mesmo com a palavra ingleza *tramway*, applicada aos comboios de cintura ha pouco inaugurados, a qual, além d'isso, não exprime bem a idéa do objecto em questão.

Talvez porque, por enquanto, a linha só abrange a metade da circumferencia da cidade, não se adoptou desde logo a designação que de direito lhes pertence, *comboios de cintura*. Aceitando esta razão, submetto á esclarecida apreciação de V. a seguinte designação: *comboios suburbanos* que, a meu vêr, indica com duas palavras a qualidade dos comboios e os sitios que percorre.

Segue o sr. B. M. que nos diz:

«*Tramway* de modo nenhum em lingua portugueza.

Comboio está aceite como substantivo significando plural de carros movidos a vapor. Mudar isto para *tremvia* ou *carrovia* não me parece proprio, por varios motivos. A falta, pois, d'outro termo mais adequado parece-me preferivel *comboio urbano*.

Os srs. P. F., W. J. e outros são do mesmo parecer.

Não era esta, porém, a nossa questão; o que pretendemos é uma palavra com que, em portuguez, designemos todo o serviço que se destina ao transporte de passageiros, e mesmo de generos, sobre carris, quer dentro das cidades quer d'estas para os seus suburbios, seja por tracção animal, seja por vapor ou por electricidade.

N'este sentido citaremos, em especial, dois pareceres, um do distincto professor, sr. dr. Candido de Figueiredo, em carta publicada na *Tarde* e outro que recebemos d'um cavalheiro inglez, de Liverpool, que, pelo que se vê, lê e escreve perfeitamente o nosso idioma.

Diz o primeiro, na *Tarde*:

«O *tramway*, infelizmente, já apparece em alguns dictionarios portuguezes, com espanto e escandalo de todos os verdadeiros caturras, e com a aggravante de o mandarem ler á ingleza (*tromm-uei*, ou *tram-uei*), como se em portuguez se podessem escrever palavras, de uma forma, e lêr-se de outra, ou como se o valor dos ditongos inglezes ou francezes fôsse o valor dos ditongos portuguezes.

A verdade é que a palavra nos é hoje-necessaria, mas que não devemos escrevel-a nem pronuncial-a á ingleza.

O vocabulo inglêz *tramway* é composto de *tram* (carril chato) e *way* (via), significando portanto uma via férrea de carris chatos, á americana.

Procurando-se dar áquella palavra uma forma genuinamente portugueza, devo dizer-lhe que não aceito o alvitre de *trem-via*, e, ainda menos, de *carrovia*. O *tram* inglez não significa trem nem carro, significa, como disse, e é sabido, *carril chato*. A etimologia, que alguns dictionaristas dão a *tramway*, de *trahere*, é, a meu vêr, errada.

Não se trata de *trens* nem de *carros*: trata-se da linha, por onde os carros vão, *linha de carris chatos*.

Ora, precisando nós de uma palavra, e não de um circunlóquio, temos que aceitar a radical ingleza *tram* e traduzir *way* em *via*; mas como *tramvia* apresenta um *m* antes de *v*, o que é contrario á indole e á prática da lingua portugueza, temos que mudar o *m* em *n*, e escrever *tranvia*, como os hespanhoes já fazem, no seu louvavel e pouco imitado empenho de não mascararem o seu idioma com formulas peregrinas.

Aqui tem, pois, o meu voto, que, se de alguma coisa valesse, poderia contribuir para se evitar, ainda a tempo, a intrusão de uma formula que nunca pode ser um vocabulo portuguez, como o não são muitissimos outros que boa gente pronuncia e escreve a cada hora.

O bilhete postal do segundo é nos seguintes termos:

«Am.^o e Sr.: Com respeito á pergunta á philologos no seu estimadissimo jornal de 1.^o do corrente, permitta-me Vm. offerecer o meu parecer que o melhor equivalente em portuguez do termo *tramway* seria *tramvia*. O termo inglez fórma-se de duas palavras *tram* e *way* (via do tram) e visto que agora a primeira d'estas palavras é quasi mais européa do que ingleza, achando-se em francez, *tram*; hespanhol, *tran*; allenão, *tram*; sueco, *trom* ou *trum*; dinamarquez, *traam*; etc., etc., parece-me que para um equivalente portuguez de *tramway* só é preciso ajuntar á palavra *tram* a traducção da palavra *way* (via), d'ahi *tramvia*, conformando-se assim com a palavra *tranvia* adoptada pelos hespanhoes.

Agora nós:

Quando propuzemos a palavra *tremvia* não explicámos a nossa ideia.

Bem sabiamos que o *tram* americano não se traduz por *trem* portuguez, e bem sabiamos que designando aquelle vocabulo carril chato, ao nivel da calçada, não ha uma só palavra portugueza que dê sequer uma ideia vaga a tal respeito.

Mas, perguntamos, que precisão temos nós de, á falta de traducção, adoptar um termo estrangeiro, embora aportuguezando-o (o que, d'accordo, sempre é melhor), e para mais, um termo que, na maior parte das vezes, só por analogia se applica ao objecto a designar, quando nós temos vocabulo para portuguez que pôde perfeitamente adoptar-se, dando a mais perfeita ideia do que se quer significar?

Porque, finalmente, empregar o *tram* ou modificá-lo em *tran* que nada significa, entre nós, e abandonar o termo *trem* que significa carro, e que junto com a palavra *via* dará perfeita ideia de vehiculo de rodas sobre carris para transporte de passageiros?

Emquanto a ser contrario á indole da nossa lingua anteceder o *v* do *m*, lembramos ao illustre professor o nome proprio *Bemvinda*, os substantivos *circumvalação* e *triumvirato* e o adjectivo *bemvindo*, excepções a que poderemos acrescentar o nosso *tremvia*, tanto mais que este termo se nos torna hoje absolutamente necessario.

O nosso parecer, pois, continua a ser pela adopção de *tremvia*; no entanto, ainda conservamos aberto o concurso até o numero seguinte, esperando que mais alguém se manifeste sobre a escolha dos tres vocabulos já apurados: *Tramvia*, *tranvia* ou *tremvia*.

Boletim financeiro

Lisboa, 15 de setembro.

O mercado continúa pouco animado, continuando o abandono dos frequentadores habituaes, ausentes de Lisboa. Pôde dizer-se que as operações realizadas quasi se reduziram ás obrigações predias de 5 p. c., para as quaes ha sempre boa procura. A frouxidão manifestada para os nossos fundos externos nos mercados estrangeiros tem limitado bastante as arbitragens com receio da eventualidade de prejuizos. Aproximando-se o praso do pagamento de coupons de divida externa e de outros encargos periodicos no estrangeiro começar mais activo o movimento de procura de cambios, o que, como é natural, determinou a alta.

As lettras a 90 dias sobre Londres a breve trecho encontraram tomadores a 41 ¹/₈, preço que melhorou verificado que foi que a taxa livre em Londres se mantinha a 3 ¹/₈.

No fim da semana passada já havia tomadores a 41 ¹/₂, mas pouco papel appareceu. As noticias da nova insurreição do Rio de Janeiro, a descida rapida do cambio, vieram reflectir-se immediatamente em todas as cotações cambiases. E' justo o sobresalto, porque a nova crise brasileira parece de ordem a prolongar-se com graves consequências, muito maiores de certo do que os que resultaram da mudança de regimen em novembro de 1889. A quebra da unidade nacional, a guerra civil, quem sabe até se uma intervenção estrangeira, são perigos que devem considerar-se imminentes.

