

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



Anvers—1894

Proprietario director: L. DE MENDONÇA E COSTA — Engenheiro consultor: C. XAVIER CORDEIRO.
Redactores: Madrid, D. JUAN DE BONA. Bruxellas, ALB. URBAN, Eng. Paris, L. CRETEY. Liverpool, W. N. CORNETT.

REDACÇÃO — Rua do Loreto, 43 — LISBOA



Anvers—1894

O nosso brinde aos srs. assignantes

Mappa dos caminhos de ferro portuguezes

Está já sendo conferida pelos Serviços respectivos de cada administração a prova do nosso mappa.

A tiragem deve começar na proxima semana e, logo que tenhamos exemplares, principiaremos a distribuição.

Esta começará pelos nossos assignantes de Lisboa, para dar tempo aos da provincia a manifestar-se sobre a forma porque desejam que o mappa lhes seja enviado.

Podemos remettel-o pelo correio, mas para isso é mister dobral-o, o que o deteriorará um pouco, havendo ainda o imminente perigo de extravio; e como a tiragem é limitada ao numero exacto dos assignantes, corremos o perigo de não poder remetter segundo exemplar.

Os srs. assignantes que o desejarem receber pelo correio, registado, poderão enviar-nos o importe do registo — 50 réis.

Os que quizerem o mappa pelo caminho de ferro, devidamente acondicionado em um rolo, terão que remetter 150 réis.

Os assignantes da provincia que o quizerem fazer reclamar em Lisboa, deverão enviar á pessoa que tiver que o receber n'esta Redacção, rua do Loreto, 43, o seu recibo do anno corrente.

Os nossos annunciantes effectivos gosam das mesmas regalias que os assignantes.

SUMMARIO

A estação central do Porto, por A. C. Justino Teixeira	33
A nossa carta da Belgica, por A. Urban	34
Parte official. — Alvará de 7 de junho de 1894, do ministerio das Obras Publicas	35
Os ascensores da estação do Rocio	35
O decreto dos passaportes	35
Congresso nacional viticola	36
Notas de viagem. — XIV — Francfort	37
O Norte de Hespanha	38
Passageiros pelas fronteiras	39
A crise franceza	39
Parte financeira. — Boletim da praça de Lisboa, por J. F. — Cotações das bolsas de Lisboa e estrangeiro. — Receitas dos caminhos de ferro. 40 e	41
Associação Commercial do Porto	42
Linhas portuguezas. — Loanda a Ambaca. — Lourenço Marques. — Companhia Real	42
Linhas hespanholas. — Calatayud-Teruel-Sagunto. — Tracção electrica. — Sevilha a Algeciras. — Jerez a Malaga. — Cantabrico. — Bilbao a Portugalete	43
Linhas estrangeiras. — Franca. — Estados Unidos. — Republica Argentina	43
Avisos de serviço	43
Arrematações	44
Adjudications	44
Casas recommendadas	46
Agenda do viajante	46
Annuncios	47
Horario dos comboios em 1 de fevereiro de 1895	48
Vapores a sahir do porto de Lisboa	48

A estação central do Porto

Em portaria de 26 de maio do anno passado, foi approvedo o projecto para exploração provisoria d'esta estação, sem prejuizo do projecto geral da mesma estação, datado de 19 de abril de 1893, sendo egualmente approvedo o orçamento d'aquelle projecto na importancia de 145:165\$000 réis.

Em outra portaria da mesma data foi mandado proceder á construcção d'aquellas obras, e auctorizada a despesa de 145:165\$000 réis, importancia do referido orçamento.

Tambem em portaria de 16 de junho d'esse anno, foi approvedo o projecto de 1 de junho de 1891, do primeiro troço d'este lanço, a partir da estação de Campanhã, isto é, do perfil o a 22, principio da empreitada A, já concluida, e definitivamente recebida desde março de 1892. A mesma portaria mandou proceder á construcção dos trabalhos, auctorizando a dispendar com elles a quantia de 22:073\$540 réis, importancia do respectivo orçamento.

Em 1 de agosto ultimo teve lugar, no governo civil do Porto, o concurso da primeira empreitada das obras da estação central para exploração provisoria, que ficaram com a designação de empreitada E, e consistem em: tunnel, terraplenagens, muros e aqueductos, sendo a base de licitação 99:000\$000 réis.

Foram tres os concorrentes que apresentaram propostas com os seguintes preços:

Juan Ypiña	92:000\$000
José Ferreira da Silva e Domingos Busquets	88:889\$000
Isidoro Nuevo Fernandes e José Francisco da Silva	88:000\$000

As obras do primeiro troço (perfis o a 22), foram divididas em tres empreitadas, a saber:

Primeira empreitada: — Terraplenagens. Muros de suporte. Passagem inferior da rua do Freixo (parte de alvenaria e cantaria). Passagem inferior Ponce Leão. Passagem de nivel da Formiga. Desvio do caminho de Rego Lameiro.

