

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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

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

REDACÇÃO — Rua do Loreto, 43 — LISBOA

## SUMMARIO

O estudo da tarifa por zonas, em Portugal. — Tarifa de passageiros nas linhas do Estado Hungaro. Correspondencia do Brazil, por Hippolyte de Baère. Parte oficial. — Decretos de 28 de janeiro e 8 de fevereiro e portarias de 31 de janeiro e 8 de fevereiro. Bilhetes baratos para o P.º. Notas de viagem — XVII — O regresso. Regulamento do movimento nos caminhos de ferro da Alemanha. Os negócios da Companhia Real. Boletim financeiro, de Lisboa, por J. F. Boato falso. Situação dos fundos portugueses nas bolsas de Lisboa, Londres e Paris. Cotações dos títulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro. Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hispano-americanos. Linhas portuguesas — Tunnel de Alcantara — Salamanca à Fronteira — Carris de ferro do Porto — Linha do Minho. Linhas hispano-americanas — De La Calzada a Valdepeñas — O caminho de ferro tremia de circulação — Burgos a Bercedo — Aranda de Duero. Linhas estrangeiras — França — Inglaterra — Áustria — Rep. Argentina — Brasil. Companhia dos caminhos de ferro Atravez d'Africa. Relatório. — Conclusão. Mercado de Metais. Arrematações. Casas recomendadas. Agenda do viajante. Anúncios. Vapores a sahir do porto de Lisboa.

## O estudo da tarifa por zonas, em Portugal

**S**E imaginassemos que a tarifa tão afamada na Hungria pudesse servir de modelo em Portugal, e ser aqui adoptada sem alteração ou com pequenas modificações, muito teríamos que dizer sobre os resultados que ella tem dado no seu ponto de origem, resultados que, se provam que o ministro, mr. Baross, decretando um abaixamento geral de tarifas, conseguiu aumentar prodigiosamente o movimento de passageiros nas linhas ferreas hungaras, não nos põem ainda em evidencia que o benefício influxo d'essa medida se reflecta directamente no caminho de ferro, em uma receita líquida apreciável.

Com efeito, na ultima estatística publicada pelo governo hungaro, que se refere ao anno de 1892, fala-se muito de movimento e de receitas; mas não vemos que se trate das despesas que o aumento d'esse movimento originou.

Já se vê que se as linhas do Estado Hungaro tiveram, em 1888, um movimento de 1.302 passageiros por quilometro de via, e em 1892, 3.803, ou seja 192,1 % a mais, a despesa de exploração deve forçosamente ter aumentado, e não será muito calcular que, mesmo atendendo ao melhor aproveitamento dos comboios já existentes, essa elevação represente uns 40 % pelo menos. (1)

Ora se as receitas por quilometro-via foram, em 1888, de 2.029 florins, e em 1892 de 2.616, a melhoria é

apenas de 28,9 %, o que representará uma perda certa de 11,1 %.

Reverteu essa diferença em benefício do paiz? Não o contestamos; podemos mesmo afirmá-lo, á simples vista dos algarismos que nos apresenta a estatística do movimento de passageiros, sem necessidade do difícil estudo a que teríamos que dar-nos para o apreciar.

Basta ver que ás longas distâncias, o numero de passageiros passou de 44.700 nos trens rápidos e 201.500 nos ordinários, ou seja um total de 246.200 em 1888, a 236.200 nos primeiros e 734.400 nos segundos, ou um total de 970.600 em 1892; isto é, que as relações entre pontos distantes mais de 225 kilómetros (e já é um afastamento apreciável) se estreitaram em cerca de mais de 300 por cento.

Ora n'um paiz, como a Hungria, composto de elementos heterogéneos, em que as diferenças de raças, de religiões e até de idiomas originam o afastamento das populações, tudo quanto seja approximativa, relational, pôr-as em contacto frequente e fácil, convidá-las á permutação dos seus produtos como dos seus individuos, é sempre um grande bem, para o qual não são demais quaesquer sacrifícios do tesouro.

A providencia governativa que fizer os galicianos visitar a Dalmacia, que trouxer os bohemios á Bosnia e fôr arrancar ás montanhas da Transilvânia alguns dos seus raros 49 habitantes por quilometro quadrado, para lhe mostrar as bellezas do Tirol, fazendo-o, para isso, atravessar as vastas planícies danubianas que formam o centro d'aquelle paiz, é, por certo do maior alcance económico-social, porque representa uma tentativa de estabelecer unidade onde as leis da geografia e da ethnographia impedem a ligação em um só povo d'aquelle apontado de elementos diferentes que só a grande política internacional pôde englobar, formando uma nação.

Depois a tarifa das zonas tinha outro fim ainda, n'um paiz que serve de transito a tantos outros vizinhos.

As relações da Russia com o Adriático, da Alemanha com o mar Negro, nem sempre se serviam da Áustria Hungria para passagem. A redução considerável no custo da travessia d'este paiz veiu chamar ás suas linhas o passageiro de transito.

Isto enquanto ás viagens de longo curso.

Pelo que se refere aos curtos trajectos, a pequena densidade de população de todo o paiz, especialmente nas grandes planícies do centro, indicava que só com um preço muito reduzido se poderia multiplicar a viagem.

Vê-se, pois, quão diferentes são as condições de um paiz assim, em comparação com o nosso, onde a raça é só uma, a religião e o idioma iguais de norte a sul, e a superfície apenas de 1/7 da da Áustria Hungria.

A tarifa hungara não pôde pois, nem mesmo como sistema, ser adoptada em Portugal.

Sobre este ponto consultámos o nosso sollicito redactor na Belgica, cujos conhecimentos profundos sobre

(1) No seu relatório apresentado ao congresso de caminhos de ferro pela administração dos caminhos de ferro do Estado Hungaro, relativo a 1890, o aumento de despesa, apesar dos apertados cálculos em que foi estabelecido, foi de 28,18 %, quando o aumento do numero de passageiros era ainda muito menor.

tarificação de caminhos de ferro são dos mais notaveis, e do que mr. Urban nos diz, extractamos o seguinte:

«Enquanto á applicação da tarifa por zonas em Portugal sou de parecer, como V., que seria um perfeito erro querer aplicar esse sistema n'um paiz absolutamente diferente da Hungria. O mesmo succederia na Belgica, por exemplo, onde as pequenas distancias a percorrer e a densidade da população fariam que, para aplicar a tarifa de zonas, haveria que modifical-a de uma forma tão profunda que não restaria d'ella senão o nome.»

Perante tão auctorizada opinião não ha que hesitar.

Mas não é mister sahir do proprio paiz em que a tarifa teve origem para reconhecer que... cada roca tem seu fuzo, como diz o rifão popular.

A propria Austria, instigado o governo pelos elementos populares que trabalharam pela reducção de tarifas, pôz em vigor uma tarifa de zonas que em grande numero de casos... eleva os preços.

As bases d'essa tarifa são: divisão do percurso em 26 zonas das quaes as primeiras 5 são de 10 kilometros, as 2 seguintes de 15, a 8.<sup>a</sup> de 20 e as restantes de 50 kilometros, completando-se assim 1:000 kilometros.

Esta tarifa, creada então com 26 zonas, foi mais tarde modificada, subdividindo-se as zonas 9.<sup>a</sup> e 10.<sup>a</sup>, que eram de 50 kilometros, em 4 zonas de 25, tendo hoje, portanto, 28 zonas.

Vigoram hoje estes preços na Kaiser-Ferdinands-Nordbahn sob o titulo de Kreuzer Zonentarif, por ter para base da tabella sido adoptado 1 kreuzer por kilometro em 3.<sup>a</sup> classe.

Os typos são: em comboios ordinarios, 3 kreuzers em 1.<sup>a</sup> classe, 2 em 2.<sup>a</sup> e 1 em 3.<sup>a</sup>.

Nos trens expressos estes typos augmentam 50%.

Nas demais administrações vigora hoje outra tarifa que se divide em 21 zonas de distancias eguaes ás d'aquella, isto é, até 650 kilometros, sendo as suas bases mais elevadas, e bem diferentes, a saber:

Nos comboios ordinarios em 3.<sup>a</sup> classe custam 15 kreuzers os primeiros 10 kilometros (1.<sup>a</sup> zona), aumentando 10, 15, 10 e 15 kreuzers até á 5.<sup>a</sup> zona; a 6.<sup>a</sup> zona, de 15 kilometros, aumenta 20 kreuzers; a 7.<sup>a</sup>, de 15 kilometros, 15; a 8.<sup>a</sup>, de 20 kilometros, 30; as 9.<sup>a</sup> e 10.<sup>a</sup>, de 25 kilometros, tambem 30; a 11.<sup>a</sup>, de 25 kilometros, 35; a 12.<sup>a</sup>, de 25 kilometros, 30; as 13.<sup>a</sup> e 14.<sup>a</sup>, de 50 kilometros, 65; a 15.<sup>a</sup>, 60; as 16.<sup>a</sup> 17.<sup>a</sup> e 18.<sup>a</sup>, 65; a 19.<sup>a</sup>, 60; as duas ultimas 65.

A 2.<sup>a</sup> classe é o duplo da 3.<sup>a</sup> e a 1.<sup>a</sup> o triplo. Nos comboios rápidos os preços são aumentados uns 40%.

Por esta forma os preços ficaram reduzidos, especialmente em 3.<sup>a</sup> classe; mas como as concessões de bagagem gratuita e a de bilhetes de ida e volta, circulares, etc., foram suprimidas, resulta que o passageiro que vai a um longo percurso, e tem que transportar bagagem, paga o mesmo, e por vezes mais, do que pela antiga tarifa.

As razões que acima expômos, e outras, deduzidas dos minuciosos estudos a que alguns dos membros da commissão portugueza tem procedido, demonstraram logo que a adopção de uma tarifa por zonas em Portugal é perfeitamente impraticavel, e, portanto, o fim da commissão será estudar as modificações que haverá a introduzir no nosso actual systema tarifario, no sentido de promover, a um tempo, o beneficio do publico e do tráfego das linhas.

Não faremos por isso a exposição dos extraordinarios resultados que daria entre nós a adopção da tarifa hungara, limitando-nos a dar a publicidade, na parte que se refere a passageiros e bagagens, como simples elemento de estudo, visto ser quasi desconhecida em Portugal.

Em todo o caso, uma grande utilidade pratica teve a nomeação da commissão: reunir os diferentes elementos superiores das direcções das linhas ferreas e das repartições officiaes, e fazel-os estudar em comum este importantissimo problema de tarifas; o que até hoje, e com tanto pesar o dizemos, não se tinha feito.

A sessão da commissão que devia ter logar no dia 10, ficou transferida para o dia 21.



### Tarifa de passageiros e bagagens nas linhas ferreas do Estado Hungaro, em vigor desde 1 d'agosto de 1889

#### Introdução

Para o transporte de passageiros e bagagens vigoram as disposições do regulamento de exploração.

Quando o calculo das taxas deva ser feita sobre a base da distancia kilometrica, as distancias indicadas no quadro são decisivas.

Nos preços indicados por esta tarifa, para passageiros e bagagens, acha-se já comprehendido o imposto de transporte e o de sello.

Não se cobra imposto de transito:

- 1.<sup>o</sup>— pelo transporte de passageiros e bagagens da corte;
- 2.<sup>o</sup>— pelos gastos accessorios.

#### A—Passageiros

ZONAS	KILOMETROS	Em florins austriacos, comprehendendo os impostos de transito e do sello						Equivalencia em moeda portugueza ao par (1 florim=450 réis)					
		Preço de transporte por passageiro						Preço de transporte por passageiro					
		1. <sup>a</sup> classe	2. <sup>a</sup> classe	3. <sup>a</sup> classe	1. <sup>a</sup> classe	2. <sup>a</sup> classe	3. <sup>a</sup> classe	1. <sup>a</sup> classe	2. <sup>a</sup> classe	3. <sup>a</sup> classe	1. <sup>a</sup> classe	2. <sup>a</sup> classe	3. <sup>a</sup> classe
Trafego proximo:													
Zona 1.....		0,30	0,15	0,10	-	-	-	135	67	45	-	-	-
" 2.....		0,40	0,24	0,15	-	-	-	180	99	67	-	-	-
Trafego distante:													
I .....	1 a 25	0,50	0,40	0,25	0,60	0,50	0,30	225	180	112	270	225	135
II .....	26 a 40	1,	0,80	0,50	1,20	1,	0,60	450	360	225	540	450	270
III .....	41 " 55	1,50	1,20	0,75	1,80	1,50	0,90	675	540	367	810	675	405
IV .....	56 " 70	2,	1,60	1,	2,40	2,	1,20	900	720	450	1.080	900	540
V .....	71 " 85	2,50	2,	1,25	3,	2,50	1,50	1.425	900	562	1.350	1.125	675
VI .....	86 " 100	3,	2,40	1,50	3,60	3,	1,80	1.350	1.080	675	1.620	1.350	810
VII .....	101 " 115	3,50	2,80	1,75	4,20	3,50	2,40	1.575	1.260	787	1.890	1.575	945
VIII.....	116 " 130	4,	3,20	2,	4,80	4,	2,40	1.800	1.440	900	2.160	1.800	1.080
IX .....	131 " 145	4,50	3,60	2,25	5,40	4,50	2,70	2.025	1.620	1.042	2.430	2.025	1.215
X .....	146 " 160	5,	4,	2,50	6,	5,	3,	2.250	1.800	1.425	2.700	2.250	1.350
XI .....	161 " 175	5,50	4,40	2,75	6,60	5,50	3,30	2.475	1.980	1.237	2.970	2.475	1.485
XII .....	176 " 200	6,	4,80	3,	7,20	6,	3,60	2.700	2.160	1.350	3.240	2.700	1.620
XIII.....	201 " 225	7,	5,30	3,50	8,40	6,50	4,20	3.150	2.385	1.575	3.780	2.925	1.890
XIV.....	226 em diante	8,	5,80	4,	9,60	7,	4,80	3.600	2.610	1.800	4.320	3.458	2.460

**Disposições geraes**

Em conformidade com o quadro supra os preços de transporte de passageiros acham-se divididos em 2 grupos:

- a) Trafego proximo;
- b) Trafego distante.