*

Na bolsa de Londres tem havido alguma procura de inscrições, subindo os preços até 29,50, tendo oscillado os preços entre este limite e 29,25. Insignificante o movimento na divida externa, tendo regulado aos preços de 28,40 e 28,10, com alternativas. As obrigações de 1888 (4 ⁰/₁₀) tem tido limitadas transacções, mantendo-se a 13 ⁷/₁₀₀ réis, de 1890 (4 ⁰/₁₀), pequenas transacções a 30 ⁷/₁₀₀ réis e nenhum movimento nas de 4 ¹/₂ ⁰/₁₀, tendo compradores as de coupon a 33 ⁷/₁₀₀ réis e as de assentamento a réis 37 ⁷/₁₀₀. As obrigações do credito predial continuam a ser as preferidas para capitalisação, regulando as de 6 ⁰/₁₀ (assentamento) de 88 ⁷/₁₀₀ a 89 ⁷/₁₀₀ réis, as de coupon 6 ⁰/₁₀ (dinheiro) a 88 ⁷/₁₀₀ réis, as de 5 ⁰/₁₀ (coupon) a 85 ⁷/₁₀₀ réis, e a 84 ⁷/₁₀₀ réis as de assentamento. As obrigações Loanda-Ambaca continuam na baixa a preços de 43 ⁷/₁₀₀ réis sem vendedores.

*

As acções dos bancos mantiveram inalteravel a sua cotação, as do Banco de Portugal a 110 ⁷/₁₀₀ réis, as do Lisboa & Açores a 85 ⁷/₁₀₀ réis (papel), as do Commercial de Lisboa a 80 ⁷/₁₀₀ réis (dinheiro), as do Ultramarino a 46 ⁷/₁₀₀ réis (dinheiro) e 47 ⁷/₁₀₀ réis (papel).

*

Pelo ministerio da marinha vae ser nomeada uma commissão composta de antigos ministros e de altos funcionarios, para formularem parecer sobre o regimen bancario a estabelecer no Ultramar, quando cessarem os privilegios do Banco Nacional Ultramarino (1900). O problema é muito complexo. Sem desconhecer a competencia dos nomeados, quer-nos parecer, comtudo, que o assumpto devêra ser considerado sob pontos de vista mais praticos do que theoreticos, devendo esperar-se da commissão um excellentes relatorio incontestavelmente, mas nem sempre os excellentes relatorios são base segura para excellentes reformas.

J. F.

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

	SETEMBRO														
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Bolsa de Lisboa:															
Inscrições assent.....	28,70	28,70	-	29,50	29,65	29,65	29,50	29,65	29,30	-	29,20	29,30	29,30	29,30	29,30
" coupon.....	28,70	28,70	-	29,30	29,30	29,30	29,45	29,45	29,60	-	29,60	29,60	29,60	29,50	29,50
Divida externa.....	27	27	-	27	28	28	27,20	27,20	27,20	-	21,31	28,30	28,40	28,40	28,40
Bolsa de Londres 3 ⁰ / ₁₀ :	21,50	21,50	-	21,43	21,43	21,43	21,31	21,31	21,25	-	21,25	21,37	21,25	21,25	21,25
Bolsa de Paris 3 ⁰ / ₁₀ ...	21,62	21,75	-	21,62	21,62	21,62	21,43	21,25	21,31	-	21,25	21,31	21,12	21,12	21,12

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

BOLSAS	TITULOS	1893 - SETEMBRO - DIAS													
		1	2	4	5	6	7	8	9	11	12	13	14	15	—
Lisboa . . .	ACÇÕES Comp. Real Portugueza .	—	—	—	—	—	—	16.500	—	—	—	—	—	—	—
	» Ascensores mechanicos..	—	—	—	8.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	OBRIG. Comp. ^a Real Portugueza	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Nacional.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris.	» Atravez d'Africa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	ACÇÕES Comp. Real Portugueza .	—	72	72	—	—	70,50	—	70	—	70	67	67,50	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal.	46	—	—	—	—	—	—	—	—	45,75	—	—	—	—
	» Norte de Hespanha . . .	130	130	135	135,25	137	139	140	—	—	—	—	—	—	—
	» Madrid-Zaragoza-Alicante	155	157,50	162	162	163,75	162,50	162,50	—	—	—	—	—	—	—
	» Andaluzes	287,50	287,50	294	294	298	300	297,50	—	—	—	—	—	—	—
	OBRIG. Comp. Real Portugueza .	—	102,50	102	100	103	104	104	103	104,50	104	104,70	104	—	—
	» C. ^a da Beira Alta. . . .	80	—	—	80	—	80	78	—	—	—	—	—	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal.	133,25	133,50	134	—	—	—	134	135,50	137,50	139,50	137,50	135	—	—
	» Norte Hespanha 1. ^a hypot.	321	322	323	325	325	329	329	—	—	—	—	—	—	—
	» Atravez d'Africa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Londres..	» Atravez d'Africa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Amsterd..	» Atravez d'Africa	36,50	—	—	—	—	—	35,25	—	—	—	—	—	—	
Bruxellas.	» Atravez d'Africa	—	—	36	—	37	—	—	—	—	—	—	—	—	

Receita dos Caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

Linhas	geri do de exploração	RECEITAS NO PERIODO						DESDE 1 DE JANEIRO				
		1893			1892			Totaes		Diferença a favor de		
		Kil.	Totaes	Kilome- tricas	Kil.	Totaes	Kilome- tricas	1893	1892	1893	1892	
COMPANHIA REAL	de a		Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	
	Antiga rede	20 26 Agosto	690	66.748:000	96:736	690	71.492:702	103:612	1.835.532:000	1.753.349:810	82.182:190	-
	e nova não	27 2 Setemb.	"	71.479:000	103:592	"	71.246:842	103:236	1.907.011:000	1.824.596:652	82.414:348	-
	garantida.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Nova rede	20 26 Agosto	380	7.161:000	18:844	334	8.663:616	25:938	184.796:000	176.796:336	7.999:664	-
	garantida.	27 2 Setemb.	"	7.648:000	20:126	"	8.545:868	25:586	192.444:000	185.342:204	7.101:796	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sul e Sueste...	-	-	475	-	-	475	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Minho e Douro	2 8 Julho	353	16.559:534	46:910	353	17.597:431	49:851	463.860:389	432.548:034	31.312:355	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Beira Alta.....	30 5 Agosto	253	6.105:965	24:134	253	5.332:855	21:078	163.465:761	152.974:363	10.491:398	-	-
	6 12 "	"	5.967:393	23:586	"	6.278:452	24:816	169.433:154	159.252:815	10.180:339	-	-
	13 19 "	"	5.758:426	22:761	"	5.190:293	20:515	175.191:580	164.443:108	10.748:472	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nacional (Mi- randella e Vi- zeu).....	30 5 Agosto	105	1.193:623	11:367	105	1.168:240	11:126	38.857:064	35.290:640	3.566:424	-	-
	6 12 "	"	1.398:457	13:318	"	1.337:684	12:739	40.255:521	36.628:324	3.627:197	-	-
	13 19 "	"	1.619:988	15:428	"	1.608:592	15:319	41.875:509	38.236:916	3.638:593	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Norte de Hespaa- nha.....	5 11 Agosto	3393 Ps.	1.863:830	549	3393 Ps.	1.643:205	484	49.708:691	50.338:704	-	Ps. 630:013	-
	12 18 "	"	1.773:770	522	"	1.842:124	546	51.482:162	52.180:828	-	698:666	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Madrid — Zaa- goza—Alican- te.....	20 26 Agosto	2672	948:934	355	2672	1.016:852	380	32.704:050	33.778:948	-	1.074:898	-
	27 2 Setemb.	"	998:837	373	"	1.032:059	386	33.702:887	34.811:007	-	1.109:120	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Andaluzes	6 12 Agosto	894	301:307	337	894	294:039	329	8.648:570	8.576:014	72:556	-	-
	13 19 "	"	297:516	333	"	301:933	338	8.946:087	8.877:947	68:140	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Zafra a Huelva.	20 26 Agosto	180	58:065	322	180	54:401	302	1.521:504	1.724:447	-	202:943	-
	27 2 Setemb.	"	60:317	335	"	51:538	286	1.581:822	1.775:985	-	194:163	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

HORARIO OFFICIALMENTE CONFERIDO da partida e chegada de todos os comboios, em 16 de setembro

