

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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

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

REDACÇÃO — Rua do Loreto, 43 — LISBOA

SUMMARIO

O estudo da tarifa por zonas, em Portugal, — Tarifa de passageiros nas linhas do Estado Hungaro.
Correspondencia do Brazil, por Hippolyte de Baère.
Parte official. — Decretos de 28 de janeiro e 8 de fevereiro e portarias de 31 de janeiro e 8 de fevereiro.
Bilhetes baratos para o Porto.
Notas de viagem — XVII — O regresso.
Regulamento do movimento nos caminhos de ferro da Alemanha.
Os negocios da Companhia Real.
Boletim financeiro, de Lisboa, por J. F.
Boato falso.
Situação dos fundos portuguezes nas bolsas de Lisboa Londres e Paris.
Cotações dos titulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro.
Recitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.
Linhas portuguezas — Tunnel de Alcantara — Salamanca à Fronteira — Carris de ferro do Porto — Linha do Minho.
Linhas hespanholas — De La Calzada a Valdepeñas — O caminho de ferro tremvia de circulação — Burgos a Bercedo e Aranda de Duero.
Linhas estrangeiras — França — Inglaterra — Austria — Republica Argentina — Brazil.
Companhia dos caminhos de ferro Atravez d'Africa. Relatorio. — Conclusão.
Mercado de Metaes.
Arrematações.
Casas recommendadas.
Agenda do viajante.
Annuncios.
Vapores a sahir do porto de Lisboa.

O estudo da tarifa por zonas, em Portugal

SE imaginássemos 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 augmentar prodigiosamente o movimento de passageiros nas linhas ferreas húngaras, não nos põem ainda em evidencia que o benefico influxo d'essa medida se reflecta directamente no caminho de ferro, em uma receita liquida apreciavel.

Com effeito, na ultima estatistica 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 augmento d'esse movimento originou.

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

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

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

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

Reverteu essa differença em beneficio do paiz? Não o contestamos; podemos mesmo affirmar-o, á simples vista dos algarismos que nos apresenta a estatistica do movimento de passageiros, sem necessidade do difficil estudo a que teríamos que dar-nos para o apreciar.

Basta vêr que ás longas distancias, o numero de passageiros passou de 44.700 nos trens rapidos e 201.500 nos ordinarios, 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 kilometros (e já é um afastamento apreciavel) se estreitaram em cerca de mais de 300 por cento.

Ora n'um paiz, como a Hungria, composto de elementos heterogenios, em que as differenças de raças, de religiões e até de idiomas originam o afastamento das populações, tudo quanto seja approximal-as, relational-as, pô-las em contacto frequente e facil, convidal-as á permutação dos seus productos como dos seus individuos, é sempre um grande bem, para o qual não são demais quaesquer sacrificios do thesouro.

A providencia governativa que fizer os gallicianos visitar a Dalmacia, que trouxer os bohemios á Bosnia e fôr arrancar ás montanhas da Transylvania alguns dos seus raros 49 habitantes por kilometro quadrado, para lhe mostrar as bellezas do Tyrol, fazendo-o, para isso, atravessar as vastas planicies danubianas que formam o centro d'aquelle paiz, é, por certo do maior alcance economico-social, porque representa uma tentativa de estabelecer unidade onde as leis da geographia e da ethnographia impedem a ligação em um só povo d'aquelle apontoado de elementos differentes que só a grande politica 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 Adriatico, da Alemanha com o mar Negro, nem sempre se serviam da Austria Hungria para passagem. A redução consideravel no custo da travessia d'este paiz veio chamar ás suas linhas o passageiro de transito.

Isto emquanto ás viagens de longo curso.

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

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

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

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

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

«Emquanto á applicação da tarifa por zonas em Portugal sou de parecer, como V., que seria um perfeito erro querer applicar esse systema n'um paiz absolutamente differente da Hungria. O mesmo succederia na Belgica, por exemplo, onde as pequenas distancias a percorrer e a densidade da população fariam que, para applicar a tarifa de zonas, haveria que modificá-la 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 fuço, 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.^a 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.^a e 10.^a, 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.^a classe.

Os typos são: em comboios ordinarios, 3 kreuzers em 1.^a classe, 2 em 2.^a e 1 em 3.^a.

Nos trens expressos estes typos augmentam 50 0/0.

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 differentes, a saber:

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

A 2.^a classe é o duplo da 3.^a e a 1.^a o triplo. Nos comboios rapidos os preços são augmentados uns 40 0/0.

Por esta fórma os preços ficaram reduzidos, especialmente em 3.^a classe; mas como as concessões de bagagem gratuita e a de bilhetes de ida e volta, circulares, etc., foram supprimidas, resulta que o passageiro que vae 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 expomos, 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 tariffario, no sentido de promover, a um tempo, o beneficio do publico e do trafego das linhas.