No trafego proximo, que comprehende duas zonas, os bilhetes a preços reduzidos são validos apenas para os comboios chamados de passageiros, os comboios omnibus e os mixtos.

O passageiro que, n'estas zonas, queira utilizar um comboio rápido, terá que pagar o preço fixado para a 1.<sup>a</sup> zona do trafego o distante.

No trafego distante, que abrange 14 zonas, estão comprehendidos todos os percursos fora do trafego proximo.

Deve notar-se que os percursos do trafego distante são sempre calculados até e desde Budapest, para os percursos que atravessam Budapest ou Kelenföld; de forma que, para estes trajectos, as linhas á quem e alem de Budapest consideram-se como linhas distintas, e os bilhetes devem tomar-se até Budapest e de alli até o destino.

Nas procedencias de um apeadeiro conta-se o preço desde a estação mais proxima na direcção da viagem. Nos destinos de um apeadeiro o preço a pagar é o relativo à estação que precede imediatamente o mesmo apeadeiro.

Para o percurso entre dois apeadeiros situados entre duas estações consecutivas, ou entre um apeadeiro e uma estação proxima, a taxa a applicar é a da 1.<sup>a</sup> zona do trafego suburbano.

As creanças menores de dois annos nada pagam indo ao collo: mas se ocuparem um logar determinado pagarão o preço correspondente as creanças de 2 a 10 annos.

Viajando mais de 2 creanças, acompanhadas de uma pessoa unica, duas nada pagam; as demais pagam em conformidade com a tarifa para creanças de 2 a 10 annos.

As disposições applicaveis ás creanças de 2 a 10 annos são:

Duas creanças podem viajar com um só bilhete da classe que utilizem e em harmonia com a categoria do comboio.

Uma creança pode viajar em 1.<sup>a</sup> classe com um bilhete inteiro de 2.<sup>a</sup>; em 2.<sup>a</sup> classe com um bilhete inteiro de 3.<sup>a</sup>, e em 3.<sup>a</sup> com meio bilhete d'esta classe.

No caso de duvida sobre a idade da creança, a apreciação do empregado de caminho de ferro mais graduado que esteja presente é decisiva.

Qualquer passageiro pode ocupar um logar em carruagem de classe superior á indicada no bilhete, quando haja logar disponivel, e pagando a diferença de preço.

O reembolso do preço do bilhete vendido tem apenas logar nos seguintes casos:

a) Quando não haja logar algum disponivel da classe indicada no bilhete, e não querendo o passageiro ocupar um logar inferior. Se o passageiro, não tendo logar na classe a que tem direito, ocupar um inferior, terá direito apenas ao reembolso da diferença de preço.

b) Quando, por motivo de doença muito visivel, ou outra causa qualquer, não se admitta o passageiro a viajar ou a continuar a viagem já começada. N'este ultimo caso o reembolso a fazer é apenas sobre a parte da linha não percorrida.

c) Quando o comboio, para o qual está tomado o bilhete, não effectue a viagem, ou quando a viagem é interrompida. No ultimo caso faz-se o reembolso apenas sobre o percurso não efectuado.

O passageiro, munido de bilhete já marcado, e que perder o comboio, não tem direito a indemnização alguma. Pode contudo com o mesmo bilhete effectuar a viagem n'esse dia ou no seguinte, por qualquer comboio cuja taxa não seja superior ao preço que pagou. Para isso deve apresentar sem demora o bilhete ao chefe da estação para lh'o validar.

Quando o passageiro, ao entrar na carruagem, prevenir espontaneamente o empregado de que lhe foi impossivel comprar bilhete, pagará apenas um aumento de 60 kreuzers sobre o preço do bilhete, comprehendidos os impostos de transporte e de sello.

Equal aumento pagará o passageiro que seguir mais além do ponto indicado no bilhete. N'este caso o passageiro terá que avisar o empregado antes da chegada á estação onde quer sahir. Não o fazendo será considerado como passageiro sem bilhete e ficará sujeito ás prescrições seguintes:

O passageiro encontrado sem bilhete, ou munido de um bilhete não valido, terá que pagar o duplo do preço regulamentar por todo o trajecto que tiver percorrido. Quando não seja possivel provar-se á evidencia em que estação tomou o comboio, terá que pagar o duplo do preço regulamentar por todo o percurso que o comboio tenha feito.

O minimo a cobrar é de 3 florins e 60 kreuzers. N'esta somma estão comprehendidos os impostos de transporte e de sello.

O passageiro ocupando um logar de classe superior á do seu bilhete, pagará o duplo da diferença entre as duas classes, por todo o percurso effectuado na classe superior.

Quando não possa provar-se em que estação o passageiro mudou de classe, terá aquelle que pagar o duplo da diferença de

preço, calculado desde a estação de partida indicada no bilhete, a menos que este não tenha sido tomado n'um ramal anterior á linha em que se verificar a contravenção. N'este caso o infractor pagará o duplo da diferença de preço a contar da estação de bifurcação do dito ramal.

O minimo a cobrar será sempre fixado em 3 florins e 60 kreuzers, comprehendendo-se n'este preço os impostos de transito e de sello.

**B—Bagagens**

Distâncias	Taxas do transporte por volume, em florins, comprehendendo os impostos de transito e o de sello.		
	De 1 a 50 kilog.	De 51 a 100 kilog.	De mais de 100 kilog.
De 1 a 55 kilometros.....	0,25	0,50	1,00
» 56 » 100 » .....	0,50	1,00	2,00
» mais de 100 kilometros .....	1,00	2,00	4,00

**Disposições geraes**

Em regra geral as bagagens não são pesadas.

Não se concede transporte gratuito de bagagens. Expedem-se mediante a apresentação do bilhete, devendo a taxa ser logo paga.

Em regra geral transportam-se como bagagens apenas os objectos que os passageiros levam para seu uso e de sua familia durante a viagem, taes como mallas, *porte-manteaux*, caixas de chapéos, mostruários dos caixeiros de commercio, etc. As grandes mallas, barris, e outros objectos que não podem ser considerados como necessarios ao passageiro, não são geralmente transportados como bagagens.

As matérias inflammaveis, os objectos contendo líquidos ou outras substancias que possam, por qualquer forma, occasionar prejuizos, especialmente armas de fogo carregadas, polvora, algodão-polvora, os productos chimicos facilmente inflammaveis e outros objectos com propriedades similares, não podem ser expedidos como bagagens nem levadas pelos passageiros nas carruagens.

É comtudo permittido aos caçadores e aos agentes de segurança publica levar consigo armas e munições.

Os passageiros podem levar consigo nas carruagens os objectos de pequenas dimensões e faceis de transportar, quando as prescrições fiscaes e aduaneiras o permittam. Não é comtudo permittido a cada passageiro levar consigo objectos que excedam as dimensões que a cada logar pertencem na rede collocada superiormente.

Ao passageiro cumpre vigiar os objectos que leva consigo, e não lhe é passado boletim algum.

Os objectos que, pelo regulamento da exploração, estão excluidos do transporte como mercadorias, não podem tambem ser expedidos como bagagens.

Os seguintes artigos: *manteiga, ovos, peixe fresco, camarões, legumes, fructas verdes, gordura, leite, queijo, levedura prensada, pão, carne fresca, gado abatido, aves, caça, nozes, avelãs, castanhas*, bem como os recipientes de leite voltando vazios, são aceitos para transporte como bagagens pelos comboios chamados de passageiros, comboios omnibus e mixtos, mesmo que o expedidor não viaje com elles no comboio.

Cobrar-se-ha por estas remessas a taxa fixada para as mercadorias de grande velocidade taxadas a preço reduzido, na tarifa geral de grande e pequena velocidade. O peso será arredondado aos 10 kilogrammas.

As bagagens e os objectos acima indicados, a transportar como bagagens, devem ser apresentados para expedição 15 minutos antes da partida do trem, alias serão recusados. Para as primeiras exige-se a apresentação dos bilhetes.

Quando as bagagens são transportadas, por excepção, sem serem registadas, mas sob reserva d'um registo ulterior, estas bagagens não se consideram como entregues ao transporte senão no momento de serem regularmente registadas.

Para as bagagens levadas pelos *conductores de animaes vivos*, a taxa a cobrar é a mesma, ainda que essas bagagens sejam conduzidas no wagon em que são transportados os animaes.

As bagagens são entregues á chegada do comboio, em troca do boletim respectivo. Os demais objectos em troca do *récépissé*.

**Seguro do valor**

Em caso de seguro do valor, deve sempre exigir-se a pesagem das bagagens. A taxa da pesagem é fixada em 20 kreuzers por volume.

Pelo seguro do valor das bagagens ou dos artigos de comestiveis, expedidos como tal, cobra-se uma taxa supplementar de

transporte, que se eleva para cada percurso de 150 kilómetros, encetados a 2 por 1:000 da importância segura.

Esta taxa supplementar de transporte é arredondada em kreuzers completos, e a taxa mínima é fixada em 10 kreuzers.

No cálculo da taxa supplementar, a importância total não é arredondada.

Para determinar a importância da indemnização a pagar, em caso de perda ou avaria de bagagens, o peso efectivo serve de base, em conformidade com o regulamento da exploração.

#### Indemnização por perda ou avaria de bagagens não pesadas

Quando as bagagens forem entregues para expedição, sem serem pesadas, o caminho de ferro não é responsável senão pelo número de volumes.

Em caso de perda ou avaria de bagagens não pesadas, a indemnização a pagar pelo caminho de ferro é determinada pela fórmula seguinte:

a) No caso de perda, a indemnização é paga sobre a base do peso máximo, correspondente à taxa de transporte paga pelo volume em questão, com o máximo de 100 kilogrammas por volume.

b) No caso d'avaría, a indemnização paga-se sobre a base da metade do peso máximo pelo qual a taxa do transporte foi paga.

Para a fixação da indemnização, o peso das bagagens não avariadas será, todavia, deduzido do peso que serve de base à indemnização, não podendo este, porém, ser pago por mais de 50 kilogrammas por volume.

A importância da indemnização será, segundo o regulamento da exploração, calculada á razão de 6 florins por kilogramma, nos dois casos supra indicados.

#### Seguro de entrega a prazo

O seguro de entrega a prazo, bem como o cálculo da taxa supplementar a pagar por este seguro fazem-se segundo os mesmos princípios que o seguro do valor.

O mínimo da taxa supplementar pelo seguro da entrega a prazo é fixado em 50 kreuzers.

A declaração para este fim deve ser feita na estação expedidora, pelo menos meia hora antes da partida do comboio pelo qual as bagagens devem ser transportadas.

#### Direitos de armazenagem

Por direitos de armazenagem das bagagens não retiradas nas 24 horas da sua chegada á estação de destino cobra-se uma taxa de 6 kreuzers, por volume e por dia. Relativamente á armazenagem e despesas eventuais com os artigos de comestíveis e taras de leite vacas, ficam em vigor as disposições da tarifa de transportes por grande velocidade a preços reduzidos.

#### Multas convencionais

Toda a pessoa que entregar para expedição, como bagagens, artigos que são totalmente excluídos de serem transportados, ou de o serem como bagagens, fica incursa nas penalidades prescriptas pelos regulamentos da polícia e pelo código penal, sendo obrigada, além da sua responsabilidade por todos os prejuizos resultantes da sua contravenção, a pagar — apenas pelo facto da entrega dos objectos para expedição — uma multa convencional de 6 florins por kilogramma, mesmo que a sua falta não produza prejuízo algum.

#### C — Cães

Taxas de transporte, em florins, compreendidos os impostos de transito e de selo.

De 1 a 55 kilómetros 0,25.

De 56 a 100 kilómetros 0,50.

De mais de 100 kilómetros 1,00.

#### Disposições gerais

As taxas pelo transporte de cães devem ser pagas á expedição.

Os cães apresentados para transporte devem estar acaimados e munidos de corrente para serem presos.

Os cães pequenos que são levados ao collo são isentos de taxa, contanto que os passageiros não reclamem contra a sua presença na carruagem.

#### Seguro do valor

No caso de declaração de valor, os cães só são admittidos como mercadoria de grande velocidade e acompanhados de carta de porte regulamentar.