Lisb. R. a Porto	Porto a Lisb. R.	Lisboa R. a Fig.ª	Fig.ª a Lisboa R.	Lisb. R. a Casco	Casco a Lisb. R.	Lisb. T. P. a Set.	Set. a Lisb. T. P.	Porto a Valença	Valença a Porto
Part. 8-45 t.	Cheg. 7-20 m.	Part. 7-0 m.	Cheg. 3-15 t.	Part. 6-30 m.	Cheg. 7-56 m.	Part. 8-0 m.	Cheg. 10-10 m.	Part. 8-20 m.	Cheg. 1-26 t.
10-0 t.	10-30 m.	7-0 t.	3-15 t.	11-30 m.	12-52 t.	4-30 t.	6-25 t.	11-0 m.	3-15 t.
Lisb. C.S. a Port.	Port. a Lisb. C.S.	Lisb. R. a Leiria	Leiria a Lisb. R.	Lisb. T. P. a Faro	Faro a Lisb. T. P.	Dom.ª e Sant.ª	2-30 t.	5-40 t.	11-45 t.
7-30 m.	9-0 t.	6-0 t.	1-30 m.	4-15 t.	5-37 t.	6-50 m.	8-23 m.	5-40 t.	11-45 t.
Aveiro a Porto	Porto a Aveiro	Leir. a Figueira	Figueira a Leir.	Abran. a Guard.	Guarda a Abran.	Beja a C. Branca	C. Branca a Beja	Porto a Braga	Braga a Porto
4-0 m.	6-25 m.	5-40 t.	7-55 t.	11-30 t.	12-48 m.	4-15 t.	7-6 t.	5-0 m.	8-10 m.
Espinho a Porto	Porto a Espinho	Figueira a Alf.	Alf. a Figueira	Alicant. a Casco	Casco a Alicant.	P. Novo a Set.	Set. a P. Novo	Porto a Valença	Valença a Porto
8-15 m.	9-3 m.	4-50 m.	5-32 m.	2-0 t.	3-5 t.	5-40 m.	6-7 m.	8-20 m.	10-45 m.
Lisb. R. a V. Alc.	V. Alc. a Lisb. R.	Fig.ª a Telhada	Telhada a Fig.ª	Lisb. T. P. a Faro	Faro a Lisb. T. P.	Beja a Faro	Faro a Beja	Porto a Braga	Braga a Porto
7-30 t.	5-10 m.	8-0 m.	8-40 m.	1-15 m.	9-25 m.	11-10 m.	7-40 t.	5-0 m.	8-10 m.
Lisb. R. a Badaj.	Badaj. a Lisb. R.	Lisb. R. a Cintra	Cintra a Lisb. R.	Lisb. T. P. a Faro	Faro a Lisb. T. P.	Fig.ª a V. Form.	V. Form. a Fig.ª	Porto a Valença	Valença a Porto
7-30 t.	6-35 m.	7-0 m.	8-11 m.	1-45 t.	11-30 t.	5-25 m.	3-30 t.	8-20 m.	10-45 m.
Lisb. C. a Bad.	Bad. a Lisb. C.	Lisb. R. a Cintra	Cintra a Lisb. R.	Lisb. T. P. a Faro	Faro a Lisb. T. P.	Fig.ª a V. Form.	V. Form. a Fig.ª	Porto a Valença	Valença a Porto
7-30 m.	9-15 t.	7-0 m.	8-11 m.	1-45 t.	11-30 t.	5-25 m.	3-30 t.	8-20 m.	10-45 m.
Lisb. C. S. a Sant.	Sant. a Lisb. C. S.	Lisb. R. a Cintra	Cintra a Lisb. R.	Lisb. T. P. a Faro	Faro a Lisb. T. P.	Fig.ª a V. Form.	V. Form. a Fig.ª	Porto a Valença	Valença a Porto
11-0 m.	1-40 t.	7-0 m.	8-11 m.	1-45 t.	11-30 t.	5-25 m.	3-30 t.	8-20 m.	10-45 m.

Linhas portuguezas

Caminho do Monte, no Funchal. — Diz um correspondente que se suscitaram questões sobre a continuação das obras d'este caminho de ferro, entre a respectiva direcção.

Ampliação de serviço. — Alguns habitantes da Povia e Villa Franca teem escripto aos nossos collegas, pedindo que os comboios da cintura de Lisboa vão até aquellas estações.

Nós recebemos um pedido n'este sentido, mas foi de Torres Novas... E não nos surprehenderá se ainda recebermos algum de Coimbra...

Viagem á Africa. — No ultimo conselho de ministros foi resolvido que, apesar dos bons desejos do ministerio, não é possível, n'esta conjunctura, o aproveitar os excellentes serviços do sr. engenheiro Sarrea Prado, subsidiando a sua viagem de estudo a Mossamedes, á qual nos referimos no numero passado.

Estudos de caminhos de ferro. — Segundo se diz, o sr. ministro das obras publicas vae extinguir a actual direcção de estudos de caminhos de ferro, passando este serviço a ficar a cargo das direcções de fiscalização.

Silencio nas gares. — Sob este titulo queixa-se ironicamente o *Seculo* de que o sr. director da Companhia Real prohibisse que os vendedores de jornaes os apreçoassem gritando desesperadamente, como ultimamente o faziam, dentro das estações.

Esta disposição de ha muito era reclamada, porque, realmente, era do peor effeito aquella algazarra, e já que n'este paiz é tanto costume citar-se o que se faz lá fora, sempre diremos ao collega que em parte alguma tal gritaria se consente. Nem mesmo a entrada dos vendedores é permitida.

Contractos para transportes. — A companhia real dos caminhos de ferro portuguezes estabeleceu os seguintes contractos com os srs.:

Julio da Fonseca Borges, representante das *Fabricas de Lanifícios de Castanheira de Pera*, para o transporte minimo annual de 70 toneladas de drogas, de Lisboa para Pombal;

Ferreira & C.^a, de Albergaria Velha, para 2:500 toneladas de madeiras, das estações de Entroncamento a Estarreja para as situadas além de Merida, no praso de um anno a contar de 24 do mez findo.

Horario de Cintra. — A pedido de alguns veraneadores d'aquella villa, a companhia resolveu que o horario de Cintra que vigorava só até 15 d'este mez, devendo soffrer modificações desde 16, continue em vigor até 20 d'outubro.

Linhas hespanholas

Robla a Valmaseda. — Esta linha já está em exploração, de um extremo até Cistierna, 55 kilometros e d'outro até Sotoscueva, 59 kilometros, resultando haver em exploração 114 kilometros, dos 284 que a linha tem.

A infraestrutura total ficará concluida no proximo mez de Outubro, e em fins do corrente anno poderá a locomotiva percorrel-a completamente.

E' este o caminho de ferro mais rapido e mais bem construido de todos quantos se tem feito em Hespanha, como tambem o mais barato. Segundo se diz, toda a linha será aberta á exploração em Maio de 1894.

Os Directos. — Já está installado o pessoal de serviço da linha nas estações e passagens do nivel de Fayon e Nonaspe.

Procede-se com grande actividade aos trabalhos de cobrir as travessas com areia para preserv-las da humidade, e ao assentamento dos carris, desde Nonaspe até Caspe, e espera-se que a linha possa ser aberta ao publico no proximo mez de Outubro.

Canfranc. — Por informações auctorizadas, recebidas de Zaragoza, sabe-se que, graças aos esforços feitos pelo sr. Moret, está nomeada a commissão franceza para tratar da modificação do convenio de 1885, relativo á abertura do tunnel de Canfranc, afim de que seja perfurado immediatamente, sem se esperar pela conclusão da linha de Noguera Pallaresa.

Calatayud, Teruel, Sagunto. — Com respeito a este caminho de ferro — de que tanto se tem fallado ultimamente — informa um collega que a delegação da camara do Commercio da primeira d'aquellas cidades se dirigiu a Valencia, Teruel, Sagunto e mais povoações interessadas, propondo-lhes realizar um *meeting* em Teruel, em favor do caminho de ferro.