Não faremos por isso a exposição dos extraordinarios resultados que daria entre nós a adopção da tarifa hungara, limitando-nos a dal-a á 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 differentes elementos superiores das direcções das linhas ferreas e das repartições officiaes, e fazel-os estudar em commum 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.^o— pelo transporte de passageiros e bagagens da corte;
- 2.^o— 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						
		Comboios omnibus e mixtos			Comboios rapidos			Comboios omnibus e mixtos			Comboios rapidos			
		1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe	1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe	1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe	1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe	
Trafego proximo:														
Zona 1.....			0,30	0,45	0,40	-	-	-	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 " 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	1.125	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	2,10	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	1.012	2.430	2.025	1.215	
X	146 " 160	5,	4,	2,50	6,	5,	3,	2.250	1.800	1.125	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	3.158	2.160	

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 rapido, terá que pagar o preço fixado para a 1.^a 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 distinctas, 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 á estação que precede immediatamente 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.^a zona do trafego suburbano.

As creanças menores de dois annos nada pagam indo ao collo: mas se occuparem um lugar determinado pagarão o preço correspondente ás 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 utilisem e em harmonia com a categoria do comboio.

Uma creança póde viajar em 1.^a classe com um bilhete inteiro de 2.^a; em 2.^a classe com um bilhete inteiro de 3.^a, e em 3.^a 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 póde occupar um lugar em carruagem de classe superior á indicada no bilhete, quando haja lugar disponivel, e pagando a differença de preço.

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

a) Quando não haja lugar algum disponivel da classe indicada no bilhete, e não querendo o passageiro occupar um lugar inferior. Se o passageiro, não tendo lugar na classe a que tem direito, occupar um inferior, terá direito apenas ao reembolso da differença 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 effectuado.

O passageiro, munido de bilhete já marcado, e que perder o comboio, não tem direito a indemnização alguma. Póde comtudo 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 augmento de 60 kreuzers sobre o preço do bilhete, comprehendidos os impostos de transporte e de sello.

Egual augmento 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 sair. Não o fazendo será considerado como passageiro sem bilhete e ficará sujeito ás prescripções 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 a 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 occupando um lugar de classe superior á do seu bilhete, pagará o duplo da differença 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 differença 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 differença 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

Distancias	Taxas do transporte por volum*, 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, mostruarios dos caixeiros de commercio, etc. As grandes mallas, barris, e outros objectos que não pódem ser considerados como necessarios ao passageiro, não são geralmente transportados como bagagens.

As materias inflammaveis, os objectos contendo liquidos 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 semelhantes, não pódem ser expedidos como bagagens nem levadas pelos passageiros nas carruagens.

E' comtudo permittido aos caçadores e aos agentes de segurança publica levar comsigo armas e munições.

Os passageiros pódem levar comsigo nas carruagens os objectos de pequenas dimensões e facéis de transportar, quando as prescripções fiscaes e aduaneiras o permittam. Não é comtudo permittido a cada passageiro levar comsigo objectos que excedam as dimensões que a cada lugar pertencem na rede collocada superiormente.

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

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

Os seguintes artigos: *manteiga, ovos, peixe fresco, camarões, legumes, fructas verdes, gordura, leite, queijo, levadura prensada, pão, carne fresca, gado abatido, aves, caça, nozes, avelãs, castanhas*, bem como os recipientes de leite voltando vazios, são acceitos 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, aliás 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 suplementar de

transporte, que se eleva para cada percurso de 150 kilometros, encetados a 2 por 1.000 da importancia segura.

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

No calculo da taxa supplementar, a importancia total não é arredondada.

Para determinar a importancia da indemnisação a pagar, em caso de perda ou avaria de bagagens, o peso effectivo serve de base, em conformidade com o regulamento da exploração.

Indemnisação por perda ou avaria de bagagens não pesadas

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

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

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

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

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

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

Seguro de entrega a praso

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

O minimo da taxa supplementar pelo seguro da entrega a praso 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 eventuaes com os artigos de comestiveis e taras de leite vasia, ficam em vigor as disposições da tarifa de transportes por grande velocidade a preços reduzidos.

Multas convencionaes

Toda a pessoa que entregar para expedição, como bagagens, artigos que são totalmente excluidos de serem transportados, ou de o serem como bagagens, fica incursa nas penalidades prescriptas pelos regulamentos da policia e pelo codigo 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 prejuizo algum.

C — Cães

Taxas de transporte, em florins, comprehendidos os impostos de transito e de sello.

De 1 a 55 kilometros 0,25.

De 56 a 100 kilometros 0,50.