#### Seguro de entrega a prazo

No caso de declaração para seguro de entrega a prazo, será cobrado por cada percurso de  $7\frac{1}{2}$  kilómetros encetados, e por cada fração de 30 florins encetada na somma total declarada, um supplemento de taxa de  $\frac{1}{10}$  kreuzer. A taxa total e o mínimo a cobrar é de 15 kreuzers.

#### Direitos de estacionamento

Quando os cães não forem retirados imediatamente á chegada á estação de destino, o caminho de ferro não é obrigado a

guardal-os. Se, todavia, os agentes do caminho de ferro consentirem em os guardar, cobrar-se-há, depois de 2 horas da chegada, 5 kreuzers por cão e por hora.

#### Outros animaes vivos

Os demais animaes vivos só são admittidos como mercadoria de grande ou de pequena velocidade, com excepção das aves, gatos, macacos pequenos e outros animaes do mesmo genero em caixas ou gaiolas.

## Carta do Brazil

Rio de Janeiro, 27 de janeiro de 1894.

Até agora a revolta da esquadra brasileira, na bahia do Rio de Janeiro, está na mesma situação de há já perto cinco meses. Os negócios continuam vagarosamente, esperando-se cada dia que em breve o governo, que ao que se diz, tem um plano bem combinado, acabe d'uma vez por esmagar a funesta revolta.

Todo o resto do immenso paiz, quer dizer, todos os outros estados da União estão socegados e continuam no seu labor e actividade.

No Estado de Minas Geraes, a grande preocupação do momento é a transferencia da capital mineira que foi resolvida pelo congresso d'aquelle estado.

Por maioria importante o congresso resolveu que a nova capital que vai substituir Ouro Preto, se chamará Cidade de Minas.

A nova cidade será edificada á moderna e com todos os melhoramentos architectonicos e sanitarios, a tres leguas á esquerda de Sabará, a 900 metros de altitude, desenvolvendo-se em bellissima esplanada no sitio chamado hoje Bello Horizonte, onde há insignificante povoação, cujas choupanas terão de desaparecer para dar espaço ás esplendidias avenidas e sumptuosos palacios.

Um ramal ferreo de 15 a 18 kilómetros ligará a futura cidade á estrada de ferro Central do Brazil, e, por esta, a todas as zonas do estado.

A tracção electrica, a illuminação electrica, sistema aperfeiçoado de esgotos, profuso abastecimento de agua potável, edificações hygienicas, etc., tudo concorrerá para tornar a futura cidade de Minas um bellissimo centro de vida, activa mas confortavel.

Chamado pelo presidente do Estado de Minas, partiu já para Ouro Preto o sr. dr. Aarão Reis, que será o engenheiro chefe da comissão technica a quem terá de ser confiada a delicada missão de projectar e executar as obras da nova capital mineira, a futura *Cidade de Minas*, que dentro em breve dominará todo o vasto chapadão, que, da Serra Mantiqueira, se estende até o valle do grande São Francisco.

O ministro da marinha indeferiu o pedido da Companhia Geral de Melhoramentos no Maranhão, de prorrogação por seis meses do prazo marcado para a conclusão das obras da estrada de ferro Caxias a Cajazeiras.

No aviso que, nesse sentido, baixou ao inspector geral das estradas de ferro, ordenou a cobrança da multa mensal de 2 %, máximo da clausula, desde o dia 1 do corrente até 31 de maio, data em que, não concluídas as obras, será imposta a pena de caducidade.

Pelo ministerio da industria foi indeferido o requerimento dos empreiteiros das obras do leito da parte do prolongamento da estrada de ferro da Bahia a S. Francisco, entre a estação de Villa Nova e a cidade de Joazeiro, em que pediam indemnização da quantia de

140:000\$000 de réis, gasta com o transporte de agua em virtude da falta de chuvas.

Está declarada caduca a concessão com garantia de juros para a construcção de um porto artificial na enseada de S. Domingos das Torres e de uma estrada de ferro d'esse ponto á cidade de Porto Alegre.

O ministro da industria incumbiu o inspector geral das estradas de ferro do exame da escripturação da Companhia Estrada de ferro Central de Alagoas, e de apresentar relatorio circumstanciado do que verificar de exacto sobre o modo pelo qual a referida Companhia procede no movimento de fundos nas operaçōes de remessa de sommas para a Europa por conta da linha principal, e suprimentos á'caixa com destino á construcção do ramal de Assembleia.

O ministro do interior officiou ao ministro da industria que, apesar de haver melhorado o estado de alguns paizes da Europa, continua prohibida até ulterior deliberação a entrada no Brazil de emigrantes vindos de Hespanha, Allemanha, Russia e Italia.

O calor está quasi insupportavel aqui este anno; o thermometro tem chegado estes dias a 34°, á sombra. A febre amarela, como todos os annos, está agora em todo o seu vigor, até o mez de março.

*Hippolyto de Baère.*

## PARTE OFICIAL

### MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

#### Direcção dos serviços agricolas

##### Repartição dos serviços agronomicos

Considerando que, pelos decretos de 6 de marzo, 24 de abril, 9 de maio de 1889, e 1 de fevereiro e 24 de agosto de 1893, foi concedido aos officiaes, praças de pret do exercito e aos officiaes combatentes e não combatentes da armada, aos empregados civis com a graduação de officiaes, aos engenheiros do corpo de engenheiros de obras publicas e minas e aos architectos, conductores e desenhadores dos quadros auxiliares, a todo o pessoal dependente da direcção dos serviços telegrapho-postaes, e a todo o pessoal dependente da direcção dos serviços agricolas, o beneficio de viajarem fóra do serviço nos caminhos de ferro do estado e nos das companhias, que accordarem na mesma concessão, pagando sómente 50 por cento do preço das tarifas em vigor;

Considerando que ao pessoal dos serviços agricolas, pelas especiaes funcções que desempenha, convém facilitar os meios de transporte:

Hei por bem decretar o seguinte:

Artigo 1.º A todo o pessoal dependente da direcção dos serviços agricolas é concedido viajar fóra do serviço nos caminhos de ferro do estado e nos das companhias, que accordarem na mesma concessão, pagando sómente 50 por cento do preço das tarifas geraes de passageiros de 1.ª ou 2.ª classe.

§ unico. Aos referidos funcionários, que desejarem aproveitar esta concessão, será fornecido pela direcção dos serviços agricolas, um bilhete de identidade do modelo e nos termos expressos nas instruccões que fazem parte do alludido decreto de 1 de fevereiro de 1893, e que tem applicação ás disposições do presente decreto.

Art. 2.º O transporte dos mesmos funcionários em caminhos de ferro, quando viajarem por motivo de serviço, continuará a regular-se pelas disposições legaes vigentes.

O ministro e secretario d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria assim o tenha entendido e faça executar. Paço, aos 28 de janeiro de 1894.—REI.—*Carlos Lobo d'Avila.*

#### Direcção dos serviços de obras publicas

##### Repartição de estradas, obras hydraulicas e edificios publicos

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer do conselho superior de obras publicas e minas: ha por bem approvar, nos termos do dito parecer, cujas conclusões se remettem, por

copia, com a presente portaria, ao director das obras publicas do districto do Porto, o projecto de caminho de ferro americano da ponte Luiz I a Vendas de Grijó e a ponte de Tabuaço, de que é concessionario Narciso Teixeira Martins Ferro.

Paço, em 31 de janeiro de 1894.—*Carlos Lobo d'Avila.*

#### Repartição dos caminhos de ferro

Considerando que pelos decretos de 6 de marzo, 24 de abril e 9 de maio de 1889, 1 de fevereiro e 24 de agosto de 1893 e 28 de janeiro findo, foi concedido aos officiaes e praças de pret do exercito e aos officiaes combatentes e não combatentes da armada, bem como aos empregados civis com a graduação de officiaes, aos engenheiros do corpo de engenheiros de obras publicas e minas e aos architectos, conductores e desenhadores dos quadros auxiliares, a todo o pessoal dependente da direcção dos serviços telegrapho-postaes, e a todo o pessoal dependente da direcção dos serviços agricolas, o beneficio de viajarem fóra do serviço nos caminhos de ferro do estado e nos das companhias, que accordarem na mesma concessão, pagando sómente 50 por cento do preço das tarifas em vigor;

Considerando que ao pessoal do quadro dos pagadores do ministerio das obras publicas, pelas especiaes funcções que desempenha, convém facilitar os meios de transporte:

Hei por bem decretar o seguinte:

Artigo 1.º A todo o pessoal do quadro dos pagadores do ministerio das obras publicas é concedido o viajar fóra do serviço nos caminhos de ferro do estado e nos das companhias, que accordarem na mesma concessão, pagando sómente 50% do preço das tarifas geraes de passageiros de 1.ª ou 2.ª classe.

§ unico. Aos referidos funcionários, que desejarem aproveitar esta concessão, será fornecido pela direcção dos serviços de obras publicas um bilhete de identidade do modelo e nos termos expressos nas instruccões que fazem parte do alludido decreto de 1 de fevereiro de 1893, e que tem applicação ás disposições do presente decreto.

Art. 2.º O transporte dos mesmos funcionários em caminhos de ferro, quando viajarem por motivo de serviço, continuará a regular-se pelas disposições legaes vigentes.

O ministro e secretario d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 8 de fevereiro de 1894.—REI.—*Carlos Lobo d'Avila.*

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer do conselho superior de obras publicas e minas de 29 de janeiro findo: ha por bem aprovar o projecto de uma passagem de nível ao kilometro 154,400 do caminho de ferro da Beira Baixa, apresentando pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, e autorizar a mesma companhia real a estabelecer a referida passagem de nível, sob condição d'ella ser defendida com cancellas ou barreiras.

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

Paço, em 8 de fevereiro de 1894.—*Carlos Lobo d'Avila.*

Para o director fiscal de exploração de caminhos de ferro.

#### Bilhetes baratos para o Porto

Por motivo do centenario do infante D. Henrique no Porto, a companhia real dos caminhos de ferro estabelece bilhetes de ida e volta em 2.ª e 3.ª classe para o Porto, por preços muito reduzidos, validos para ida nos dias 28 de fevereiro a 3 de marzo e para volta de 4 até 7 de marzo.

Os preços são: de Lisboa (Rocio ou Caes dos Soldados), Santarem, Torres Novas, Entroncamento e Palvalvo, 4\$500 réis em 2.ª classe e 3\$000 em 3.ª classe.

De Alfarellos, Coimbra, Pampilhosa e Mealhada, 2\$000 réis em 2.ª classe e 1\$500 réis em 3.ª; Torres Vedras, Caldas da Rainha, S. Martinho e Vallado, 4\$500 réis em 2.ª classe e 3\$000 réis em 3.ª; Leiria e Figueira da Foz, 2\$000 réis em 2.ª classe e 1\$500 em 3.ª; Abrantes e Torre das Vargens, 3\$000 réis em 2.ª classe e 2\$000 em 3.ª; Portalegre e Elvas, 4\$500 réis em 2.ª classe e 3\$000 réis em 3.ª; Rodam e Castello Branco, 3\$500 réis em 2.ª classe e 2\$500 em 3.ª; Alpedrinha, Fundão, Covilhã, Sabugal e Guarda, 4\$000 réis em 2.ª classe e 3\$000 réis em 3.ª.

Estes bilhetes são unicamente validos para os comboios mixtos, excepto no percurso das linhas de Leste, Beira Baixa e Torres, Figueira-Alfarellos, nas quaes podem ser utilizados os comboios correios até e desde os entroncamentos, (Entroncamento e Alfarellos).

Os passageiros procedentes de Lisboa pôdem seguir tanto á **ida** como á **volta**, indiferentemente pelas linhas de Norte ou de Oeste.

Das linhas do Sul e Sueste tambem ha bilhetes de ida e volta por precos reduzidissimos, directamente das estações de Pinhal Novo, Setubal, Vendas Novas, Montemor, Casa Branca, Evora, Cuba, Beja, Estremoz, Pias, Messines, Loulé e Faro.

## NOTAS DE VIAGEM

### XVII

#### O regresso

Ao sahir de Fregenal conserve-se o viajante á portinhola da esquerda se quizer, a poucos minutos de andamento, gosar a vista panoramica da cidade, com o seu cemiterio, celebre pela notavel contendia que a sua construccion motivou entre as auctoridades civil e ecclesiastica.

A linha sóbe um pouco até attingir *la Sevilhana*, o ponto mais alto de todo o trajecto, a uns 600 metros sobre o mar. Depois, descendo sempre, podemos ver ao longe, para os lados do sul, no ponto mais elevado da mais alta serra que se avista, o mosteiro de *Tentudia*, notavel pela sua origem nas luctas dos hespanhoes com os sarracenos, á qual deve o seu nome, corrupção da phrase do rei christão que pediu a Deus dizendo-lhe «*Deten tu dia*» que prolongasse o dia para poder concluir e vencer a batalha encetada contra os apostolos de Mahomet.