San Feliu de Guixoles a Gerona. — Esta linha, aberta á exploração em Julho de 1892, na extensão de 40,38 kilometros com a largura de via de 75 centimetros, deu os seguintes resultados de exploração até 31 de Dezembro 1892, isto é durante 6 mezes:

O movimento de passageiros foi de 114.132, á razão de 2826 por kilometro, e o de mercadorias de 9354 toneladas ou sejam 231 toneladas por kilometro. A receita de passageiros foi de 2.941 pesetas por kilometro, e a de mercadorias 766 pesetas, ou seja um total de 3.707 pesetas por kilometro.

Esta receita foi muito insignificante, subindo as despesas de exploração a 63,25 por 100, em consequencia de ser aquelle periodo de verdadeira consolidação da linha em que os serviços não se acham organizados e ha que adquirir todo o material para a exploração. Comtudo, ainda se poudo cobrir as 3.000 obrigações de 6 % emittidas, e applicar ás acções um dividendo de 2 %; os 40,38 kilometros custaram, em definitiva, uns 2.500.000 pesetas, ou seja 61.905 pesetas por kilometro.

Linhas estrangeiras

FRANÇA

Estando quasi a terminar o contracto feito entre a companhia dos caminhos de ferro francezes do Este e a companhia internacional de wagons-leitos, foi renovada, até 1910, a convenção pela qual a primeira companhia concede á segunda a exploração dos wagons-leitos e wagons-restaurantes, nas suas linhas.

A companhia dos wagons-leitos renovou tambem recentemente, por 20 annos, os seus contractos com os caminhos de ferro do Estado belga e os da Austria-Hungria e por 15 annos com os da Roumania, Russia e Italia.

Até agora os contractos com as companhias francezas tinham sido limitados a periodos de 10 e 12 annos.

BELGICA

Em virtude de um decreto ministerial, datado de 29 de agosto passado, poz-se a concurso o projecto de concessão d'um caminho de ferro aereo com tracção funicular, entre a passagem *Saint Hubert* e a *praça Belliard*, em Bruxellas.

INGLATERRA

O *Board of trade* publicou a estatistica dos desastres que se deram, em 1892, em toda a rede de caminhos de ferro do Reino Unido. Esta nota comprehende, por separado, os desastres acontecidos nos comboios, no material movel, na via, etc., e os devidos a causas diversas, entre os quaes a imprudencia das victimas.

Eis a estatistica comparada dos desastres em 1892 e 1891:

Passageiros	1892		1891	
	Mortos	Feridos	Mortos	Feridos
Primeira categoria de desastres	21	601	5	875
Segunda idem.....	108	747	98	737
Pessoal				
Primeira categoria de desastres	9	92	12	154
Segunda idem.....	525	2:823	537	3:007

Houve mais 77 mortos e 21 feridos nas passagens de nivel; as pessoas que sem permissão entraram na linha, comprehendendo os suicidas, entram n'esta estatistica com 347 mortos e 121 feridos. Houve, emfim, entre 43 mortos e 80 feridos.

O numero de choques em comboios de passageiros foi de 28, resultando a morte a 11 passageiros e 2 agentes, e ferimentos em 226 passageiros e 19 agentes. Os 43 choques entre comboios de passageiros e de mercadorias causaram 10 mortes (das quaes 9 de passageiros) e 217 feridos (dos quaes 193 passageiros); houve, emfim, 13 choques de comboios de mercadorias.

Houve 35 descarrilamentos, causando a morte a 1 passageiro e 4 agentes, e ferindo 45 passageiros e 9 agentes.

As causas dos accidentes foram diversas entre as quaes se notam principalmente os desastres ao subir e ao descer dos passageiros nas carruagens e wagons, o que só por si deu um balanço de 74 pessoas mortas e 5:991 feridas.

BRAZIL

O Club de Engenharia nomeou uma comissão para dar parecer sobre o projecto, estudado pela directoria da Companhia Norte de S. Paulo, da estrada de ferro de Ubatuba a Taubaté, como meio de solver a pesada crise de transporte que affecta o desenvolvimento dos Estados de S. Paulo, Minas Geraes e Rio de Janeiro.

Acaba de ser sancionada pelo governador do Estado de Minas uma lei que auctorisa a construcção de um caminho de ferro, partindo de Ouro Preto ou d'um outro ponto situado no caminho de ferro Central, passando por Peçanha e dirigindo-se para Theophilo-Otoni; e de um outro, de Santa Barbara, por Ponte Nova e Manhuassa, á fronteira de Espirito Santo e cidade d'Alegre.

O Estado concede, para a construcção e exploração d'estas linhas, um prazo de 50 annos, uma zona de terreno de 60 kilometros e uma garantia, durante 30 annos, de um juro de 6% sobre o capital de 50:000:000 réis por kilometro.

O governo foi também auctorisado a auxiliar, por meio de garantias, as companhias de Sapucahy, Muzambinho, Bahia e Minas e de Theophilo-Otoni a Estrema.

Fixou-se em 18.736:502:000 rs. o capital garantido para a principal linha de Sapucahy, tendo a companhia que desistir das suas concessões relativas aos ramaes de Lavras e Lambarry e ao prolongamento de Pouso Alegre.

Mercado de metaes

Preços correntes da casa Morrison, Kekewich & C.^a de Londres

Em 8 de setembro.

Cobre — lingotes = Lb. 42 $\frac{7}{6}$ a Lb. 42 $\frac{15}{16}$ — tres mezes Lb. 42 $\frac{13}{16}$ a Lb. 43 $\frac{1}{3}$ — Tough Lb. 46 $\frac{15}{16}$ a Lb. 47 — Best Lb. 47 $\frac{10}{16}$ a Lb. 48 — chapas Lb. 53 $\frac{10}{16}$ a Lb. 54.

Metal Amarello — 4 $\frac{1}{2}$ a 4 $\frac{5}{8}$.

Estanho — Barrinhas — Lb. 78 $\frac{10}{16}$ a Lb. 79 — Australiano, Lb. 80 a Lb. 80 $\frac{10}{16}$ — tres mezes Lb. 78 $\frac{17}{16}$ a Lb. 79 $\frac{7}{16}$ — Inglez, Lb. 84 a Lb. 85.

Folha de Flandres — I. C. Cokes $\frac{11}{16}$ a $\frac{12}{16}$.

Chumbo — Inglez, Lb. 9 $\frac{13}{16}$ a Lb. 9 $\frac{16}{16}$ — Hespanhol, Lb. 9 $\frac{17}{16}$ a Lb. 10.

Chumbo, chapas — Lb. 10 $\frac{15}{16}$ a Lb. 11 $\frac{5}{16}$.

Zinco — Lb. 21 a Lb. 21 $\frac{15}{16}$.

Prata — 34 $\frac{1}{4}$ d. subiu $\frac{1}{4}$ d.

Azougue — Lb. 6 $\frac{7}{16}$ em primeira mão.

Antimonio — Lb. 39 a Lb. 40.

Ferro — Escocoz, pigs $\frac{42}{8}$ a dinheiro; $\frac{42}{10}$ $\frac{1}{2}$ a um mez.

» — Middlesbro, $\frac{35}{3}$ $\frac{1}{2}$ » » $\frac{35}{6}$ » » »

» — Hematite, $\frac{45}{1}$ $\frac{1}{12}$ » » $\frac{45}{4}$ $\frac{1}{2}$ » » »

Avisos de serviço

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Exportação de alcool, aguardente, licôres, vinho, cerveja, etc., para Hespanha

Em virtude do novo regulamento, publicado em Hespanha, para a importação e despacho, n'aquelle paiz, dos alcools, aguardentes, licôres, vinhos, cerveja, etc., desde 1 de setembro de 1893, fica a alfandega de Valencia de Alcantara habilitada a effectuar despachos de importação d'aquelles artigos em condições eguaes ás da alfandega de Badajoz.

Desde a mesma data, portanto, as remessas d'aquelles artigos, com destino a Hespanha, serão acceites por qualquer das fronteiras — Badajoz ou Valencia de Alcantara — mas so por ellas, porque são hoje as unicas alfandegas nas fronteiras hispano-portuguezas habilitadas para este genero de despachos.