De mais de 100 kilometros 1,00.

Disposições geraes

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

Os cães apresentados para transporte devem estar açaimados 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 praso

No caso de declaração para seguro de entrega a praso, será cobrado por cada percurso de 7 1/2 kilometros encetados, e por cada fracção de 30 florins encetada na somma total declarada, um supplemento de taxa de 1/10 kreuzer. A taxa total e o minimo a cobrar é de 15 kreuzers.

Direitos de estacionamento

Quando os cães não forem retirados immediatamente 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-ha, 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 ha já perto cinco mezes. Os negocios 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 vae 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 ha insignificante povoação, cujas choupanas terão de desaparecer para dar espaço ás esplendidas avenidas e sumptuosos palacios.

Um ramal ferreo de 15 a 18 kilometros 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, systema aperfeçoado de esgotos, profuso abastecimento de agua potavel, 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 commissão 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 mezes do praso marcado para a conclusão das obras da estrada de ferro Caxias a Cajazeiras.

No aviso que, n'esse sentido, baixou ao inspector geral das estradas de ferro, ordenou a cobrança da multa mensal de 2 0/0, maximo da clausula, desde o dia 1 do corrente até 31 de maio, data em que, não concluidas 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 indemnisação da quantia de

140:0000000 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 construção 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 operações de remessa de sommas para a Europa por conta da linha principal, e supprimentos á caixa com destino á construção 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, continúa 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 amarella, como todos os annos, está agora em todo o seu vigor, até o mez de março.

Hippolyto de Baère.

PARTE OFFICIAL

MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

Direcção dos serviços agricolas

Repartição dos serviços agronomicos

Considerando que, pelos decretos de 6 de março, 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 e a todo o pessoal dependente da direcção dos serviços telegrapho-postaes, 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, convem 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 n'esta concessão, pagando sómente 50 por cento do preço das tarifas geraes de passageiros de 1.ª ou 2.ª classe.

§ unico. Aos referidos funcionarios, 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 instrucções 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 funcionarios em caminhos de ferro, quando viajarem por motivo de serviço, continuará a regular-se pelas disposições legaes vigentes.

O ministro e secretario de 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 março, 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, convem 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 de estado e nos das companhias, que accordarem n'esta concessão, pagando sómente 50 % do preço das tarifas geraes de passageiros de 1.ª ou 2.ª classe.

§ unico. Aos referidos funcionarios, 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 instrucções 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 funcionarios 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 approvar o projecto de uma passagem de nivel ao kilometro 154,400 do caminho de ferro da Beira Baixa, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, e autorisar a mesma companhia real a estabelecer a referida passagem de nivel, 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 março e para volta de 4 até 7 de março.

Os preços são: de Lisboa (Rocio ou Caes dos Soldados), Santarem, Torres Novas, Entroncamento e Payalvo, 47500 réis em 2.ª classe e 37000 em 3.ª classe.

De Alfarellos, Coimbra, Pampilhosa e Mealhada, 27000 réis em 2.ª classe e 17500 réis em 3.ª; Torres Vedras, Caldas da Rainha, S. Martinho e Vallado, 47500 réis em 2.ª classe e 37000 réis em 3.ª; Leiria e Figueira da Foz, 27000 réis em 2.ª classe e 17500 em 3.ª; Abrantes e Torre das Vargens, 37000 réis em 2.ª classe e 27000 em 3.ª; Portalegre e Elvas, 47500 réis em 2.ª classe e 37000 réis em 3.ª; Rodam e Castello Branco, 37500 réis em 2.ª classe e 27500 em 3.ª; Alpedrinha, Fundão, Covilhã, Sabugal e Guarda, 47000 réis em 2.ª classe e 37000 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 podem seguir tanto á **ida** como á **volta**, indifferentemente pelas linhas de Norte ou de Oeste.

Das linhas do Sul e Sueste tambem ha bilhetes de ida e volta por preços 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 contenda que a sua construção motivou entre as auctoridades civil e ecclesiastica.

A linha sóbe um pouco até attingir *la Sevillhana*, 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 férteis 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 Allemanha, 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 emquanto 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 Sevilla, 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, mais que director, pae, porque a dirige com a sua competencia e actividade, desde que a construção começou.

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 Sevilla em 1.^a classe, 127350 réis.

	Pesetas
Café em Badajoz.....	1
Almoço em Zafra.....	3,50
Hotel em Sevilla, 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.....	50
Almoço em Utrera.....	3,50
Hotel 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 Sevilla.....	15,10
Hotel em Sevilla (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 Sevilla.....	50
Trens, entrada na Alhambra etc. em Granada.....	25

Total..... 400

O que, ao cambio de 950 réis por *duro* prefaz 76.000 réis. Ponhamos mais, para extraordinarios 11.650 e teremos um total de réis 100.000.