Um minuto de paragem no apeadeiro de Los Joviales, depois de ter atravessado o ribeiro Pedruegano em uma ponte de 30 metros, e o comboio segue para Zafra cuja posição já se desenha ao longe sobre a vasta montanha que semelha, pelos penhascos que a coroam, gigantescos dentes.

Continuando a olhar pela esquerda, podemos gosar agrestes pontos de vista sobre o valle do Pedruegano.

Meia hora mais, e caminhando sempre entre campos ferteis e bem cultivados, depois de cruzar o rio Ardila em uma ponte de ferro, chegamos á estação de Valencia del Ventoso, uma das muitas *Valencias* que abundam em Hespanha e que são origem de confusões entre os expedidores por caminhos de ferro.

Apenas se sae da estação cujo chefe correctamente uniformizado nos lembra, pelo seu typo e figura, um imperador da Alemanha, o comboio enceta uma penosa subida para ganhar a divisoria das Aguas do Ardila e do Rodion, sob a portella da qual passamos por um pequeno tunnel.

A descida começa logo por entre elegantes vivendas campestres, até o rio que atravessamos, seguindo a Medina de las Torres, centro agricola de grande importancia.

Dez minutos mais, e paramos na estação de La Puebla de Sancho Perez, estação testa de linha enquanto ao serviço interno, pois que a de Zafra, que dista só dois kilometros, pertencia á companhia de Madrid-Zaragoza-Alicante.

Ali podemos apreciar um magnifico edificio destinado ao serviço de passageiros e morada de empregados, grande molhe para mercadorias coberto de ferro como o são todos os d'esta linha, notavel por muitos motivos, entre os quaes o caracter definitivo e bem estudado

que offerecem todas as suas edificações. As d'esta estação são todas as de uma estação *terminus* de uma linha de grande movimento, como grandes caes, cocheiras de locomotivas e de carruagens, depositos de carvão, officinas de reparação, etc.

Tres minutos depois de partir da estação, o silvo da locomotiva annuncia-nos que chegamos a uma estação de entroncamento.

Ao olharmos á esquerda, vemos a cidade de Zafra; á direita prolonga-se ao nosso lado a linha que vem de Sevilha, junto da qual paramos por fim, proximo da estação que já conhecemos, porque á ida ali estivemos almoçando no restaurante que não é bom nem mau... antes pelo contrario, como diria um celebre critico.

Ao terminar a minha viagem na interessante linha de Zafra a Huelva, não posso deixar de consignar aqui os meus agradecimentos a um novo amigo que a visita a Huelva me fez conhecer.

Refiro-me ao sr. engenheiro D. Pedro de Soto, director d'aquella linha, mas que director, pae, porque a dirige com a sua competencia e actividade, desde que a construccion começoou.

D. Pedro de Soto é, por isso, um entusiasta pelo seu caminho de ferro; e é facto que este, representado pelo pessoal de todas as estações e dependencias, tambem dedica ao seu director a maior estima e consideração.

E' que o sr. Soto, caracter francamente andaluz, é de uma amabilidade extrema para com todos, fazendo-se obedecer mais pela bondade do seu trato do que pela força da sua posição.

A disciplina em toda a parte é, por isso, rigorosa sem custo, por habito, por prazer de quem a mantém e executa.

D'aqui envio um aperto de mão ao sympathico engenheiro e os meus agradecimentos por tantos detalhes que me deu para a descripção da sua linha.

Vejamos agora por quanto sae uma viagem como esta, de 12 dias e em um percurso de 2.378 kilometros:

Bilhete de Lisboa a Sevilha em 1.<sup>a</sup> classe, 12\$350 réis.

	Pesetas
Café em Badajoz.....	1
Almoço em Zafra.....	3,50
Hotel em Sevilha, 3 dias (durante a feira ou semana santa) a 12 pesetas.....	36
Caminho de ferro a Cadiz.....	18,20
Hotel em Cadiz, 1 dia.....	7
Caminho de ferro a Granada.....	56
Almoço em Utrera.....	3,50
Hot. em Granada, noite e 1 dia.....	11
Caminho de ferro a Malaga.....	26,60
Almoço em Bobadilla .....	3,50
Hotel em Malaga, 1 dia.....	7
Caminho de ferro a Cordova.....	24,45
Almoço em Bobadilla .....	3,50
Hotel em Cordova, 1 dia.....	7,50
Caminho de ferro a Sevilha.....	15,10
Hotel em Sevilha (depois da feira) .....	6
Caminho de ferro a Huelva.....	13,95
Hotel em Huelva, 1 dia.....	7
Caminho de ferro a Zafra.....	20,70
Almoço em Zafra.....	3,50
Caminho de ferro a Lisboa .....	47
Jantar em Badajoz .....	3
Trens, tremvias, entrada na Giralda, etc em Sevilha .....	50
Trens, entrada na Alhambra etc. em Granada .....	25
Total .....	400

O que, ao cambio de 950 réis por *duro* prefaz 76<sup>000</sup> réis. Ponhamos mais, para extraordinarios 11<sup>000</sup> e teremos um total de réis 100<sup>000</sup>.

Se o viajante quizer andar sempre em 2.<sup>a</sup> classe, poupará nas viagens em caminho de ferro uns 13<sup>000</sup> réis, e se se alojar em hoteis mais economicos poderá economizar uns 7<sup>000</sup> réis mais, reduzindo assim a viagem a 80<sup>000</sup> réis.

Bem entendido que não incluo os extraordinarios que variam segundo a vontade, o genio e as posses de cada viajante; trato apenas do indispensavel em uma viagem sem fausto, mas com todas as commodidades regulares, e termino por dizer ao leitor que teve a bondade de me acompanhar, que vale bem a pena dispôr d'uma insignificante como esta relativamente á enorme summa de agradaveis sensações que nos offerece uma viagem n'este genero.

Quem ainda quizer economizar uns 3<sup>000</sup> réis em 1.<sup>a</sup> classe, pôde tomar bilhete de ida e volta das festas da semana santa, e feira de Sevilha, tendo, nesse caso, que voltar de Zafra a essa cidade por Llerena, para, no dia seguinte, utilizar o bilhete de volta desde Sevilha, unico ponto onde elle é valido.

Terá assim mais 14 horas de viagem e mais uma noite em Sevilha o que, francamente, não vale a pena.

O meu conselho é, pois, que, quem quiser fazer uma bonita viagem circulatoria n'este genero, deve tomar bilhetes ordinarios com os quaes tem toda a liberdade de acção, o que bem compensa a pequena diferença a mais que custam.

A semana santa aproxima-se; Sevilha prepara já as suas caracteristicas procissões, a Andaluzia prepara tambem a mala para accudir ali em peso; as compa- nhias de caminhos de ferro anunciarão em breve os seus serviços, aproveite o leitor a occasião, que, ao regresso, estou certo de que me agradecerá o conselho e se sentirá animado a continuar a ler as minhas des- pretenciosas *notas* da proxima viagem... que ainda não sei para onde será.

A franqueza nunca fica mal.

## Regulamento do movimento nos caminhos de ferro da Alemanha

(Continuação do n.º 145)

**Transporte de mercadorias.** — Cada estação é obrigada a receber mercadorias para qualquer estação destinada ao serviço das mesmas.

Pôdem, contudo, não serem aceitos os objectos que tenham carácter postal, e aquelles que por seu volume, peso, etc., em alguma ou em todas as linhas por que devam passar, não são adaptadas ao transporte; aquelles cujo transporte é publicamente prohibido e os que conteem matérias explosivas, etc.

Ha disposições especiaes para a expedição de ouro, prata, platina, moeda, papeis de credito, documentos, pedras preciosas, perolas, outros objectos preciosos, artisticos, antiguidades, etc. Não são comprehendidos n'esta categoria os sêlos postaes, cartas franqueadas, formularios e outros semelhantes.

As locomotivas, tenders e wagons, sobre as proprias rodas, são transportados segundo disposições especiaes, devendo apresentar-se em boas condições de funcionamento, sendo a expedição feita de conta e risco dos proprietarios.

Cada expedição deve ser acompanhada de uma declaração ou carta de transporte que deve ter varias indicações, taes como: o logar e dia da entrega, o nome

das estações de partida e de chegada; nome e morada do consignatario e quaesquer outras indicações que se julguem uteis. Se a mercadoria é expedida para um ponto que não tem estação aberta ao movimento das mercadorias, ou logar onde não ha caminho de ferro, ou que fique longe da estação, deve o expedidor indicar a que estação hâde ser remettida, e o recebedor deve cuidar do transporte desde a estação até ao destino. Muitas outras disposições ha, communs em grande parte a qualquer regulamento ferro-viario. Em quanto á via pela qual se deve enviar a mercadoria, no caso de haver diferentes vias de quasi igual extensão, compete ao expedidor escolhel-as, e em todo o caso gosará da tarifa minima.

A fórmula da nota de expedição é indicada, tanto para a expedição de mercadorias ordinarias, como para a de mercadorias por grande velocidade.

Estes impressos são fornecidos pela administração ferro-viaria que as põe á venda segundo uma determinada tarifa, publicada em todas as estações. A sua cõr varia, segundo a qualidade de mercadoria a expedir, e a fórmula de expedição. Parte d'estes impressos deve ser preenchida pelo remettente e a outra pela administração.

Só em certos casos se pôdem incluir em uma só nota mais do que uma expedição. Pôdem tambem essas notas ter impresso o nome do expedidor, morada, etc. O expedidor está sujeito a todas as consequencias que possam derivar de declarações inexactas ou incompletas, nas notas das expedições. Os caminhos de ferro pôdem examinar estas notas e vêr se correspondem á mercadoria expedida e tomar nota das inexactidões. Este direito é ainda mais latitudinario quando se trata de coisas que estejam sujeitas ao regulamento da polícia e possam perturbar a ordem publica, se todas as prescripções não foram observadas. O peso da mercadoria é determinado pela administração ferro-viaria, nas estações de expedição.

No caso que, por disposições e razões especiaes, o remettente tenha que carregar a mercadoria, deverá ter-se em attenção que os wagons não sejam carregados senão até um certo ponto, e que não seja ultrapassada a medida da sua capacidade de tracção. No caso de serem feitas declarações inexactas na nota d'expedição, pôde o remettente ser obrigado a pagar o augmento que seja necessário para as tarifas vigentes, isto é, a diferença entre a quantia paga e aquella que deveria ter sido paga. Pôde tambem ser obrigado a pagar multas, segundo uma determinada tarifa. No caso, porém, que um wagon seja carregado pelo expedidor mais de 5 % do que a sua lotação maxima, deverá o mesmo pagar o duplo da tarifa ordinaria de transporte.

## IV

Considera-se feito o contracto do transporte depois de acceita a nota de expedição no ponto da entrega. Como signal de acceitação é posto na nota o sêllo na estação de expedição. Esse sêllo deve ser posto sem demora depois de feita a entrega completa de todas as mercadorias indicadas na nota de expedição; a nota, assim sellada, serve de documento do contracto.

O caminho de ferro é obrigado, mediante pedido do expedidor, a dar-lhe um duplicado da nota de expedição, o qual não terá o valor da dita nota, mas poderá servir de documento de reconhecimento. Mediante pedido do expedidor, o recebimento da mercadoria pôde tambem ser notado n'un livro especial, o qual não terá, porém, o mesmo valor que a nota de expedição, ou o seu duplicado.

O caminho de ferro é obrigado a aceitar qualquer mercadoria, cujo transporte seja possível. Sempre que lhe seja possível, o caminho de ferro é obrigado a aceitar as mercadorias que lhe sejam apresentadas, ainda que o respectivo transporte não possa ser feito com promptidão, contanto que a expedição seja possível. O expedidor deve declarar que aceita as demoras que forem necessárias. Segundo o parecer do empregado de vigilância, o caminho de ferro pode aceitar wagons carregados de mercadorias, cuja expedição não possa ser feita imediatamente, com a condição de serem expedidas num prazo fixo; o expedidor deve declarar por escripto que aceita esta condição; o caminho de ferro deve informar o expedidor do dia certo em que a expedição terá lugar.

As mercadorias devem ser entregues a horas para isso determinadas pelo caminho de ferro, segundo as exigências do serviço; há horários especiais para as mercadorias carregadas pelos expedidores. Aos domingos e dias santificados não se recebem mercadorias, nem no logar do destino se entregam as mesmas ao destinatário. São aceitas, mediante certas condições, as mercadorias por grande velocidade.

A expedição das mercadorias é feita sucessivamente pela mesma ordem em que foram entregues para expedir; o caminho de ferro é obrigado a arranjar locais onde possa colocar as mercadorias, de maneira a tratar da sua sucessiva expedição, conforme o tempo da sua entrega. Os wagons que devem ser carregados pelos expedidores, têm de ser cheios e preparados em tempo determinado; se não estiverem completamente carregados no tempo fixado, devem os expedidores pagar uma determinada tarifa pelo estacionamento dos wagons.

(Continua).

## Os negócios da Companhia Real

Foi publicado, no sábado, nos jornais de Paris, Londres e Berlim, o convenio oferecido pela companhia aos seus credores, e que démos em suplemento do nosso n.º 46.

Começou, portanto, no dia 10, a contar-se o prazo de três meses para os interessados manifestarem a sua opinião sobre este negócio.