Segunda empreitada: — Parte metallica da passagem da rua do Freixo.

Terceira empreitada: — Viaducto de Rego Lameiro. Para estas tres empreitadas houve concurso na administração do bairro oriental do Porto, no dia 28 de julho do anno passado, sendo as bases de licitação as seguintes:

Primeira empreitada	3:860\$000
Segunda "	1:104\$000
Terceira "	13:979\$000

Foram dez os concorrentes á primeira empreitada, sendo a proposta de preço mais baixo a de José Francisco da Silva, na importancia de 3:187\$360 réis.

Para a segunda empreitada foram apresentadas apenas duas propostas, uma das quaes foi excluida do concurso, por não ser instruida com os documentos exigidos pela lei, e sendo o preço da outra de 11:100.000 réis.

A' terceira empreitada concorreram seis licitantes, sendo o preço offerecido na proposta mais baixa de 11:990.000 réis.

Cabe aqui dizer-se, para esclarecimento das pessoas que não tenham conhecimento das leis que regulam os concursos publicos, e que, por isso, notem que o concurso d'estas tres empreitadas se realizou primeiro do que o da empreitada E (estação central), quando o projecto d'esta foi approvedo muito anteriormente ao d'aquellas; porque, sendo a importancia da empreitada E superior a 25:000.000 réis, o praso minimo que a lei concede para os concursos das obras d'essa importancia, ou superior, é de dois mezes.

Com data de 21 de agosto do anno passado, baixaram quatro portarias, adjudicando as quatro empreitadas:

Empreitada E a Isidoro Nuevo Fernandes e José Francisco da Silva	88:000.000
Primeira empreitada a José Francisco da Silva....	3:187.360
Segunda " á Companhia Alliança.....	11:100.000
Terceira " a Manuel Correia Martins ...	11:990.000

Vê-se, pois, que houve os seguintes abatimentos de praça:

Empreitada E	99:000.000	88:000.000	11:000.000
Primeira empreitada	3:860.000	3:187.360	672.640
Segunda "	11:104.000	11:100.000	4.000
Terceira "	13:979.000	11:990.000	1:989.000
	117:943.000	104:277.000	13:666.000

A economia, pois, realizada, de 13:666.000 réis foi muito além da minha previsão na nota que dei ha dois annos, na parte em que me referia ao projecto da estação central, pois que, só na primeira empreitada das obras d'esta estação, temos uma economia de réis 11:000.000, e eu apenas previa uma differença de 5 %, mas que *poderia elevar-se ainda muito apreciavelmente, se na execução dos trabalhos se verificasse a hypothese prevista do terreno ser todo em rocha.*

Sobre este ultimo ponto não posso pronunciar-me por emquanto, embora já seja conhecida a natureza da trincheira de bocca do tunnel, mas, suppondo que se executa o projecto como foi approvedo, já temos uma economia bastante avultada, unicamente na primeira empreitada; devendo prevêr-se que nas seguintes a economia seja na mesma proporção.

Foi, pois, com verdadeira satisfação que participei ao ex.^{mo} director dos serviços de obras publicas que os trabalhos da empreitada E tinham principiado no dia 12 de setembro ultimo, pela continuação do tunnel do lado do nascente, tendo tambem principiado n'esse dia os trabalhos do viaducto de Rego Lameiro, que constitue a terceira empreitada do primeiro troço d'este lanço.

Os trabalhos da empreitada E devem estar concluidos no praso de dois annos, isto é, em setembro de 1896, e creio bem que n'essa época estarão concluidos, visto o desenvolvimento que lhes tem sido dado.

As outras empreitadas devem estar concluidas muito antes, pois que o maximo praso que teem é de um anno, e tambem teem os trabalhos em grande actividade.

Na empreitada E, por occasião da segunda vistoria dos trabalhos, em 30 de novembro passado, havia executados os seguintes trabalhos: 2.010^{m3},40 de escavação, sendo: 546^{m3},40 em terra franca; 16^{m3},50 em terra

compacta; 1.447^{m3},50 em rocha rija e 1.603^{m3},60 de perfuração do tunnel e transporte a deposito.

O tunnel ficou perfurado no dia 19 do corrente mez, pelas 10 horas da noite.

A' primeira empreitada, na segunda vistoria, foram abonados os trabalhos seguintes: 170^{m3},00 em terraplenagens; 58^{m3},60 de escavação para fundações de muros de suporte; 36^{m3},50 de alvenaria ordinaria em fundações e 49^{m3},00 de alvenaria ordinaria em elevação.

Os trabalhos da segunda empreitada consistem actualmente na preparação dos ferros para a passagem da rua do Freixo, a fim de poder ser montado o taboleiro, logo que esteja concluida a parte de alvenaria e cantaria, que pertence a outra empreitada.