Se o viajante quizer andar sempre em 2.^a classe, poupará nas viagens em caminho de ferro uns 13.000 réis, e se se alojar em hoteis mais economicos poderá economisar uns 7.000 réis mais, reduzindo assim a viagem a 80.000 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 somma de agradaveis sensações que nos offerece uma viagem n'este genero.

Quem ainda quizer economisar uns 3.700 réis em 1.^a classe, pôde tomar bilhete de ida e volta das festas da semana santa, e feira de Sevilha, tendo, n'esse 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 quizer 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 differença a mais que custam.

A semana santa aproxima-se; Sevilha prepara já as suas características procissões, a Andaluzia prepara tambem a mala para accudir ali em peso; as companhias de caminhos de ferro annunciarão 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 desprezenciosas *notas* da proxima viagem... que ainda não sei para onde será.

A franqueza nunca fica mal.

Regulamento do movimento nos caminhos de ferro da Allemanha

(Continuação do n.º 145)

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

Podem, comtudo, não serem acceitos os objectos que tenham caracter 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 materias 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 sellos 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 hade ser remetida, 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. Emquanto á via pela qual se deve enviar a mercadoria, no caso de haver differentes vias de quasi equal extensão, compete ao expedidor escolhel-as, e em todo o caso gosará da tarifa minima.

A forma 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 côr varia, segundo a qualidade de mercadoria a expedir, e a forma de expedição. Parte d'estes impressos deve ser preenchida pelo remetente e a outra pela administração.

Só em certos casos se podem incluir em uma só nota mais do que uma expedição. Podem 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 podem 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 policia e possam perturbar a ordem publica, se todas as prescrições 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 remetente 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 remetente ser obrigado a pagar o augmento que seja necessario para as tarifas vigentes, isto é, a differença 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 accepta a nota de expedição no ponto da entrega. Como signal de acceptação é posto na nota o sello na estação de expedição. Esse sello 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'um 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, comtanto 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 póde aceitar wagons carregados de mercadorias, cuja expedição não possa ser feita immediatamente, com a condição de serem expedidas n'um praso 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 exigencias do serviço; ha horarios especiaes para as mercadorias carregadas pelos expedidores. Aos domingos e dias santificados não se recebem mercadorias, nem no lugar do destino se entregam as mesmas ao destinatario. São aceitas, mediante certas condições, as mercadorias por grande velocidade.

A expedição das mercadorias é feita successivamente pela mesma ordem em que foram entregues para expedir; o caminho de ferro é obrigado a arranjar locais onde possa collocar as mercadorias, de maneira a tratar da sua successiva expedição, conforme o tempo da sua entrega. Os wagons que devem ser carregados pelos expedidores, teem 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.

(Continúa).

Os negocios da Companhia Real

Foi publicado, no sabbado, nos jornaes de Paris, Londres e Berlim, o convenio offerecido pela companhia aos seus crédores, e que démos em supplemento do nosso n.º 46.

Começou, portanto, no dia 10, a contar-se o praso de tres mezes para os interessados manifestarem a sua opinião sobre este negocio.

Os jornaes francezes, mais interessados no assumpto, aconselham os crédores á recusa. Outros, porém, que tratam d'esta questão com imparcialidade, como o *Moniteur des tirages financiers*, aconselham a acceitação do convenio.

BOLETIM FINANCEIRO

Lisboa, 15 de janeiro de 1894.

O facto dominante da quinzena foi a solução do conflicto entre as associações commerciaes e industriaes e o governo, dissol-

vendo este as associações d'aquellas classes em Lisboa, e creando, para as substituir, uma *camara de commercio e industria*, á semelhança das que existem em França e Hespanha. Esta solução, porém, parece não ter sido bem aceita por todos os principaes influentes das classes, os quaes tratam de reorganizar as associações nas condições expressas na lei.

O governo, cumprindo as suas promessas, nomeou uma comissão encarregada de revêr a lei da contribuição industrial, de modo a attender quanto possível as reclamações dos industriaes, mas sem sacrifici da receita calculada pela mesma lei.

A quinzena correu muito regularmente para os negocios financeiros. Registamos, com applauso e jubilo, a constituição da *Companhia Portuguesa da Ilha do Principe*, com o capital de 300 contos todo subscripto e garantido em Portugal, — a approvação da concordata para a restauração da *Mala Real Portuguesa*, e a sensível melhoria da situação do *Banco Nacional Ultramarino*, que, no ultimo anno, teve lucros liquidos 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 sensiveis, regulando as cotações mais geraes de 40 ¹³/₁₆ a 40 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 Brazil não tem vindo remessas de papel, dado o aggravamento da crise politica e a baixa do cambio para 9 ⁵/₈. É provavel, porém, que se se realisar, em 8 de março, a eleição presidencial, as cousas se modifiquem por completo.