Os jornais franceses, mais interessados no assunto, aconselham os credores à recusa. Outros, porém, que tratam desta questão com imparcialidade, como o *Monitor des tirages financières*, aconselham a aceitação do convenio.

## BOLETIM FINANCEIRO

Lisboa, 15 de janeiro de 1894.

O facto dominante da quinzena foi a solução do conflito entre as associações comerciais e industriais e o governo, dissol-

vendo este as associações d'aquele classes em Lisboa, e criando, para as substituir, uma *camara de commercio e industria*, à semelhança das que existem em França e Espanha. Esta solução, porém, parece não ter sido bem aceita por todos os principais influentes das classes, os quais tratam de reorganizar as associações nas condições expressas na lei.

O governo, cumprindo as suas promessas, nomeou uma comissão encarregada de rever a lei da contribuição industrial, de modo a atender quanto possível as reclamações dos industriais, mas sem sacrifício da receita calculada pela mesma lei.

A quinzena correu muito regularmente para os negócios financeiros. Registamos, com aplauso e jubilo, a constituição da *Companhia Portuguesa da Ilha do Príncipe*, com o capital de 300 contos todo subscrito e garantido em Portugal, — a aprovação da concordata para a restauração da *Mata Real Portuguesa*, e a sensível melhoria da situação do *Banco Nacional Ultramarino*, que, no último ano, teve lucros líquidos superior a 190 contos, e cujas acções começam a ter grande procura.

O mercado do cambio tem estado um pouco frouxo, mas sem modificações muito sensíveis, regulando as cotações mais gerais de  $40\frac{13}{16}$  a  $40\frac{7}{8}$  sobre Londres e sobre Paris de 700 a 702. As libras tiveram alguma procura com 1.300 e 1.350 réis de premio. Do Brasil não tem vindo remessas de papel, dado o aggravamento da crise política e a baixa do cambio para  $9\frac{5}{8}$ . É provável, porém, que se se realizar, em 8 de março, a eleição presidencial, as coisas se modifiquem por completo.

No nosso mercado as inscrições melhoraram de cotação, fixando-se a 33.000 réis, apesar dos boatos que tem corrido de que o governo, cedendo à imposição dos credores externos, ia fazer nova redução nos prazos da dívida interna. Os títulos da dívida externa mantiveram-se aos preços de 26,20 a 26,60, as obrigações de 1888 (4%) conservaram-se a 14.400 réis e as de 4½ (assentamento) a 78.500 réis. As acções do Banco de Portugal, um pouco abandonadas, regularam a 112.500 réis.

As obrigações prediais de 6% (assentamento) cotaram-se a 89.500 réis, as de 5% (assentamento) a 87.300 réis, as de 5% (coupon) a 87.000 réis, — obrigações Loanda-Ambaca a 51.500 réis com tendência para alta, — obrigações dos tabacos subiram a 78.000 réis, preço ainda assim inferior à paridade da sua cotação em Paris (340 francos). Nos maiores valores, as cotações não fizeram diferença apreciável sobre as anteriores.

J. F.

## BOATO FALSO

Os jornais da tarde de hoje, filiados na política de oposição, deram notícia de uma suposta nota diplomática energica, do governo francês sobre a questão da Companhia Real.

Por informações autorizadas, sabemos que esta notícia é **completamente falsa**, sendo as nossas relações com o governo francês as mais cordeiras, o que ainda na quarta-feira foi confirmado na recepção do corpo diplomático por Mr. Biourd. A ida deste senhor a Paris não significa de modo algum a menor ruptura de boa harmonia entre os dois governos.

Não ha portanto, reclamação do governo francês, nem motivo para haver-a, porque o convenio não é uma imposição, mas uma simples oferta que quem quer aceita, e quem não quer recusa.

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

### FEVEREIRO

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
<b>Bolsa de Lisboa :</b>															
Inscrições assent.....	32,70	-	32,72	-	32,70	32,70	33,00	33,00	33,00	33,00	-	33,00	33,00	33,00	33,00
* coupon .....	32,40	-	32,40	-	32,40	32,40	32,60	-	32,60	32,90	-	33,60	32,60	32,60	33,09
Dívida externa .....	-	-	-	-	-	-	-	-	26,60	26,20	-	-	-	-	-
<b>Bolsa de Londres 3%:</b>	19,97	-	19,97	-	19,97	19,97	19,97	19,97	20,00	20,00	-	20,00	20,00	20,10	20,10
<b>Bolsa de Paris 3%:</b> ...	19,85	-	19,85	-	19,85	19,85	19,85	19,87	20,00	20,00	-	20,00	2,000	20,10	20,10

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

## **Receita dos Caminhos de ferro portugueses e hespanhóis**

Linhos	Periodo de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO					
		1894			1893			Totaes			Diferença a favor de		
		Kil.	Totaes	Kilometrías	Kil.	Totaes	Kilometrías	1894	1893	1894	1893	1894	1893
COMPANHIA REAL													
Antiga rede e nova não garantida.	de 15 a 21 Jan.	690	Réis 48.753:000	Kilometrías 70:656	690	Réis 50.892:149	Kilometrías 73:756	Réis 138.035:000	Réis 167.294:946	Réis	Réis 20.259:946		
Nova rede garantida.	15 a 21 Jan.	380	Réis 4.397:000	Kilometrías 14:571	334	Réis 4.872:833	Kilometrías 14:589	Réis 12.360:000	Réis 14.618:499	Réis	Réis 2.258:499		
Sul e Sueste...	17 a 23 Dezemb.	475	Réis 14.173:040	Kilometrías 29:837	475	Réis 16.427:660	Kilometrías 34:584	Réis 713.024:595	Réis 715.404:060	Réis	Réis 2.079:465		
	24 a 31 »	»	Réis 16.800:455	Kilometrías 35:368	»	Réis 20.272:755	Kilometrías 42:679	Réis 729.824:750	Réis 735.376:815	Réis	Réis 5.552:065		
	1 a 7 Jan.	»	Réis 12.548:850	Kilometrías 26:418	»	Réis 14.170:310	Kilometrías 29:832	Réis 12.548:850	Réis 14.170:310	Réis	Réis 1.624:460		
	3 a 9 Dezemb.	353	Réis 20.620:972	Kilometrías 58:416	353	Réis 20.666:249	Kilometrías 58:544	Réis 911.776:726	Réis 864.771:465	Réis	Réis 47.005:561		
Minho e Douro.	10 a 16 »	»	Réis 15.638:217	Kilometrías 41:300	»	Réis 22.738:667	Kilometrías 64:445	Réis 927.444:943	Réis 887.509:832	Réis	Réis 33.905:111		
	17 a 23 »	»	Réis 20.403:250	Kilometrías 57:799	»	Réis 24.680:505	Kilometrías 69:916	Réis 947.818:193	Réis 912.190:337	Réis	Réis 32.627:856		
	8 a 14 Jan.	253	Réis 4.375:634	Kilometrías 14:295	253	Réis 5.299:889	Kilometrías 21:343	Réis 9.551:142	Réis 11.430:444	Réis	Réis 1.879:302		
Beira Alta....	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nacional (Mirandella e Vizeu)....	- - -	105	-	-	105	-	-	-	-	-	-	-	-
Norte de Espanha.....	15 a 21 Jan.	3393 Ps.	Réis 1.534:398 Ps.	452	3393 Ps.	Réis 1.404:346 Ps.	414 Ps.	Réis 4.443:935 Ps.	Réis 4.326:342	Réis	Réis 117:593		
	22 a 28 »	»	Réis 1.613:989	461	»	Réis 1.557:968	459	Réis 6.057:924	Réis 5.884:314	Réis	Réis 173:613		
Madrid — Zaragoza — Alicante.....	15 a 21 Jan.	2672	Réis 948:734	355	2672	Réis 989:633	370	Réis 2.692:983	Réis 2.797:446	Réis	Réis 104:463		
	22 a 28 »	»	Réis 963:035	360	»	Réis 1.014:606	379	Réis 3.656:017	Réis 3.812:052	Réis	Réis 156:035		
Andaluzes .....	15 a 21 Jan.	894	Réis 268:917	301	894	Réis 249:687	279	Réis 753:918	Réis 744:897	Réis	Réis 12:021		
	22 a 28 »	»	Réis 279:870	313	»	Réis 281:550	315	Réis 1.033:789	Réis 1.023:448	Réis	Réis 10:341		
Zafra a Huelva.	22 a 28 Jan.	180	Réis 44:993	249	180	Réis 39:863	221	Réis 157:932	Réis 157:945	Réis	Réis 47		
	29 a 4 Fer.	»	Réis 64:554	358	»	Réis 45:937	255	Réis 222:486	Réis 203:852	Réis	Réis 48:634		

HORARIO OFICIALMENTE CONFERIDO da partida e chegada de todos os comboios, em 16 de fevereiro de 1894.

## LINHAS PORTUGUEZAS

**Tunnel d'Alcantara.** — Já foram inspecionados pela comissão de engenheiros do governo, os trabalhos de consolidação d'esta obra d'arte, sendo favorável o parecer para a abertura á exploração publica, o que em breve se realizará.

**Salamanca á Fronteira.** — Diz um collega do Porto que a exploração d'esta linha apresenta, desde o principio d'este anno, melhor perspectiva, pelo incremento do seu trafego, como consequencia do tratado de commercio.

**Carris de ferro do Porto.** — A companhia vae estabelecer a tracção electrica no serviço dos carros, da rua da Restauração e linha marginal.

**Linha do Minho.** — Passou á categoria de estação o apeadeiro de Affife, n'esta linha, entre as estações de Montedor e Ancora, fazendo, porém, só serviço de passageiros e grande velocidade, sendo á expedição só admittidos volumes até 50 kilos.

## LINHAS HESPAÑOLAS

**De La Calzada a Valdepeñas.** — Foi ha pouco inaugurada esta nova linha na província de Ciudad Real.

As carruagens para passageiros são muito commodas, de corredor central, comunicando umas com outras.

Ha só duas classes, 2.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup>, sendo para notar que esta ultima é muito mais commoda que a segunda das outras linhas mais importantes. A extensão da nova linha é de 43 kilometros, a saber: de Valdepeñas a Meral, 18; Montachuelos, 28; Granátula, 33; La Calzada, 43. Percorrerão a linha diariamente quatro comboios de passageiros, dois mixtos ordinarios e outros dois extraordinarios.

**O caminho de ferro tremvia de circulação.** — Constituiu-se em Madrid uma companhia para efectuar a construcção de um caminho de ferro de via normal, semelhante ao da cintura de Paris, que ligue Madrid com os povos dos arredores e estes entre si, partindo de Fuencarral e passando por Canellas, Barrio de la Concepcion, Vicálvaro, Vallecas, Villaverde, Carabanchel e Pozuelo de Alarcon.

A juncção d'esta linha com Madrid será feita junto a Vicálvaro e desde ali partirá um ramal até o passeio do Prado, onde se rá installada a estação central.

Esta via será aproveitada não só para os comboios ordinarios, como para serviço de tremvias entre aquelles pontos.

Conta o promotor da companhia, o sr. D. Artur Sória, poder, com 1.000 accções de 500 pesetas, das quaes 548 já estão subscritas, levar á pratica a primeira parte do projecto.

Parece-nos muito pouco.

**Burgos a Bereedo, e Aranda de Duero.** — Reuniu em 20 do mez passado a Deputação provincial de Burgos para se ocupar dos projectos de caminhos de ferro de via reduzida, de Burgos a Bereedo e de Burgos a Aranda de Duero.

A referida corporação propôe aos banqueiros estrangeiros, MM. Espinax e Braconnier, subsidiar cada kilometro concluido com 12.500 pesetas, dando 5 annos de prazo, a contar da data da concessão, para a construcção, depositando os concessionarios 100.000 pesetas como garantia.

A Deputação concedeu um prazo de um mez para a resposta a esta proposta, cujas condições parece que serão aceitas.

## LINHAS ESTRANGEIRAS

### FRANÇA

Nas linhas ferreas da companhia do Norte teem sido postas em serviço locomotivas com a força de tracção de 5.420, 6.704 e 7.848 kilos. Como estas locomotivas cançavam facilmente, resolreu-se, e conseguiu-se, construir um novo typo que dá os melhores resultados. A locomotiva, depois de ter percorrido um trajecto de 60.000 kilometros, fica em perfeito estado; pode mesmo trabalhar com avarias n'un dos cylindros, de modo que o numero de atraços de comboios diminuirá; a marcha será mais lenta, mas não interrompida. Finalmente, pôde essa locomotiva descer rampas com a velocidade de 100 a 120 kilometros por hora.

A locomotiva electrica Heilmann, ha pouco construida por conta da companhia do Oeste, no Havre, acaba de ser experimentada na linha de Paris, entre o Havre e Beuzeville Bréauté.

A velocidade d'esta locomotiva, que rebocava dois fourgons e onze wagons de passageiros, foi de 100 kilometros por hora.

Resta agora que as demais companhias francesas que, como já dissemos, estão ha muito construindo, com a maior reserva, as suas locomotivas electricas, apresentem tambem os resultados da invenção dos seus respectivos engenheiros.