O presente annulla e substitue o Aviso B. n.º 451, de 20 de dezembro de 1892.

Lisboa, 1 de setembro de 1893.

Horario dos comboios

Desde 11 do corrente até 30 de setembro, o comboio correio n.º 4, entre Porto e Lisboa, terá uma paragem de 1 minuto na estação da Mealhada.

Lisboa, 8 de setembro de 1893.

Festa de Nossa Senhora da Ajuda, em Espinho

Arraial e tourada

No domingo, 24 do corrente, haverá um comboio especial de 3.ª classe, com bilhetes de ida e volta a preços reduzidos, sendo a partida do Porto ás 9 h. e 45 m. da manhã, e de Espinho ás 6 h. da tarde.

Os preços dos bilhetes são os seguintes:

Do Porto, Gaya e Valladares, 200 réis; da Granja, 100 réis.

Estes bilhetes são também válidos para todos os comboios mixtos, que circulam entre Porto e Espinho e entre Porto e Aveiro. Não são válidos para os comboios-correios nem para os mixtos n.ºs 1, 2, 5 e 6.

Para as demais condições veja-se os cartazes affixados nos logares do costume.

Lisboa, 12 de setembro de 1893.

Romaria ao Senhor Jesus da Piedade, em Elvas

Feira de S. Matheus, touradas, arraial, fogos de artificio, illuminações electrica e á veneziana, bailes populares, espectaculos, sarau litterario, etc.

Nos dias 19 a 24 de setembro de 1893

Bilhetes de ida e volta por preços reduzidos, válidos para a ida nos dias 19 a 23 e para a volta nos dias 21 a 25, por todos os comboios ordinarios.

Preços dos bilhetes de ida e volta: de Lisboa-Rocio ou Caes dos Soldados, 2.ª classe 4\$500 réis—3.ª classe, 3\$200 réis.

Não se concede meios bilhetes nem se acceita bagagens para transporte gratuito.

Não se permite mudanças de classe.

Para os demais preços e condições veja-se os cartazes affixados nos logares do costume.

Lisboa, 12 de setembro de 1893.

Arrematações

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento de Massaroquinha

Esta companhia recebe propostas até ás 12 horas do dia 27 de setembro, na repartição de contabilidade dos armazens, edificio da estação de Santa Apolonia, para o fornecimento de 15:000 kilogrammas de massaroquinha (desperdícios d'algodão).

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens, edificio da estação de Santa Apolonia, e em Paris na agencia da companhia, 28 rue Chateaudun.

Lisboa, 28 de Agosto de 1893.

Serviço de Via e Obras

TAREFA N.º 27.—Fornecimento de travessas de pinho nacional Base da licitação 320 réis por cada travessa

No dia 21 de setembro pela 1 hora da tarde na estação de Santa Apolonia em Lisboa, perante o sr. engenheiro chefe de exploração, serão recebidas em carta fechada propostas para o fornecimento de 8 lotes de travessas de pinho nacional, composto cada lote de 10:000 travessas. As propostas, que poderão ser feitas para um ou mais lotes, serão endereçadas ao sr. engenheiro chefe da exploração em Lisboa, estação de Santa Apolonia, com a indicação exterior no sobrescripto: «Proposta para o fornecimento de travessas» e redigidas segundo a formula seguinte:

Eu abaixo assignado, residente em... obrigo-me a fornecer á Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes... lotes de travessas de pinho nacional, compostos cada um de 10:000 travessas, sendo 1:000 da 1.ª categoria pelo preço de... réis cada uma; 3:000 da 2.ª categoria pelo preço de... réis cada uma e 6:000 da 3.ª categoria pelo preço de... réis cada uma (preços por extenso) na conformidade das condições patentes na repartição de Via e Obras e das quaes tomei pleno conhecimento. (Data e assignatura por extenso e em letra bem intelligivel). Para ser admittido ao concurso é indispensavel ao concorrente fazer previamente no cofre da Companhia Real o deposito provisorio de cem mil réis (100:000) para cada lote e apresentar com a sua proposta, mas fora do sobrescripto d'esta, o documento comprovativo do deposito provisorio. O deposito provisorio poderá ser feito na caixa da companhia, ou em qualquer das estações da linha e n'este ultimo caso até 25 horas antes da occasião do concurso.

Lisboa, 2 de setembro de 1893.

TAREFA N.º 30.—Installação de luz electrica na estação de Lisboa (Rocio)—Base de licitação 9.000\$000 réis

No dia 5 do mez de outubro pela 1 hora da tarde na estação central de Lisboa perante a commissão administrativa d'esta companhia serão recebidas propostas para installação de luz electrica

na estação central de Lisboa e do tunnel do Rocio na extensão de 150 metros.

As propostas serão endereçadas ao sr. director geral da Companhia na estação central de Lisboa com a indicação no sobrescripto: «Proposta para a instalação de luz electrica na estação central de Lisboa» e redigidas segundo a formula seguinte: Eu abaixo assignado, residente em... obrigo-me para com a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes a fornecer os materiaes e fazer as installações da luz electrica na estação central de Lisboa, sendo as machinas motrizes provenientes da fabrica de..., e osapparehos electricos e mais material proveniente da fabrica de..., pela quantia total de... sendo para a parte electrica a quantia de..., e para a parte motriz a quantia de..., e em 150^m no tunnel, sendo as machinas e apparehos da mesma proveniencia, pela quantia total de..., sendo para a parte electrica a quantia de..., e para a parte motriz a quantia de... Obrigo-me tambem a fornecer as lampadas supplementares de que trata o art. 11.º, d'arco voltaico pelo preço de..., d'incandescência pelo preço... réis, na conformidade das condições patentes e das quaes tomei pleno conhecimento. Data e assignatura por extenso e em letra bem intelligivel.

As condições e os desenhos relativos a este concurso estão patentes na secretaria geral central de Lisboa e na repartição do Serviço de Via e Obras, estação de Santa Apolonia.

Para ser admittido a licitar é indispensavel ao concorrente fazer previamente na caixa da Companhia Real o deposito provisorio de 214.000 réis e apresentar com a sua proposta, mas fóra do sobrescripto d'esta, o documento comprovativo do deposito provisorio.

Lisboa 2 de setembro de 1893.

Fornecimento d'artigos de iluminação

Esta companhia recebe propostas até ao meio dia de 4 de outubro, na repartição de contabilidade dos armazens, edificio da estação de Santa Apolonia, para o fornecimento de artigos de iluminação, taes como: pharoes para machinas, lanternas de interior de carruagens, de signaes, de niveis d'agua, etc., etc.

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

Lisboa, 5 de setembro de 1893.

Fornecimento de materiaes

Esta Companhia recebe propostas até ás 12 horas do dia 22 do corrente, na repartição de contabilidade dos armazens, edificio de Santa Apolonia, para o fornecimento dos quatro seguintes lotes:

Lote n.º 1 — 9:985 metros de torcidas.

Lote n.º 2 — 4:400 carrinhos de linha.

Lote n.º 3 — 1:700 vassouras de palma, 680 vassouras e escovas de piassaba e 36 cestos para papeis.

Lote n.º 4 — Regadores, caldeiras e lanternas de folha e baldes de zinco.

As condições e amostras estão patentes na repartição central dos armazens, edificio da estação de Santa Apolonia, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde.

Lisboa, 5 de setembro de 1893.