No nosso mercado as inscripções melhoraram de cotação, fixando-se a 33\$000 réis, apesar dos boatos que teem corrido de que o governo, cedendo á imposição dos crédores externos, ia fazer nova redução nos prazos da divida interna. Os titulos da divida externa mantiveram-se aos preços de 26,20 a 26,60, as obrigações de 1888 (4 ⁰/₁₀) conservaram-se a 14\$400 réis e as de 4 ¹/₂ (assentamento) a 78\$500 réis. As acções do Banco de Portugal, um pouco abandonadas, regularam a 112\$500 réis.

As obrigações prediaes de 6 ⁰/₁₀ (assentamento) cotaram-se a 89\$500 réis, as de 5 ⁰/₁₀ (assentamento) a 87\$300 réis, as de 5 ⁰/₁₀ (coupon) a 87\$000 réis, — obrigações *Loanda-Ambaca* a 51\$500 réis com tendencia para alta, — obrigações dos tabacos subiram a 78\$000 réis, preço ainda assim inferior á paridade da sua cotação em Paris (340 francos). Nos mais valores, as cotações não fizeram differença apreciavel sobre as anteriores.

J. F.

BOATO FALSO

Os jornaes da tarde de hoje, filiados na politica de opposição, deram noticia de uma supposta nota diplomatica energica, do governo francez sobre a questão da Companhia Real.

Por informações auctorisadas, sabemos que esta noticia é **completamente falsa**, sendo as nossas relações com o governo francez as mais cordeaux, o que ainda na quarta feira foi confirmado na recepção do corpo diplomatico por Mr. Bihourd. A ida d'este senhor a Paris não significa de modo algum a menor ruptura de boa harmonia entre os dois governos.

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

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

FEVEREIRO

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Bolsa de Lisboa :															
Inscripções 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
Divida externa.....	-	-	-	-	-	-	-	-	26,60	26,20	-	-	-	-	-
Bolsa de Londres 3 ⁰/₁₀:	19,97	-	19,97	-	19,97	19,97	19,97	19,97	20,00	20,00	-	20,00	20,00	20,10	20,10
Bolsa de Paris 3 ⁰/₁₀:	19,85	-	19,85	-	19,85	19,85	19,85	19,87	20,00	20,00	-	20,00	2,000	20,10	20,10

LINHAS PORTUGUEZAS

Tunnel d'Alcantara. — Já foram inspecionados pela comissão de engenheiros do governo, os trabalhos de consolidação d'esta obra d'arte, sendo favoravel 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 provincia de Ciudad Real.

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

Ha só duas classes, 2.^a e 3.^a, 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 effectuar 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 junção d'esta linha com Madrid será feita junto a Vicálvaro e desde ali partirá um ramal até o passeio do Prado, onde será 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 acções de 500 pesetas, das quaes 548 já estão subscriptas, levar á pratica a primeira parte do projecto.

Parece-nos muito pouco.

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

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

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

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, resolveu-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'um dos cylindros, de modo que o numero de atrasos 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 francezas que, como já dissémos, 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 attinge 180.

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

A machina desenvolverá a força de 2.000 cavallos, as rodas motoras terão 3^m,66 de diametro.

Os cylindros teem o diametro de 1.016, 712 e 330 millimetros com um curso de 760 millimetros. A pressão da caldeira será de 14,1 atmospheres.

A agua é armazenada n'um reservatorio collocado debaixo da machina.

Com uma locomotiva d'estas poderiamos 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 provincia da Baixa Austria, e 10 % da communa de Vienna. Os trabalhos deverão estar concluidos no fim do anno de 1897.

Emquanto 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.

REPUBLICA ARGENTINA

No dia 3 de janeiro tiveram lugar em Buenos Ayres, com os melhores resultados, as experiencias do emprego do petroleo 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 appparelho empregado é muito simples; a innovação consiste unicamente em que em lugar da fornalha onde se deposita o carvão se colloca 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 petroleo que se acha collocado no fourgon com o deposito que está debaixo da caldeira, desaparecendo d'esta forma qualquer perigo d'incendio.

Este systema 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'um forte descarrilamento ou collisão de locomotivas o machinista não manobrar o appparelho isolador a tempo, o que raras vezes succederá.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Atravez d'Africa

Aoambléa geral de 10 de novembro de 1893

Relatorio 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 indigenas a moralisadora necessidade do trabalho, unica forma de pagamento ao alcance d'elles da satisfação 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 dessecará 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'aquella região, 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 benemeritos do paiz com relação ao desenvolvimento da provincia 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.ª secção, da qual faz parte a ponte sobre o Luinha, que mede 107^m,75 e cuja construcção muito impediu o avançamento dos trabalhos.