## INGLATERRA

Mr. Michael Reynolds, antigo inspector do caminho de ferro de Londres a Brighton, está construindo em Glasgow uma locomotiva destinada aos comboios rapidos entre Londres e Edimburgo, a qual attingirá a velocidade de 160 kilometros por hora, havendo mesmo experiencias de que atinge 180.

O trajecto entre Londres e Edimburgo poderá assim ser efectuado, sem paragens, em seis horas, em lugar das 9 que actualmente são necessarias.

A machine desenvolverá a força de 2.000 cavallos, as rodas motoras terão 3<sup>m</sup>. 66 de diametro.

Os cylindros teem o diametro de 1.016, 712 e 330 millimetros com um curso de 760 millimetres. A pressão da caldeira será de 14.1 atmospheres.

A agua é armazenada n'un reservatorio collocado debaixo da machine.

Com uma locomotiva d'estas poderíamos ir de Lisboa ao Porto em menos de 2 horas, do Porto a Valença em menos de 3 quartos d'hora, e de Faro a Lisboa em menos de duas horas. Isto é, que se percorreria todo o nosso paiz, de norte a sul, em 4 horas e meia!

## AUSTRIA

A primeira parte das obras do Metropolitano de Vienna, comprehendendo a construcção das duas linhas do valle de Wien e do canal do Danubio, que são considerados como caminhos de ferro d'interesse local, será effectuada pela comissão governamental, com o auxilio dos fundos que ella tem a administrar para este fim, a saber: 85 % do Estado, 5 % da província da Baixa Austria, e 10 % da communa de Vienna. Os trabalhos deverão estar concluidos no fim do anno de 1897.

Em quanto á linha interior, que costeia os boulevards e para a qual foram votados fundos na Dieta provincial e Conselho communal, a sua execução será confiada a uma empresa particular, provavelmente ao Banco des Pays Autrichiens, ficando reservada ao governo a respectiva exploração por meio de tracção electrica.

## REPÚBLICA ARGENTINA

No dia 3 de janeiro tiveram logar em Buenos Ayres, com os melhores resultados, as experiencias do emprego do petróleo como combustivel para as locomotivas, em substituição do carvão de pedra.

Ao meio dia partiu da estação Constitucion um comboio conduzindo os convidados, percorrendo o trajecto comprehendido entre aquella estação e a de Ferrari em 57 minutos, ou seja uma velocidade de 64 kilometros por hora.

O apparelho empregado é muito simples; a innovação consiste unicamente em que em lugar da fornalha onde se deposita o carvão se coloca um recipiente adequado ao fim desejado.

Em caso de choque ou descarrilamento, diz o nosso collega, *La Gran Revista* argentina, de onde extractamos esta noticia, bastará fechar o tubo que liga o tanque de petróleo que se acha collocado no fourgon com o deposito que está debaixo da caldeira, desaparecendo d'esta forma qualquer perigo d'incendio.

Este sistema pôde ser adaptado a qualquer classe de locomotivas.

Ao contrario do que se afigura ao nosso collega, o invento parece-nos perigosissimo sempre que n'un forte descarrilamento ou collisão de locomotivas o machinista não manobrar o apparelho isolador a tempo, o que raras vezes sucederá.

## Companhia Real dos Caminhos de Ferro Atravez d'Africa

Assemblea geral de 10 de novembro de 1893

Relatório do conselho d'administração e parecer  
do conselho fiscal

(Conclusão do n.º 145)

A principal vantagem, porém, da acção da companhia, implantando entre os indígenas a moralisadora necessidade do trabalho, unica forma de pagamento ao alcance d'elles da satisfacção das ne-

cessidades creadas, é que o exercito de jornaleiros que hoje se emprega na construcção da linha será, quando concluida esta, o exercito de agricultores da nossa inculta Africa. Será esse exercito que desecará os pantanos, que canalizará as aguas para onde hoje reina a estiagem perpetua, será elle que trará á luz do dia as riquezas mineraes hoje ignoradas, será elle que mande á Europa as formosas madeiras d'aquelle regiao, será finalmente esse exercito organizado por vós que saneará e tornará Angola habitavel sem risco para os filhos da Europa.

Quer-nos parecer, senhores, que não haverá falta de modestia da vossa parte, se asseverardes que não sois dos menos beneméritos do paiz com relação ao desenvolvimento da província de Angola. Entendemos dever tornar bem publico o que, a nosso ver, vos dá direito ao respeito do paiz, para que este reconheça que—tendo a companhia 240 kilometros em exploração e devendo abrir mais 20 até meados de novembro; mostrando no resto da linha trabalhos no valor de cerca de 1:400 contos; tendo n'este anno calamitoso reduzido cerca de 1:000 contos ao seu passivo; não devendo um real que não tenha garantia especial; tendo pago o seu coupon e amortisação em dia aggravados por um cambio ruinoso—é barbaramente injusta a cotação das obrigações da companhia.

**Construcção.**—Estão em exploração 240 kilometros, devendo ser abertos mais 20 em 12 de novembro proximo, segundo telegramma do nosso representante em Loanda, e ficando assim completa a 6.<sup>a</sup> secção, da qual faz parte a ponte sobre o Luinha, que mede 107<sup>m</sup>, 75 e cuja construcção muito impediu o avançamento dos trabalhos.

Na 7.<sup>a</sup> secção segue o assentamento de via, devendo metade d'ella—kilometro 280—ser entregue á exploração por todo o mez de abril de 1894 e os restantes 20 kilometros—kilometro 300—em fins de agosto do mesmo anno.

Na 8.<sup>a</sup> secção ha grande massa de trabalho feito nos kilometros mais difficeis, e contamos que o assentamento de via possa proseguir sem interrupção, quando terminado o da 7.<sup>a</sup> secção.

**Exploração.**—Continúa a ser animadora a progressão.

O rendimento da linha foi :

De 1889-1890 de .....	17:000\$000
* 1890-1891 " .....	35:000\$000
" 1891-1892 " .....	62:000\$000
" 1892-1893 " .....	97:000\$000

incidindo a exploração com relação ao exercicio anterior apenas sobre mais 8 kilometros em seis meses, e sobre mais 20 em seis dias.

Como vereis do mappa junto, o movimento mensal de passageiros foi :

	2. <sup>o</sup> semestre de 1892	1. <sup>o</sup> semestre de 1893
1. <sup>a</sup> classe .....	263 ou 4,6 %	183 ou 3,5 %
2. <sup>a</sup> " .....	132 " 2,6 "	128 " 2,4 "
3. <sup>a</sup> " .....	4:735 " 92,8 "	4:952 " 94,1 "

Vê-se que a proporção se manteve igual á do exercicio anterior, havendo, porém, na totalidade um augmento de cerca de 20 %.

#### Mercadorias

Em grande velocidade transitaram :

De 1891-1892 .....	442 toneladas
* 1892-1893 .....	654 "

Differença .....	212 "
------------------	-------

ou mais 48 % do que no anno anterior.

Em pequena velocidade transitaram :

De 1890-1892 .....	6:690 toneladas
* 1892-1893 .....	9:275 "

Differença .....	2:585 "
------------------	---------

ou mais 38 % do que no anno anterior.

Comparadas as receitas dos tres ultimos annos, vê-se que a receita bruta kilometrica foi :

De 1890-1891 de .....	254\$270
" 1891-1892 " .....	332\$836
" 1892-1893 " .....	432\$009

Não devendo esquecer-nos de vos fazer notar que as mercadorias, que veem do interior, vão procurar o ponto extremo da linha, não é arriscado afirmar que do maior percurso que ellas terão no futuro a pagar advirá progressivo e consideravel augmento de rendimento.

#### Senhores accionistas :

Temos, este anno, a deplorar a perda do honrado e prestimoso vogal do conselho de administração, o ex.<sup>mo</sup> sr. José Augusto Cesar das Neves Cabral, pela qual aqui lavramos o nosso sentimento. Além d'esta vaga tendes a preencher a do ex.<sup>mo</sup> sr. Eduardo Pinto da Silva, cujas occupações lhe não permittiram acceptar

a nomeação e que tem sido substituido pelo ex.<sup>mo</sup> accionista Antonio de Castro e Lemos.

Ha igualmente a substituir no conselho fiscal o ex.<sup>mo</sup> sr. Domingos Alves Moreira, que actualmente reside fóra do paiz.

Terminando, senhores, temos a manifestar o nosso reconhecimento aos ex.<sup>mos</sup> ministros da fazenda e da marinha, pelo auxilio que nos teem prestado, e cumpre-nos testemunhal-o igualmente ao ex.<sup>mo</sup> governador geral da província de Angola, bem como ao nosso digno conselho fiscal.

Porto, 23 de outubro de 1893.

Pelo conselho d'administração—O presidente, *Carlos Lopes*—O vice-presidente, *Alexandre Peres*—O secretario, *Arnaldo de Novais Guedes Rebello*.

## MERCADO DE METAES

Preços correntes da casa Morrison, Kekewich & C.<sup>a</sup>, de Londres

Em 9 de fevereiro

**Cobre** — Mercado mais facil. — Spot Gobs & Gmbs, Lb. 40 17/6 a Lb. 41 2/6 — Tres meses: Lb. 41 7/6 a Lb. 41 12/6 — Tough: Lb. 44 7/6 a Lb. 44 17/6 — Best: Lb. 45 7/6 a Lb. 45 17/6 — Chapas: Lb. 51 a Lb. 52.

**Metal Amarelo** — 4 1/2 a 4 5/8 d.

**Estanho** — Chato Straits: Lb. 69 10/- a Lb. 70. Australiano: Lb. 69 15/- a Lb. 70 5/- Tres meses: Lb. 70 1/6 a Lb. 70 17/6 — Inglez: Lb. 74 a Lb. 75.

**Folha de Flandres** — I. C. Cokes 10/- a 11/-.

**Chumbo** — Inglez: Lb. 9 5/- a Lb. 9 10/- — Hespanhol: Lb. 9 2/6 Lb. 9 5/-.

**Chumbo, chapas** — Lb. 10 5/- a Lb. 10 7/6.

**Zinco (spelter)** — Lb. 15 12/6 a Lb. 15 15/6.

" chapas — Lb. 18 15/- a Lb. 19 5/-.

**Prata** — 29 1/4 d.

**Azougue** — Lb. 5 17/6 em primeira mão. — Lb. 5 17/- a Lb. 5 17/6, em segunda mão.

**Antimonio** — Lb. 38 a Lb. 39.

**Ferro** — Escocez, pigs 43/5 a dinheiro 43/7 um mez.

" — Middlesbro, 35/8 " 35/10 " "

" — Hematite, 45/3 " 45/5 1/2 " "

Preços da casa Harrington & C.<sup>o</sup>, de Liverpool

Em 1 de fevereiro

Prata em barra — Fechou a 30 11/16 d. por onça Standard.

## ARREMATAÇÕES

Caminhos de ferro do Minho e Douro

Fornecimento de 50 wagons

No dia 22 de fevereiro do anno de 1894, no ministerio das obras publicas, perante o director dos serviços das obras publicas em Lisboa, serão recebidas propostas em carta fechada para o fornecimento de 50 wagons destinados ao serviço das linhas do Minho e Douro.

O caderno de encargos e as condições da arrematação pôdem ser examinados todos os dias não sântificados, na 2.<sup>a</sup> repartição do referido ministerio, ou na secretaria dos armazens geraes da direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, no Porto, desde as 10 horas da manhã até as 3 da tarde.

O deposito provisório a que os concorrentes á licitação são obrigados, é de novecentos mil réis, e o definitivo de 5 p. c. da importancia da adjudicação.

Porto, 22 de dezembro de 1893.

Fornecimento de azeite de oliveira

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 28 de fevereiro, á uma hora da tarde, na administração do 1.<sup>o</sup> bairro do Porto, e perante o respectivo administrador, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 45:000 kilogrammas de azeite de oliveira para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar na caixa geral de depositos, ou na sua delegação n'esta cidade, o deposito provisório de 248\$000 réis.

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

As condições de 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 dias uteis, das 11 horas da manhã ás 3 da tarde.

Porto, 29 de janeiro de 1894.

**Caminhos de ferro do Sul e Sueste****Fornecimento de tubos de ferro fundido**

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 24 do corrente, perante o administrador do segundo bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para o fornecimento de tubos de ferro fundido para canalização de águas.

O deposito provisório para poder licitar é da quantia de réis 25.000.

As condições do concurso estão patentes na secretaria da direcção, largo de S. Roque n.º 22, onde pôdem ser examinadas todos os dias uteis, desde as 10 horas da manhã até às 4 da tarde.

Lisboa, 3 de fevereiro de 1894.

**Fornecimento de vidros**

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 19 do corrente, perante a direcção dos referidos caminhos de ferro, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para o fornecimento de vidros.

O deposito provisório para poder licitar é da quantia de réis 13.000.

As condições do concurso estão patentes na secretaria da direcção, largo de S. Roque n.º 22, onde pôdem ser examinadas todos os dias uteis, desde as dez horas da manhã até às 4 da tarde.

Lisboa, 8 de fevereiro de 1894.