TAREFA N.º 35. — Fornecimento de 10:000 travessas de carvalho

No dia 25 de setembro pela 1 hora da tarde na estação de Santa Apolonia, em Lisboa, perante o sr. engenheiro chefe de exploração, serão recebidas em carta fechada propostas para o fornecimento de 2 lotes de travessas de carvalho nacionaes, composto cada lote de 5:000 travessas. As propostas, que poderão ser feitas para um ou dois lotes, serão endereçadas ao sr. engenheiro chefe d'exploração em Lisboa estação de Santa Apolonia com a indicação exterior no sobrescripto: «Proposta para o fornecimento de travessas de carvalho» e redigidas segundo a formula seguinte: Eu abaixo assignado, residente em..., obrigo-me a fornecer á Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes... lotes de travessas de carvalho nacionaes, compostos cada um de 5:000 travessas, sendo 500 travessas da 1.ª categoria pelo preço de... réis cada uma; 3:500 travessas da 2.ª categoria pelo preço de... réis cada uma e 1:000 travessas da 3.ª categoria pelo preço de... réis cada uma (preços por extenso) na conformidade das condições patentes na repartição da Via e Obras e das quaes tomei pleno conhecimento (Data e assignatura por extenso e em letra bem intelligivel). Para ser admittido ao concurso é indispensavel ao concorrente fazer previamente no cofre da Companhia Real o deposito provisorio de 100.000 (cem mil réis) para cada lote, e apresentar com a sua proposta, mas fóra do sobrescripto d'esta, o documento comprovativo do deposito provisorio. O deposito provisorio poderá ser feito na caixa da Companhia ou em qualquer

das estações da linha e n'este ultimo caso até 24 horas antes da occasião do concurso.

Lisboa, 8 de setembro de 1893.

Leilão

Em 2 de outubro proximo futuro e dias seguintes, ás 11 horas da manhã, por intermedio do agente de leilões, sr. Casimiro Candido da Cunha, na estação principal d'esta companhia em Lisboa, Caes dos Soldados, e em virtude do art. 33.º das disposições communs ás tarifas geraes de grande e pequena velocidade, em vigor nas linhas d'esta companhia, proceder-se-ha á venda em hasta publica de todas as remessas com data anterior a 2 d'agosto de 1893, bem como d'outros volumes não reclamados.

Avisa-se, portanto, os consignatarios das remessas indicadas na junta relação e d'outras que pela sua menor importancia se não mencionam, de que poderão ainda retiral-as, pagando o seu debito á companhia, para o que deverão dirigir-se ao serviço de trafego na estação central do Rocio, todos os dias não santificados até 30 do corrente inclusivé, das 10 horas da manhã até ás 3 da tarde.

N.º 7.084, vindo de Lisboa P com destino ao Carregado, contendo 40 saccos de guano pesando 2:000 k. consignado a Gorjão. — N.º 1.753, vindo de Lisboa P com destino á Figueira, contendo 30 barris vasisos pesando 1:062 k. consignado a Irmão. — N.º 177, vindo de Carcavellos com destino ao Porto, contendo 9 caixas de papel pesando 1:164 k. consignado á Companhia de Phosphoros. — N.º 376, vindo de Sabugo com destino a Alcantara, contendo 1 wagon de pedra pesando 10:000 k. consignado a Magalhães. — N.º 2.900, vindo de Cintra com destino a Alcantara, contendo 1 wagon de pedra pesando 10:000 k. consignado a Magalhães. — N.º 67, vindo do Porto com destino a Lisboa Rocio, contendo 1 barril de azeite pesando 55 k. — N.º 1.046, vindo de Martingança com destino ao Cacem, contendo 1 wagon de carvão pesando 6:000 k. consignado a Ribeiro. — N.º 735, vindo de Tortozendo com destino a Lisboa P, contendo 36 peças de madeira pesando 1:750 k. consignado a Burgos. — N.º 2.271, vindo de Soure com destino a Lisboa P, 1 wagon de tijollos pesando 9:400 k. consignado a Barboza. — 17 cascós vasisos. — 140 rollos de pinho pesando 8:300 k. — 1 porção de madeira pesando 3:995 k. — N.º 8.911, vindo de Paris com destino a Lisboa P, contendo 2 caixas de quinquelharias pesando 28 k. consignado a Pintado. — N.º 10:963, vindo de Hendaye com destino a Lisboa P, contendo 1 caixa com livros pesando 11 k. consignado a Lopes. — N.º 1.687, vindo de Malaga com destino a Lisboa P, 1 caixa de madeira pesando 122 k. consignado a Baptista.

Lisboa, 12 de setembro de 1893.

Serviço dos Armazens — Fornecimento de papel

No dia 16 de Outubro, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Administrativa da Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 2:358 resmas de papel d'impressão, 1:068 resmas de papel d'escrever e 170:300 sobrescriptos.

As condições e amostras estão patentes em Lisboa, na repartição central dos Armazens, estação de Lisboa (Santa Apolonia) e na Agencia da Companhia em Paris, rue Chateaudun, 28.

Lisboa, 6 de Setembro, de 1893.

Restaurante da estação de Covilhã

No dia 30 do corrente pela 1 hora da tarde, na secretaria da exploração, estação de Santa Apolonia, perante o sr. engenheiro chefe da exploração, serão recebidas em carta fechada propostas para a arrematação do restaurante da estação de Covilhã.

As condições acham-se patentes em Lisboa na secretaria da exploração, estação de Santa Apolonia, e nas estações do Entroncamento e de Covilhã, nos escriptorios dos respectivos chefes.

As propostas deverão ter exteriormente a indicação — *Proposta para a arrematação do restaurante de Covilhã* — e serem dirigidas segundo o theor seguinte: *Eu abaixo assignado, residente em... obrigo-me a instalar e manter o restaurante da estação de Covilhã sob as condições patentes, durante o praso do concurso, e das quaes tomei pleno conhecimento, pela quantia de réis...* (por extenso e em letra bem intelligivel). *Data e assignatura* (esta por extenso).

Lisboa, 7 de setembro de 1893.

Typographia do Commercio de Portugal

35 — Rua Ivens — 41

Papel feito especialmente pela Companhia do PAPEL DO PRADO

AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMMISSÕES RECOMMENDADAS

MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS RECOMMANDÉES

Antuerpia.—A. Hartrodt.—36, rue Zirk.
Berlin.—S. O.—A. Hartrodt.—54, Wienerstrasse.
Bremen.—A. Hartrodt.—90 e 91, Langenstrasse.
Covilhã.—José do Nascimento Arraiano—Casa de commissões.
Hamburgo.—Augusto Blumenthal.

Hamburgo.—A. Hartrodt.—4, Kattrepelsbruecke.
Leiria.—Antonio C. d'Azevedo Batalha.
Lisboa.—Amancio José Alves—Rua dos Bacalhoeiros.
Lisboa.—Edwards Brothers—Rua dos Fanqueiros, 30.
Lisboa.—Rodolfo Reck—Rua dos Douradores, 21.
Lisboa.—Carlos C. Dias—(vinhos, fructas e outras commissões).—Rua do Jardim do Regedor, 35.
Lisboa.—C. Mahony & Amaral.—Rua Augusta, 100, 2.º
Liverpool.—Edwards Brothers—Alexandra Buildings.
Londres.—Fernando Demolder—21, Gt. St. Helens.
Londres.—E. C.—A. Hartrodt. 49, Fenchurch Street.
Manchester.—Edwards Brothers—Jackson Row, 14.
Porto.—Augusto Laverré—Rua de S. Francisco.
Santarem.—José F. Canha.

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

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

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

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

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

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

LISBOA Hotel Camões—Travessa de S. Nicolau, 13—No centro da cidade baixa, perto de repartições publicas, passeios e theatros.—Desde 1\$000 réis por dia.

LISBOA Grand Hotel Central—Caes do Sodré—Tout le confort désirable, vue du Tage, près de la douane, bourse, ministères, théâtres, bains. Ascenseur, poste.

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

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 London Hotel—Caes do Sodré, rua e travessa do Corpo Santo, entrada em n.º 10.—Perto do Tejo, ministerios, theatros, etc.—Preços 1\$000 réis em diante.

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

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

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

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 Lawrence's Hotel—Frequentado pela primeira sociedade portugueza e estrangeira. Bons quartos e salas por preços modicos.

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

CALDELLAS Grande Hotel da Bella Vista.—De 1.ª ordem. Serviço esmeradissimo, bellos horizontes; a 15 kilometros de Braga. Aguas hyposalinas.

CALDAS DA AMIEIRA Hotel e estabelecimento de banhos e aguas chloretadas, bilhar, gymnasio, jardins—a 20 minutos da Figueira da Foz.