Na 7.ª 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.ª 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.ª 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 mezes, e sobre mais 20 em seis dias.

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

	2.º semestre de 1892	1.º semestre de 1893
1.ª classe	263 ou 4,6 0/0	183 ou 3,5 0/0
2.ª »	132 » 2,6 »	128 » 2,4 »
3.ª »	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 0/0.

Mercadorias

Em grande velocidade transitaram:

De 1891-1892	442 toneladas
» 1892-1893	654 »
Diferença	212 »

ou mais 48 0/0 do que no anno anterior.

Em pequena velocidade transitaram:

De 1890-1892	6:690 toneladas
» 1892-1893	9:275 »
Diferença	2:585 »

ou mais 38 0/0 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 affirmar 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.^{mo} sr. José Augusto Cesar das Neves Cabral, pela qual aqui lavramos o nosso sentimento. Além d'esta vaga tendes a preencher a do ex.^{mo} sr. Eduardo Pinto da Silva, cujas occupações lhe não permittiram aceitar

a nomeação e que tem sido substituido pelo ex.^{mo} accionista Antonio de Castro e Lemos.

Ha igualmente a substituir no conselho fiscal o ex.^{mo} sr. Domingos Alves Moreira, que actualmente reside fóra do paiz.

Terminando, senhores, temos a manifestar o nosso reconhecimento aos ex.^{mos} ministros da fazenda e da marinha, pelo auxilio que nos tem prestado, e cumpre-nos testemunhar-o igualmente ao ex.^{mo} governador geral da provincia 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 Novaes Guedes Rebello*.

MERCADO DE METAES

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

Em 9 de fevereiro

Cobre—Mercado mais facil.—Spot Gobs & Gmbs, Lb. 40 ¹⁷/₆ a Lb. 41 ²/₆—Tres mezes: 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 Amarello—4 ¹/₂ a 4 ⁵/₈ d.

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

Folha de Flandres—I. C. Cokes ¹⁰/₆ a ¹¹/₆.

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

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

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

» chapas—Lb. 18 ¹⁵/₆ a Lb. 19 ⁵/₆.

Prata—29 ¹/₄ d.

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

Antimonio—Lb. 38 a Lb. 39.

Ferro—Escocoz, 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.^o, de Liverpool

Em 1 de fevereiro

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

ARREMATACÕES

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 podem ser examinados todos os dias não santificados, na 2.ª 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 provisorio 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.º 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 provisorio 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 canalisação de aguas.

O deposito provisorio 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 podem ser examinadas todos os dias uteis, desde as 10 horas da manhã até ás 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 provisorio 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 podem ser examinadas todos os dias uteis, desde as dez horas da manhã até ás 4 da tarde.

Lisboa, 8 de fevereiro de 1894.

Fornecimento de uma machina de aplainar ferro

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

O deposito provisorio 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 podem ser examinadas todos os dias uteis, desde as 10 horas da manhã até ás 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 provisorio 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 podem ser examinadas todos os dias uteis, desde as 10 horas da manhã até ás 4 da tarde.

Lisboa, 10 de fevereiro de 1894.

Fornecimento de cento e setenta vidros foscos

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 foscos.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de réis 4\$000.

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

Lisboa, 12 de fevereiro de 1894.

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

No dia 12 de março proximo futuro, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão 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 armazens, estação de Santa Apollonia, todos os dias uteis, das 10 da manhã ás 4 da tarde, e em Paris, na agencia da companhia, 28 rue Chateaudun.

Lisboa, 24 de janeiro de 1894.

Fornecimento d'oleo mineral

No dia 1 de março de 1894, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão administrativa da companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 200.000 kilogrammas d'oleo mineral escuro e 60.000 kilogrammas d'oleo mineral claro.

As condições e amostras estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens, edificio da estação de Santa Apollonia

todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 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^m2,10 e das arcadas do mesmo pateo com a superficie de 43^m2,50

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

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

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

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 Apollonia 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 Apollonia, em todos os dias não santificados desde as 11 horas da manhã até ás 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 Apollonia, perante o sr. engenheiro chefe da exploração, serão recebidas propostas em carta fechada para o arrendamento do buffete da estação de Torre das Vargens durante o praso 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 sobrescripto 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 Apollonia.

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 Apollonia 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 ás 4 da tarde, e na estação de Praia.