**Fornecimento de uma máquina de aplinar ferro**

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 6 de março próximo, perante o administrador do segundo bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para o fornecimento de uma máquina de aplinar ferro.

O deposito provisório para poder licitar é da quantia de réis 62.500.

As condições do concurso estão patentes na secretaria da direcção, largo de S. Roque n.º 22, onde pôdem ser examinadas todos os dias uteis, desde as 10 horas da manhã até às 4 da tarde.

Lisboa, 8 de fevereiro de 1894.

**Fornecimento de cordame**

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 21 do corrente, perante a direcção dos ditos caminhos de ferro, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para o fornecimento de cordame.

O deposito provisório para poder licitar é da quantia de réis 13.000.

As condições do concurso estão patentes na secretaria da direcção, largo de S. Roque n.º 22, onde pôdem ser examinadas todos os dias uteis, desde as 10 horas da manhã até às 4 da tarde.

Lisboa, 10 de fevereiro de 1894.

**Fornecimento de cento e setenta vidros fosclos**

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 23 do corrente, perante a direcção dos ditos caminhos de ferro, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para o fornecimento de cento e setenta vidros fosclos.

O deposito provisório para poder licitar é da quantia de réis 4.500.

As condições do concurso estão patentes na secretaria da direcção, largo de S. Roque n.º 22, onde pôdem ser examinadas todos os dias uteis, desde as dez horas da manhã até às 4 da tarde.

Lisboa, 12 de fevereiro de 1894.

**Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses****Fornecimento de carvão**

No dia 12 de março próximo futuro, 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 40.000 toneladas de carvão de pedra.

As condições e caderno d'encargos estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazéns, estação de Santa Apolónia, todos os dias uteis, das 10 da manhã às 4 da tarde, e em Paris, na agencia da companhia, 28 rue Chateaudun.

Lisboa, 24 de janeiro de 1894.

**Fornecimento d'óleo mineral**

No dia 1 de março de 1894, 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 200.000 kilogrammas d'óleo mineral escuro e 60.000 kilogrammas d'óleo mineral claro.

As condições e amostras estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazéns, edifício da estação de Santa Apolónia

todos os dias uteis, das 10 horas da manhã às 4 da tarde, e em Paris, na agencia da companhia, 28 rue Chateaudun.

Lisboa, 1 de Fevereiro de 1894.

**Serviço de via e obras****Estação Central de Lisboa**

**Arrendamento do refugio central do pateo do Duque com a superficie de 39<sup>m²</sup>,10 e das arcadas do mesmo pateo com a superficie de 43<sup>m²</sup>,50**

Pela 1 hora da tarde do dia 28 do corrente, na secretaria da exploração d'estes caminhos de ferro, estação de Lisboa, Santa Apolónia, e perante o sr. engenheiro chefe da exploração, serão abertas as propostas até aquella hora recebidas para o arrendamento, pelo prazo de 9 annos, do refugio central do pateo do Duque com a superficie de 39<sup>m²</sup>,10 e das arcadas do mesmo pateo com a superficie de 43<sup>m²</sup>,50.

As condições e plantas para esta adjudicação estão patentes na secretaria geral da companhia (estação central de Lisboa) e na secretaria da exploração, onde pôdem ser consultadas todos os dias não santificados desde as 11 horas da manhã até às 4 horas da tarde.

As propostas deverão ser dirigidas em carta fechada ao sr. engenheiro chefe da exploração, em Lisboa, estação de Santa Apolónia.

Lisboa, 1 de fevereiro de 1894.

**Arrendamento da agua proveniente do tunnel da Serra do Pilar**

**Base de licitação—renda annual 50.000 réis**

Pela 1 hora da tarde do dia 16 do corrente na secretaria da exploração d'estes caminhos de ferro em Lisboa, estação de Santa Apolónia e perante o sr. engenheiro chefe da exploração, serão abertas as propostas até aquella hora recebidas, para o arrendamento da agua proveniente do tunnel da Serra do Pilar até 31 de dezembro de 1898.

As condições d'este arrendamento estão patentes na repartição central do serviço de via e obras, estação de Lisboa, Santa Apolónia, em todos os dias não santificados desde as 11 horas da manhã até às 4 da tarde.

As propostas deverão ser dirigidas em carta fechada ao sr. engenheiro chefe da exploração.

Lisboa, 1 de fevereiro de 1894.

**Serviço do movimento****Arrendamento do restaurante da estação de Torre das Vargens**

No dia 28 de fevereiro corrente, pela 1 hora da tarde, na estação de Lisboa, Santa Apolónia, perante o sr. engenheiro chefe da exploração, serão recebidas propostas em carta fechada para o arrendamento do buffet da estação de Torre das Vargens durante o prazo de um anno a contar do dia 10 de março de 1894.

As propostas deverão ser dirigidas ao sr. engenheiro chefe da exploração, tendo no exterior do sobreescrito a seguinte indicação: Proposta para o arrendamento do restaurante de Torre das Vargens.

As condições para este arrendamento estão desde já patentes na respectiva estação e na repartição central do movimento na estação de Lisboa, Santa Apolónia.

Lisboa, 8 de fevereiro de 1894.

**Serviço de via e obras****Venda de terrenos sobrantes da linha de Leste**

**junto á estação de Praia**

Pela 1 hora da tarde do dia 27 do corrente na secretaria da exploração d'estes caminhos de ferro, estação de Lisboa, Santa Apolónia e perante o sr. engenheiro chefe da exploração, serão abertas as propostas até aquella hora recebidas para a venda dos terrenos sobrantes da linha de Leste junto á estação de Praia, adiante indicados: Parcella n.º 1, superficie 607 metros quadrados, parcella n.º 2, superficie 1782 metros, n.º 3, superficie 342 metros, n.º 4, superficie, 780 metros, n.º 5, superficie 2857 metros, n.º 6, superficie, 2523 metros, n.º 7, superficie 63 metros, n.º 8, superficie 34 metros, n.º 9, superficie 1795 metros.

As condições e plantas relativas a esta arrematação estão patentes na repartição central do serviço de via e obras todos os dias não santificados desde as 11 horas da manhã até às 4 da tarde, e na estação de Praia.

As propostas serão feitas separadamente para cada uma das parcelas; serão dirigidas em carta fechada ao sr. engenheiro chefe da exploração.

Lisboa, 8 de fevereiro de 1894.

Typographia do Commercio de Portugal

35 — Rua Ivens — 41

Papel feito especialmente pela Companhia do PAPEL DO PRAO

**AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMISSÕES  
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. — Sor-  
det et Compagnie.  
**Covilhã.** — José do Nascimento Arraiano — Casa de comissões.  
**Hamburgo.** — Augusto Blumenthal.  
**Hamburgo.** — A. Hartrodt. — 4, Kattrepelsbruecke.  
**Leiria.** — Antonio C. d'Azevedo Batalha.  
**Lisboa.** — 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 comissões)  
— Rua do Jardim do Regedor, 35.  
**Lisboa.** — C. Mahony & Amaral — Rua Augusta, 70, 2.<sup>o</sup>  
**Lisboa.** — D. Pedro Serrano — R. da Magdalena, 192.  
**Lisboa.** — Compagnie des Wagons-Lits — Rua do Príncipe.  
**Liverpool.** — Edwards Brothers — Alexandra Buildings.  
**Londres.** — F. Demolder — 4, Holmdala Road Amburst Park.  
**Londres.** — E. C. — A. Hartrodt. — 49, Fenchurch Street.  
**Madrid.** — Sordet et Compagnie — Messageries des Grands Express  
Européens.  
**Manchester.** — Edwards Brothers — Jackson Row, 14.  
**Porto.** — Augusto Laverre — Rua de S. Francisco.  
**Santarem.** — José F. Canha.  
**Vienna.** — Sordet et Compagnie — Messageries des Grands Ex-  
press 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 saurons recommander à nos lecteurs d'autres MAISONS, que celles sous-indiquées, car nous les connaissons PAR EXPERIENCE PERSONNELLE.

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

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

**LISBOA** **Hotel Durand** — Rua das Flôres, 74 — 1.<sup>st</sup> class — English family hotel — Proximo de theatros e centro da cidade — Gabinete de leitura.

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

**LISBOA** **Hotel Camões** — Travessa de S. Nicolau, 43 — No centro da cidade baixa, perto de repartições publicas, passeios e theatros — Desde 1\$000 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 — aposentos para familias — Diaria 1\$200 a 4\$500 rs.

**LISBOA** **Hotel Avenida** — Maison de 1.<sup>er</sup> ordre — vue splendide — salons pour familles — voitures — Avenida, 53 — Propri. João da Matta, 1.<sup>er</sup> cuisinier du Portugal.

**LISBOA** **London Hotel** — Caes do Sodré, rua e travessa do Corpo Santo, entrada pelo n.<sup>o</sup> 40 — Perto do Tejo, ministerios, theatros, etc. — Preços 1\$000 rs. em deante.

**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.<sup>er</sup> ordre — au centre de la ville — Propri. M. Este- trade, 16, rua do Carmo.

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

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

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

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

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

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

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

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

**PRAIA DA NAZARETH** **Grand Hotel Club** — Magnificas accommodações, aceito inexcedivel, bom serviço, preços modicos, trens d'aluguer e carreira, para as estações de Cella e Vallado — Propri. A. de S. Romão.

**PORTO** **Hotel de Francfort** — O melhor e mais central da cidade — Salões, banhos, correio e telephone — Serviço de 1.<sup>st</sup> ordem — Propri. 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 reception. Boite aux lettres. Splendide jardin et hotel éclairé à la lumière électrique. On parle toutes les langues — Rua da Fabrica — Aufrère, proprietário.

**PORTO** **Hotel Bragança** — Aceito, mesa abundante e variada, vinho à discreção. Diaria 1\$200 a 2\$000 rs. — Table d'hôte bien servie, vin à discretion.

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

**PORTO** **Hotel Continental** — R. Entreparedes (Frente à Balta). Service de 1.<sup>st</sup> ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros, muito central. — Propri. Lopez Munhós.

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

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

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

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

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

**SEVILHA** **Gran Fonda de Madrid** — Principal estabelecimento de Sevilha — illuminação electrica — luxuosos patios — sala de janfar para 200 pessoas — banhos.

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

**MALAGA** **Nuevo Hotel Victoria** — Propri. Cristóbal Gamero — Calle del Marquês de Larios, 9 — Bellos aposentos, excellente serviço de 5 a 7,50 pesetas por dia.

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



soriamente a nova fabrica, que denominei **Fundição do Ouro**, por ficar situada na freguezia de Lordello do Ouro.  
Em 15 d'agosto 1866, inauguraram-se os trabalhos da **Fundição do Ouro**, no edifício regular em que ainda hoje funciona com 100 metros de comprido e 30 de largo, fóra a casa dos moldes, e as officinas auxiliares. Em 1889, passei-a a uma companhia, com o fim de poder attingir ao maior emprego de machinas, que o aumento de encommendas exigia. As suas manufacturas acham-se disseminadas por todo o paiz e pela nossa África Occidental, no Brasil: no Rio de Janeiro, em Pelotas, e em Pernambuco, e na Hespanha: em Guardia, província da Galliza. A **Fundição do Ouro** tem procurado acompanhar o progresso de todas as construções metallurgicas, e o bom resultado das suas machinas de vapor e respectivas caldeiras, e de todas as mais obras de que se tem encarregado, tem sido tal, que mal podendo sustentar o trabalho a 170 operarios em 1891, hoje da trabalho a 270 operarios, e só a estes porque sem aumentar as officinas não podemos empregar mais. — Porto, 31 de dezembro de 1893.— O fundador e director gerente, *Luis Ferreira de Souza Cruz*.

## J. B. FERNANDES & C.<sup>a</sup>

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, folles para ferreiro, safras, bigornas, tornos, garrafões, linho para cordoaria e para siação, flôr de enxofre, enxofre em pedra e moido

**Sulfato de cobre, Cimento de 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 munição, louça de ferro estanhada e esmaltada, garrafões, garrafas, tinta para escrever e muitos outros artigos

15a 17 — Largo de S. Julião — 15 a 17

N. COULAUD ET C.<sup>ie</sup>

Constructores privilegiados

EM

FRANÇA e no estrangeiro

•••

Stores e fechaduras  
com indicador de segurança, privilegiados  
e aprovados pelo

Ministerio das Obras Publicas



PARIS



## REAL COMPAÑHIA VINICOLA

DO

NORTE DE PORTUGAL

## VINHOS DO PORTO AUTHENTICOS

Procedencia garantida do Douro, qualidade já relativamente apreciavel 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. <sup>a</sup> reserva . . . . .	garrafa	15000 réis
" " secco . . . . .	"	15000 "
" " extra secco . . . . .	"	15000 "
" " grande vinho espumante . . . . .	"	15200 "

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

**DEPOSITO FILIAL:** Rua do Alecrim, 117

**FILIAL DO DEPOSITO:** R. do Ouro, 72

Officina de fundição **J. Thonar-Dejaiffe**, Namur (Belgica)

**ESPECIALIDADE:** Serração de pedra e marmores — ferramentas diversas para pedreiras — Cabrestantes. Pontes gyratorias, Gruas Perfuradores, Bombas, etc.