TORRES VEDRAS Grande estabelecimento balnear dos Cucos.—Nova instalação de 1.ª ordem com todos os melhoramentos modernos.

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, asseio inexcédível, bom serviço, preços modicos, trens d'aluguer e carreira, para as estações de Cella e Vallado. Prop. A. de S. Romão.

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

PORTO GRANDE HOTEL DE PARIS.—Maison de premier ordre, tenue à la française, située au centre de la ville Bains, salons de lecture et de réception. Boite aux lettres. Splendide jardin et hotel éclairé à la lumière électrique. On parle toutes les langues.—Rua da Fabrica.—Aufrère, propriétaire.

PORTO Hotel Bragança.—Aceio, mesa abundante e variada, vinho á discrição. Diaria, 1\$200 a 1\$000 réis.—Table d'hôte bien servie, vin à discrétion.

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

PORTO Grande Hotel Portuense.—Batalha, 122. Serviço de 1.ª ordem. Proximo ao correio, theatros etc. Desde 1\$200 por dia incluindo vinhos. Prop. Pedro Vasques.

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

PORTO Grande Hotel America Central.—Um dos melhores da cidade, magnificas salas e quartos, banhos, caixa do correio etc. Aceio e bom serviço. Preços de 1\$000 a 1\$400 réis diarios.

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

VIGO Hotel Continental—Magnifica situação em face da ria, proximo de theatros, casinos, passeios, banhos etc. Preços 1\$200 a 1\$600 por dia. Prop. João José de Souza.


GOUVEIA Hotel Hortas.—Paragem indispensavel a todos que se dirigirem á Serra da Estrella. Bom serviço. Trens 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, Sierpes 95. Meza redonda ás 6 horas. Falta se italiano, inglez, francez e portuguez.

MALAGA Nuevo Hotel Victoria—Prop. Cristóbal Gamero—Calle del Marqués de Larios, 9—Bellos aposentos, excellente 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 na porta do Hotel.

MARCA registrada L & L em Portugal



MARCA registrada L & L em Portugal

Tubos pretos, galvanizados, esmaltados, pintados, etc., etc.

Tubos de todos os diâmetros, comprimentos e espessuras

FABRICAS: Albion Tube Works, Birmingham e Coombs-Wood Tube Works, Haleowen.

Fabricantes de todas as classes de tubos de ferro forjado e aço e acessórios para os mesmos.

Tubos para caldeiras fixas, locomotivas e marítimas, para sondas, postes, etc., para pressão hidráulica e atmosférica, cilindros de vauo, etc., etc.

Tubos para gaz, agua e vapor. Tubos para vinho, para injectores. Tubos especiaes para fins especiaes. Tubos, etc., soldados pela electricidade.

Todos os tubos d'estas fabricas são submettidos a repetidas provas hydraulicas, a fim de garantir as resistencias

Empregam 1:000 operarios e machinas a vapor representando um aggregado na força de 500 cavallos indicados.

Para especificações, etc., etc.

HERBERT CASSELS, 191, Mousinho da Silveira, PORTO, ou Lloyd & Lloyd, Birmingham

FABRICA DE

H. SCHALCK, SUCCESSORES

Calçada do Cascão — Lisboa

Premiado em todas as exposições—Depositos: em Lisboa

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

PRODUCTOS

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

VIUVA SERZEDELLO

DEPOSITO DE DROGAS

Productos chimicos e pharmaceuticos

VENDA POR GROSSO E A RETALHO

SOBRE PREÇOS E FORMAS DE PAGMENTOS

RESPONDE NA VOLTA DO CORREIO

23, PRAÇA DO MUNICIPIO, 24

LISBOA

H. PARRY & SON

Officinas de machinas

Caldeiras e construcções navaes

34, Rua Vinte e Quatro de Julho, 36 ESTALEIRO

NO

LISBOA GINJAL

DEPOSITO DE PRODUCTOS CERAMICOS

DE

João Carlos da Fonseca

66 — Rua de Vasco da Gama — 66

LISBOA

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

Preços limitadissimos

INDUSTRIA NACIONAL

PRODUCTOS DA

Companhia Portuguesa Hygiene

DIRECTOR TECHNICO: E. ESTACIO

Emulsão ESTACIO

De óleo de fígado de bacalhau puro com os hypophosphitos de cal e soda

Esta emulsão, diluída com água, forma um leite agradável.

Digere-se e assimila-se facilmente.

Não oferece a repugnância que produzem os óleos. Evita ao estômago o penoso trabalho do emulsionante.

Por isso ella é preciosissima para todos os estômagos, ainda os mais delicados e debéis, como os de crianças e convalescentes, etc.

Preço 400 réis

Saes granulados effervescentes

Contra a gotta e rheumatismo: carbonato e citrato de lithia granulado e effervescente.

Contra as más digestões: Citrato de potassio granulado effervescente, que tambem se toma como calmante e refrigerante, contra febres, produzindo a conhecida *mistura salina simples*.

Como purgativo: Citrato de magnesia granulado e effervescente.

Contra a anemia, chlorose, etc.: Tratato de potassa e ferro granulado effervescente.

Preparam-se alem d'estes saes quaesquer outros por encomendas

Recommendam-se os nossos saes pela sua inexcédível perfeição e porque offerecem sobre as outras formas medicamentosas as seguintes vantagens: facilitam a digestão, a absorção e a assimilação dos principios medicamentosos, attenuam ou annullam o sabor especial d'elles, tornando-o muitas vezes agradável, e substituem grande parte das aguas mineraes, que, além de serem de mais elevado preço e facil alteração, pelo seu volume não podem ser transportadas e usadas com tanta commodidade como os granulos.

DEPOSITO GERAL

61, Rocio — Pharmacia ESTACIO — Rocio, 61

Materiaes de construcção

Nos armazens de **J. LINO** se encontra o mais completo sortimento dos artigos necessarios para construcção urbana, a saber:

Madeiras

de todas as qualidades e dimensões, soalhos aparelhados, parquets nacionaes e estrangeiros, madeira para marcenaria, ditas para caruagens, ditas em folha para machinas de recortar, portas feitas, molduras e guarnecimentos, chalets de madeira de todos os tamanhos.

Material de ferro, zinco e chumbo

Vi-gas de

ferro, chapas de ferro ondulado para coberturas, grades para sacadas, peitoris e almofadas, ventiladores fixos e de rotaçao, depositos de ferro galvanizado para agua, caixilhos de ferro e vidro para dar luz a subterraneos, banheiras de ferro de superior qualidade, placas de ferro esmaltadas para letreiros e numeraçao, fogões de ferro e marmore para salas com todos os seus pertences, lavadouro de ferro e grés para cosinha, tubos de ferro e chumbo para encanamentos, torneiras e valvulas de metal para os mesmos, zinco e chumbo em chapa para telhados, ornatos em zinco para chalets, cataventos, agulhas, florões, lucarnes, trapeiras, pregaria de arame, etc., etc.

FOGÕES PARA SALAS

de ferro com guarnições de marmores de diferentes côres e com todos os seus pertences, etc., etc.

Material ceramico

Tubos de grés superior, lavatorios de todos os feitios, bacias, syphões e aparelhos para retretes, telha franceza legitima de Marselha, dita vidrada de côres, ladrilhos mosaicos nacionaes e estrangeiros, tijolos de todas as dimensões e qualidades, ditos refractarios, barro refractario, azulejos de faiança e pó de pedra, ditos estrangeiros, panneaux em azulejos de côres, vasos, estatuas e balaustres para platibambas, telhas de vidro para claraboias, etc., etc.

MATERIAL PARA ESTUQUE,

Cal em pedra, areia do Rio sêco, gesso, e ornatos em carton pierre.

Materiaes diversos

Cimento de Portland, cal hydraulica de Marselha, pozzolana dos Açores, chapa de magnésio para forrar chalets, barracas, etc., ardósia para telhados, dita para guardas de sumidouros, vidraça para janellas, vidros polidos francezes, vitraux de côres, inducto impermeavel para preservar da humidade paredes, madeiras, etc., tintas preparadas, alvaíades, óleos e vernizes de superior qualidade, feltro asphaltado para coberturas economicas, utensilios para obras, pedra d'afiar ferramentas, etc.