As propostas serão feitas separadamente para cada uma das parcellas; 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 PRAOD

AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMMISSÕES RECOMMENDADAS

MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS RECOMMANDÉES

Antuerpia.—A. Hartrodt.—36, rue Zirk.
Berlim.—S. O.—A. Hartrodt.—54, Wienerstrasse.
Bremen.—A. Hartrodt.—90 e 91, Langenstrasse.
Bruxellas.—Messageries des Grands Express Européens.—Sordet et Compagnie.
Covilhã.—José do Nascimento Arraiano—Casa de comissões.
Hamburgo.—Augusto Blumenthal.
Hamburgo.—A. Hartrodt.—4, Kattrepelsbruecke.
Leiria.—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.º
Lisboa.—D. Pedro Serrano—R. da Magdalena, 192.
Lisboa.—Compagnie des Wagons-Lits.—Rua do Principe.
Liverpool.—Edwards Brothers—Alexandra Buildings.
Londres.—F. Demolder—4, Holmdale 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 Express Européens.

AGENDA DO VIAJANTE

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

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

LISBOA **Grand Hotel International**—Rua do Principe, junto à 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.º ordre—Prop. Victor Sassetti.

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

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

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

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

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

LISBOA **Hotel Avenida**—Maison de 1.º ordre—vue splendide—salons pour familles—voitures—Avenida, 53—Prop. João da Matta, 1.º cuisinier du Portugal.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PORTO **Grande Hotel de Paris**—Maison de premier ordre, tenue à la française, située au centre de la ville. Bains, salons de lecture et de reception. Boite aux lettres. Splendide jardin et hotel éclairé à la lumière électrique. On parle toutes les langues—Rua da Fabrica—Aufrère, propriétaire.

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

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

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

PORTO **Grande Hotel America Central**—Um dos melhores da cidade, magnificas sallas e quartos, banhos. Aceio 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. Trenes 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.—Prop. João José de Sousa.

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

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

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

MALAGA **Nuevo Hotel Victoria**—Prop. Cristóbal Gambero—Calle del Marqués de Larios, 9—Bellos apostos, excellente serviço de 5 a 7,50 pesetas por dia.

GRANADA **Hotel Victoria**—Prop. Federico Iniesta. Sitio o mais central, proximo do commercio e dos theatros. Preços 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 edificio regular em que ainda hoje funciona com 100 metros de comprimento 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 augmento de encomendas exigia. As suas manufacturas acham-se disseminadas por todo o paiz e pela nossa Africa Occidental, no Brazil: no Rio de Janeiro, em Pelotas, e em Pernambuco, e na Hespanha: em Guardia, provincia da Galliza. A **Fundição do Ouro** tem procurado acompanhar o progresso de todas as construcções 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 dá trabalho a 270 operarios, e só a estes porque sem augmentar as officinas não podemos empregar mais. — Porto, 31 de dezembro de 1893. — O fundador e director gerente, *Luiç Ferreira de Souza Cruz*.

J. B. FERNANDES & C.^a

Successores de José Gregorio Fernandes

Escritorio:—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, garrafas, garrafões, linho para cordoaria e para fiação, 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 munición, 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.^{ie}

Constructores privilegiados

EM

FRANÇA e no estrangeiro

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

Ministerio das Obras Publicas

7, Impasse de la Baleine, 7

PARIS



REAL COMPANHIA 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

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

Alto Douro Crystal 1. ^a reserva ...	garrafa	13000 réis
» » » secco	»	13000 »
» » » extra secco	»	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

Applicações diversas da Serra de folha helicoidal e dos perfuradores, para extracção e serração directa na rocha, corte das grandes massas nas pedreiras, etc. Systema privilegiado. — Transmissões teledinamicas dirigiveis 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 APLICAÇÕES

Até fim de 1891

Em Inglaterra, no continente

Índias, America do Sul, colonias, etc.

Agencias

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

VIENNA, I. Wallfischgasse, 8.