Apparelhos de serração de pedras duras e molles de todas as classes

Aplicações diversas da Serra de folha helicoidal e dos perfuradores, para extracção e serração directa na rocha, corte das grandes massas nas pedreiras, etc. Sistema privilegiado. — Transmissões teledynamicas dirigíveis em todos os sentidos.

Agente em Portugal—AD. SEGHERS—Rua Nova do Almada, 11

# COMPANHIA DO FREIO DE VACUO

Direcção Geral: 32 Queen-Victoria Street, Londres

**Medalhas d'ouro**

Exposição Universal de Paris, 1878.  
Internacional de Londres, 1885.  
Universal de Paris, 1889.

FREIOS CONTINUOS

Automaticos e não automaticos

PARA

Caminhos de Ferro

E

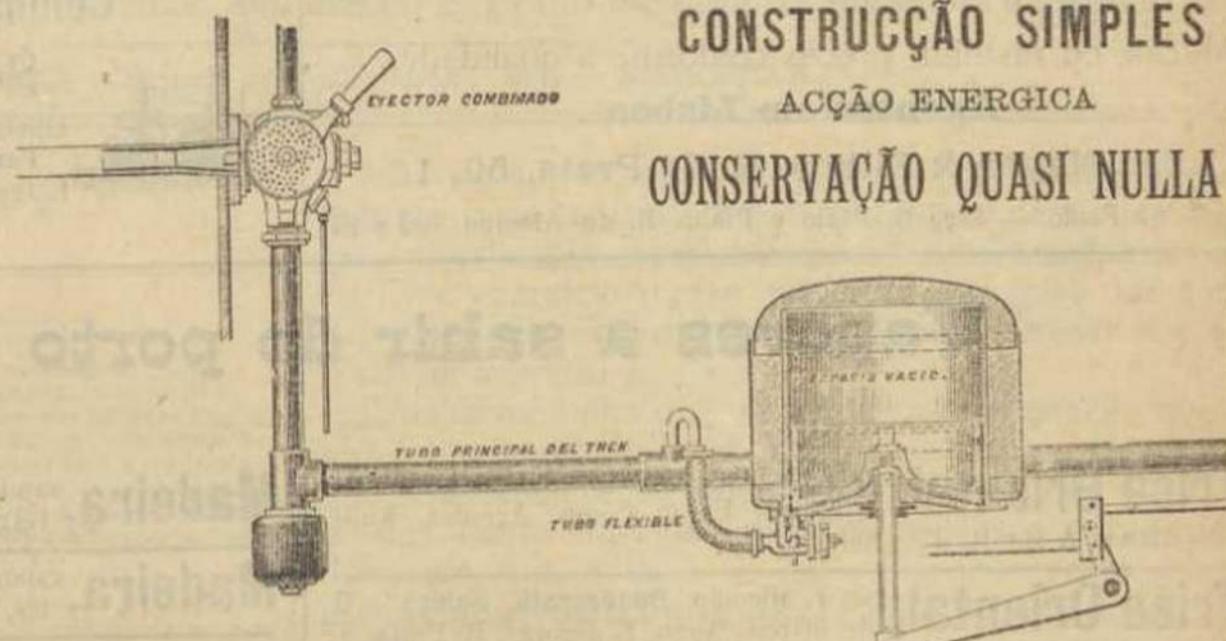
Trens americanos a vapor

150:000 APPLICAÇÕES

Até fim de 1891

Em Inglaterra, no continente

Indias, America do Sul, colonias, etc.



CONSTRUÇÃO SIMPLES

ACÇÃO ENERGICA

CONSERVAÇÃO QUASI NULLA

Agencias

PARIS — RUE PORTALIS, 15, para Portugal, França e Belgica.

VIENNA, I. Wallfischgasse, 8.

BERLIM, 71 Alt Moabit.

AMSTERDAM, O. Z. Wortbugwall, 217.

FLORENÇA, 21 Via Cavour.

S. PETERSBURGO, 21 Italianskaia.

SYDNEY, 71 Clarence Street.

## Red Cross Line



Para Pernambuco Parahybo e Natal

Sahirá depois da indispensavel demora o paquete inglez

**MARINER**

d'este porto em 22 do corrente mez.

Tem magnificas accomodações para passageiros

Para carga ou passagens trata-se na agencia

Rua do Alecrim, n.º 10.

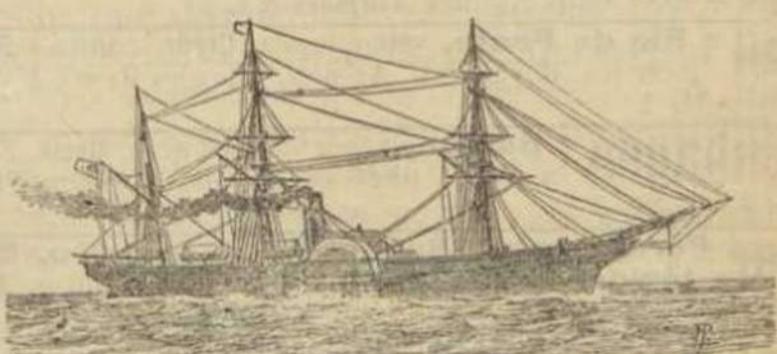
Lisboa.

Os agentes

**Garland Laidley & C.ª**

## Royal Mail

STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Brazil e Rio da Prata

O paquete **CLYDE** que sahirá a 26 de fevereiro

**Southampton**

Sahirá em 25 de fevereiro o paquete **TAGUS**

As accommodações para passageiros são inexcediveis em conforto, havendo a bordo d'estes paquetes todos os melhoramentos que se tem inventado para minorar os incomodos de uma viagem por mar.

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

**AGENTES**

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

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

# DYNAMITE GOMMA

18100 RÉIS O KILO  
FABRICA NA TRAFARIA

Preços:—Dynamite n.º 1, cada kilogramma 17000 réis  
 ” ” ” 3, ” ” 540 ”  
 Capsulas, a caixa de 100: D. 540 réis—T. 800 réis.  
 —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 R. Pinto e Pinho, R. do Almada, 109 e III

#### EMPREZA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR

PARA O

## ALGARVE E GUADIANA

Carreira oficial

### O vapor GOMES IV

Commandante ROCHA JUNIOR



SAIRÁ no dia 4 de março, às 9 horas da manhã,  
 para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro,  
 Olhão, Tavira e Villa Real de Santo António.

Para carga, encomendas e passageiros, trata-se no  
 Largo dos Torneiros, n.º 5.

Alberto R. Centeno & C.ª

## Vapores a sahir do porto de Lisboa

**Africa Oriental**, vapor inglez, German. Sahirá a 27 de fevereiro. Union Comp. Agentes, Knowles Rawes & C.ª R. d'El-Rei, 31, 1.º

**Africa Oriental**, vapor allemão, Bundesrath. Sahirá a 9 de março. Agen. E. George. R. da Prata, 8.

**Bahia, Rio e Santos**, vapor allemão, Tijuca. Sahirá a 7 de março. Agente, E. George. R. da Prata, 8.

**Bahia, Rio e Santos**, vapor allemão. Olinda. Sahirá a 21 de fevereiro. Agente, E. George. R. da Prata, 8.

**Bahia, Rio e Santos**, vapor belga, Hevelius. Sahirá a 22 de fevereiro. Agen. Garland Laidley & C.ª R. do Alecrim, 10.

**Bordeaux, Plymouth e Liverpool**, vapor inglez, Orellana. Sahirá de 26 a 27 de fevereiro. Agentes, E. Pinto Basto & C.ª Caes Sodré, 64, 1.º

**Bordeaux**, vapor francez, Congo. Sahirá de 12 a 15 de março. Agentes, Torlades & C.ª

**Bordeaux**, vapor francez, Orenoque. Sahirá a 17 de fevereiro. Agentes, Torlades & C.ª

**Bordeaux**, vapor francez, Brésil. Sahirá de 23 a 25 de fevereiro. Agentes, Torlades & C.ª

**Brazil e Rio da Prata**, vapor inglez, Clyde. Sahirá a 26 de fevereiro. Royal Mail. Agentes, Knowles Rawes & C.ª R. d'El-Rei, 31, 1.º

**Copenhagen e Balico**, vapor dinamarquez, Omsk. Sahirá a 16 de fevereiro. Agente, E. George. R. da Prata, 8.

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

**Dakar, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos-Ayres**, vapor francez, La Plata. Sahirá de 7 a 8 de março. Agentes, Torlades & C.ª

**Hamburgo**, vapor allemão, Itaparica. Sahirá a 16 de fevereiro. Agente, E. George. R. da Prata, 8

**Hamburgo**, vapor allemão, Curityba. Sahirá a 23 de fevereiro. Agente, E. George. R. da Prata, 8.

**Hamburgo e Anvers**, vapor francez, Saint-André. Sahirá a 2 de março. Agentes, Henry Burnay & C.ª R. dos Fanqueiros, 10, 1.º

**Liverpool**, vapor inglez, Minho. Sahirá a 24 de fevereiro. Agen. Mascarenhas & C.ª T. do Corpo Santo, 10, 1.º

**Liverpool**, vapor hespanhol, Lisbon. Sahirá a 17 de fevereiro. Agen. Mascarenhas & C.ª T. do Corpo Santo, 10, 1.º

**Londres e Anvers**, vapor hespanhol, Lista. Sahirá a 23 de fevereiro. Agentes, Mascarenhas & C.ª T. do Corpo Santo, 10, 1.º

**Londres**, vapor inglez, Calderon. Sahirá a 16 de fevereiro. Agentes, Mascarenhas & C.ª T. do Corpo Santo, 10, 1.º

**Madeira e Açores**, vapor portuguez, Funchal. Sahirá a 20 de fevereiro. Agente, G. S. Arnaud. Caes do Sodré, 84, 2.º

**Madeira**, vapor inglez, Anselm. Sahirá a 25 de fevereiro. Agen. Garland Laidley & C.ª R. do Alecrim, 10.

**Madeira**, vapor belga, Hevelius. Sahirá a 22 de fevereiro. Agentes, Garland Laidley & C.ª R. do Alecrim, 10.

**Maranhão**, vapor inglez, Brunswick. Sahirá a 21 de fevereiro. Liverpool & Maranham Comp. Agentes, Knowles Rawes & C.ª R. d'El-Rei, 31, 1.º

**Pará**, vapor inglez, Anselm. Sahirá a 25 de fevereiro. Agentes, Garland Laidley & C.ª R. do Alecrim, 10.

**Paranaguá, Rio Grande do Sul e Porto Alegre**, vapor allemão, Pelotas. Sahirá a 17 de fevereiro. Agente, E. George. R. da Prata, 8.

**Pernambuco, Rio e Santos**, vapor allemão, Montevideo. Sahirá a 28 de fevereiro. Agente, E. George. R. da Prata, 8.

**Pernambuco, Bahia, Rio Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos-Ayres**, vapor francez, Medoc. Sahirá de 6 a 7 de março. Agentes, Torlades & C.ª

**Pernambuco, Parahyba e Natal**, vapor inglez, Mari-

ner. Sahirá a 22 de fevereiro. Agentes, Garland Laidley & C.ª R. do Alecrim, 10.

**Pernambuco, Maceió, Bahia, Rio e Santos**, vapor francez, Portena. Sahirá a 1 de março. Agentes, F. Garay & C.ª Praça do Município, 19, 1.º

**Pernambuco, Bahia, Victoria, Rio e Santos**, vapor francez, Colonia. Sahirá a 12 de março. Agentes, F. Garay & C.ª Praça do Município, 19, 1.º

**Porto**, vapor portuguez, Gomes IV. Sahirá a 17 de fevereiro. Agentes, Alberto R. Centeno & C.ª L. dos Torneiros, 5.

**Port-Said, Suez, Aden, Singapura e Manila**, directamente; Bombay, trasbordo em Aden; Hong-Kong, trasbordo em Singapura; Cadiz, Cartagena, Valencia e Barcelona. Só recebe passageiros. Vapor hespanhol, Santo Domingo. Sahirá a 19 de fevereiro. Agente, N. de Goyri. R. do Alecrim, 20-A.

**Rio e Santos**, vapor inglez, Strabo. Sahirá a 28 de fevereiro. Agentes, Garland Laidley & C.ª R. do Alecrim, 10.

**Rio de Janeiro e Pacífico**, vapor inglez, Orcana. Sahirá a 21 de fevereiro. Agentes, E. Pinto Basto & C.ª Caes Sodré, 64, 1.º

**Southampton**, vapor inglez, Tagus. Sahirá a 25 de fevereiro. Royal Mail. Agentes, Knowles Rawes & C.ª R. d'El-Rei, 31, 1.º

**Southampton**, vapor inglez, Trojan. Sahirá a 22 de fevereiro. Union Comp. Agentes, Knowles Rawes & C.ª R. d'El-Rei, 31, 1.º

**Valencia, Barcelona, Cete e Marselha**, vapor francez, Saint-Jean. Sahirá a 22 de fevereiro. Agentes, Henry Burnay & C.ª R. dos Fanqueiros, 10, 1.º