Fornecem-se catalogos e Preços correntes a quem os solicitar nos escriptorios dos armazens

85—RUA DO CAES DO TOJO—85

Telegrammas a LINO—LISBOA

SOCIEDADE ANONYMA DAS
OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO DE LA MEUSE

Fundada em 1835, em **LIÈGE** (Belgica)

Director-gente — **Mr. F. TIMMERMANS**, — Engenheiro



Locomotivas para minas,
Fabricas, estaleiros,
Obras publicas, etc., etc.



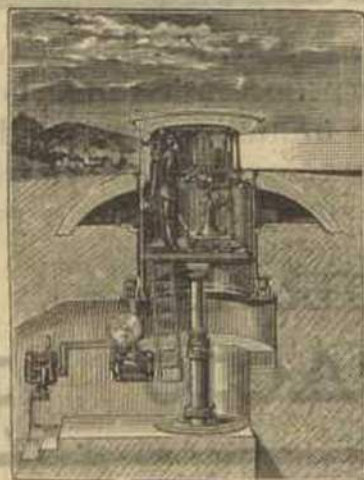
Locomotivas de todas as forças
para grandes linhas e tramvias.

ESTALEIRO NAVAL

Dragas
Botes de vapor para viajantes.
Rebocadores.

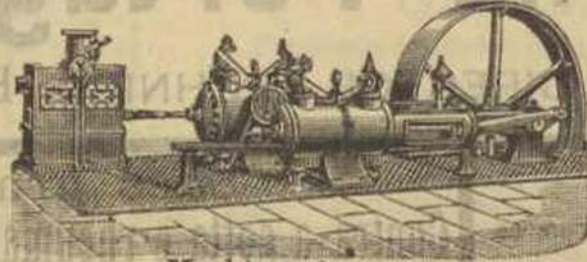
TURBINAS da systema MAHLER

Machinas e accessorios para
distribuição de aguas de alimen-
tação nas cidades.

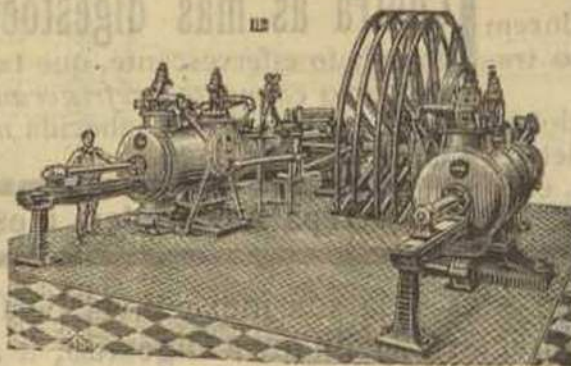


MATERIAL DE GUERRA

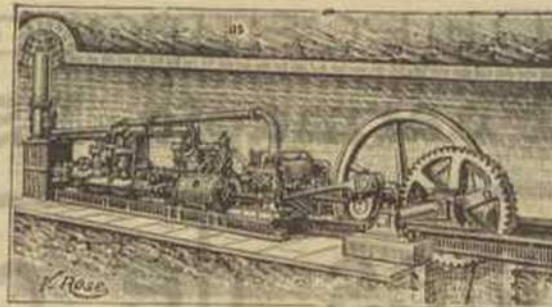
Cupulas privilegiadas, ro-
tatorias e a ecli, se, para
canhões, obuzes, projecta-
dores de luz e observadores.



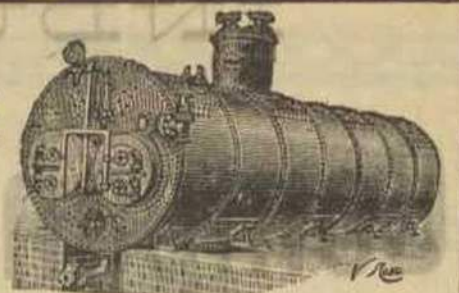
Machinas de vapor
com simples, dupla ou triplice expansão, sys-
tema Compound, privilegiado para dynamos,
moinhos, fabricas diversas.



Machinas de extracção de todas as forças,
systema privilegiado e outros. VENTILADORES.
Cabrestantes de vapor e ar comprimido.
COMPRESSORES de ar, privilegiados.



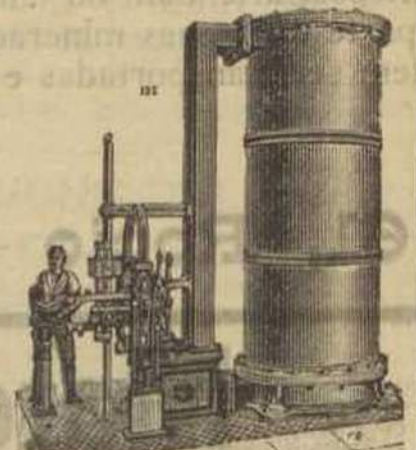
Bombas de esgoto subterraneas, systema Com-
pound privilegiado. Machinas para esgoto de tração directa, etc., etc.



Caldeiras de vapor de todos os
systemas em
ferro ou em aço.

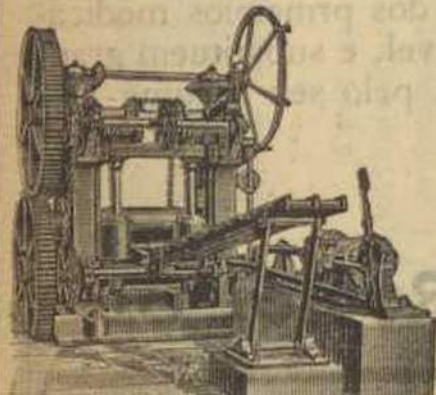


ESCORAS e MOLETAS



INSTALAÇÕES para PORTOS

Machinas. Accumu-
ladores e gruas hydrau-
licas. Bombas para es-
vasiar as estivas de re-
paro. Bomba e tubos
de pressão.



Motores e trens de laminado-
res, machinas sopradoras.
Elevadores, convertidores,
martellos-pilões. Apparelhos
para aquecer o ar.

A. B. C. CODE USED 1883.

Dirigir as cartas e telegrammas: — **Chantiers Meuse Liege (BELGIQUE)**

M. Gonsalves

Cirurgião-dentista

RESIDENCIA

L. do Calvario, 22, 2.º

CONSULTORIO

R. N. do Almada, 69, Lisboa.

J. B. FERNANDES & C.ª

Successores de José Gregorio Fernandes

Escriptorio: — LARGO DE S. JULIÃO, 19 — LISBOA

Armazens de ferro e aço de todas as qualidades

Carvão de pedra para forja

Zinco, chumbo, cobre, folhas para ferreiro, safras, bigornas, tornos, garrafas,
garrafões, linho para cordoaria e para flação, flor de enxofre,
enxofre em pedra e moído
Sulfato de cobre, Cimento Portland

37 A, Beco do Carvalho, a S. Paulo, 37 A

Armazem de ferragens, folha de Flandres, estanho, zinco,
cobre, latão, chumbo em barra, laminado e de munhão, louça de ferro estanhada
e esmaltada, garrafões, garrafas, tinta para escrever e muitos outros artigos

15 a 17 — Largo de S. Julião — 15 a 17

Royal Mail Steam Packet Company
(MALA REAL INGLEZA)



A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Em 25 de setembro o paquete THAMES para:
Pernambuco, Maceió, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo
e Buenos-Ayres

Para Southampton

O paquete CLYDE esperado em 19 de setembro
As accommodações para passageiros são inextinguíveis em con-
forto, havendo a bordo d'estes paquetes todos os melhoramentos
que se tem inventado para minorar os incommodos de uma via-
gem por mar.

Ha a bordo de todos estes paquetes cozinheiro e creados por-
tuguezes.

AGENTES

Em Lisboa: — **KNOWLES RAWES & C.ª** — R. dos Capel-
listas, 31, 1.º

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