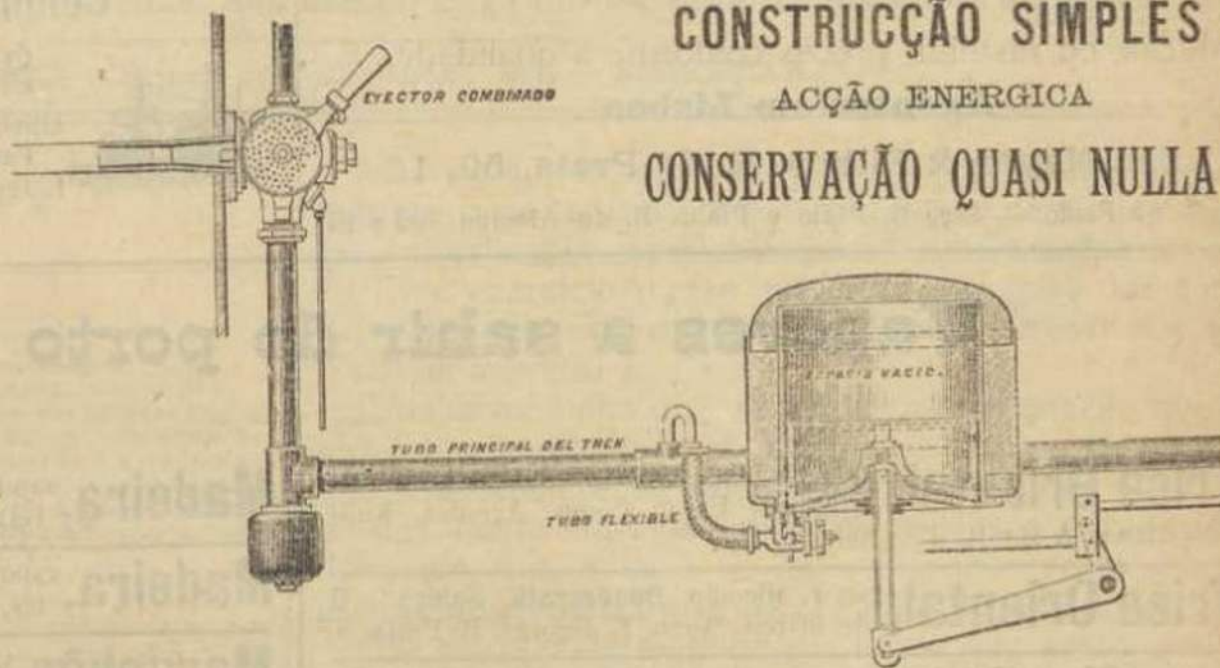
BERLIM, 71 Alt Moabit.

AMSTERDAM, O. Z. Wortbugwall, 217.

FLORENÇA, 21 Via Cavour.

S. PETERSBURGO, 21 Italienskaia.

SYDNEY, 71 Clarence Street.



CONSTRUÇÃO SIMPLES

ACÇÃO ENERGICA

CONSERVAÇÃO QUASI NULLA

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.

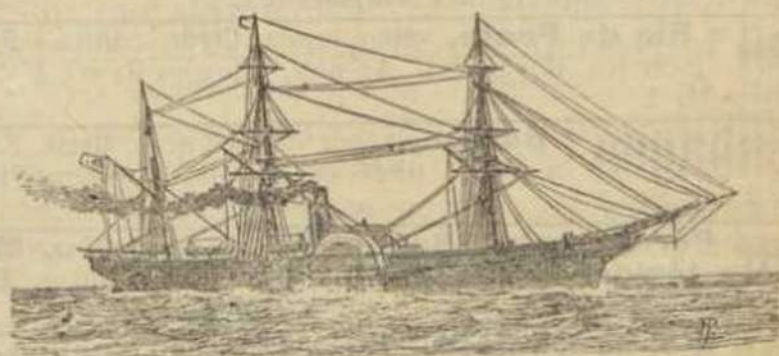
Os agentes

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

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

AGENTES

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

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

DYNAMITE GOMMA

1\$100 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

EMPRESA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR

PARA O

ALGARVE E GUADIANA

Carreira official

O vapor GOMES IV

Commandante ROCHA JUNIOR



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

Alberto R. Centeno & C.ª

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, **Olanda**. 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 a 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 feve-
reiro. 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, Mon-
tevideo e Buenos-Ayres**, vapor francez, **Equa-
teur**. Sahirá a 23 do fevereiro. Agentes, Torlades & C.ª

**Dakar, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos-Ay-
res**, 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. Agen-
tes, 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-
tes, Garland Laidley & C.ª R. do Alecrim, 10.

Madeira, vapor belga, **Hevelius**. Sahirá a 22 de fevereiro. Agen-
tes, 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 feve-
reiro. 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, Mon-
tevideo e Buenos-Ayres**, vapor fran-
cez, **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, Gar-
land Laidley & C.ª R. do Alecrim, 10.

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

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

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

Port-Said, Suez, Aden, Singapura e Manila, direct-
mente; **Bombay**, trasbordo em **Aden**; **Hong-
Kong**, trasbordo em **Singapura**; **Cadiz**, **Cartagena**, **Val-
encia** 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 Pacifico, vapor inglez, **Orcana**. Sahirá
a 21 de fevereiro. Agentes, E. Pinto Bas-
to & C.ª Caes Sodré, 64, 1.º

Southampton, vapor inglez, **Tagus**. Sahirá a 25 de feve-
reiro. 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 fran-
cez, **Saint-Jean**. Sahirá a 22 de fevereiro. Agentes,
Henry Burnay & C.ª R. dos Fanqueiros, 10, 1.º