Na terceira empreitada (viaducto de Rego Lameiro), achavam-se executados, na ultima situação ou vistoria, os seguintes trabalhos: 318^{m3},40 em escavação para fundações; 51^{m3},70 de alvenaria de paramento; 18^{m3},00 de cantaria em sapata e 8^{m3},70 de cantaria em cunhaes.

Para a demolição dos edificios do extincto convento de S. Bento da Avê-Maria, comprehendendo a venda dos materiaes, sua remoção e dos entulhos, foi aberto o concurso na administração do bairro oriental d'esta cidade, no dia 17 de setembro proximo passado, sendo apenas apresentada uma proposta, que, além de não estar nas condições do concurso, me pareceu inaceitavel, e, por isso, submettendo á apreciação dos poderes superiores o processo do mesmo concurso, propuz que a direcção a meu cargo fosse auctorizada a fazer a demolição por administração directa do estado, vendendo em hasta publica os materiaes, e pagando com o producto da venda as despesas da demolição, contractando depois com os adjudicatarios da empreitada E a remoção dos entulhos, se não puder fazer directamente essa remoção com mais vantagem para o Estado.

Em portaria de 2 de outubro ultimo foi annullado aquelle concurso e concedida a auctorização que pedi, procedendo-se desde logo á demolição dos edificios e vendendo-se em leilão os materiaes.

Está demonstrada a vantagem do systema proposto, pois que o resultado dos leilões tem sido muito vantajoso para o Estado, podendo desde já dizer-se que o producto final da arrematação dos materiaes excederá as previsões que a tal respeito se haviam feito.

São estas as informações que posso dar com respeito aos serviços de construcção, que estão a cargo d'esta direcção, pois que o projecto da ponte-caes, para a estação da alfandega d'esta cidade, que submetti á approvação superior em julho de 1893, modificado como superiormente me foi ordenado, acha-se ainda pendente da competente approvação, e os trabalhos da avenida da ponte D. Luiz I continuam paralyzados por falta de dotação no orçamento do Estado.

Augusto Cesar Justino Teixeira.

A NOSSA CARTA DA BELGICA

Bruxellas, 27 de janeiro de 1895.

Os caminhos de ferro do Estado belga acabam de adoptar uma importante medida, á imitação do que ha muito se pratica no caminho de ferro Grande Central Belga e que muitas outras administrações ferro-viarias deveriam igualmente pôr em pratica.

Eis, em poucas palavras, do que se trata:

D'aqui em diante poderão ser abertas contas correntes aos industriaes e commerciantes, por tanto tem-

po quanto fôr justificado pelas importancia da suas relações com um designado escriptorio de qualquer estação de caminhos de ferro.

Para obter a abertura d'uma conta corrente n'estas condições, deverão os interessados estar nos casos de poder ir amortizando, mensalmente, com prestações não inferiores a 2.000 francos, o custo total dos transportes, com excepção de todas as outras despesas e pagamentos de direitos taes como desembolsos, reembolsos, etc.

E, além d'isso, é necessario depositar no cofre da estação, sobre requisição do respectivo chefe e a titulo provisorio, uma somma igual á media semanal das suas despesas de transportes.

O responsavel da estação retirará, todos os dias, do mencionado deposito, as sommas devidas ao thesouro, provenientes das expedições effectuadas, das chegadas, etc.

Este deposito será renovado todas as semanas. Entretanto, poderão ser exigidas algumas quantias mais, se o total do debito fôr superior ao saldo disponivel da caução, que deverá ser augmentada á medida da concorrência dos direitos a pagar durante o periodo ao qual corresponde, assim que esses direitos adquiram maior importancia. A referida caução não perceberá juro.

A abertura da conta corrente terá logar, o mais tardar, nos oito dias seguintes á apresentação do pedido, por escripto, ao chefe da estação, e depois da collocação do deposito.

A administração reserva-se o direito de encerrar e liquidar immediatamente, logo que assim o entenda, qualquer conta corrente.

Em todo o caso, o saldo creditado eventual só será liquidado sob as reservas estipuladas pelas condições regulamentares das tarifas, quanto aos erros de percepção verificados em prejuizo da administração, apoz o encerramento da conta corrente.

*

Agora uma noticia que decerto causará grata impressão no numeroso pessoal dos ministerios. Acaba de ser submettida á apreciação do governo, pelas administrações superiores das repartições publicas, uma proposta tendente a augmentar os ordenados dos empregados, na seguinte proporção; 10 por cento para os ordenados inferiores a 3.000 francos; 5 por cento para os superiores.

Além d'esta proposta, a administração dos Caminhos de Ferro, Correios e Telegraphos, propoz tambem a concessão aos agentes de serviço, nas grandes cidades, uma indemnização annual de residencia, proporcional ao grau de importancia do local. Digamos de passagem que estas propostas se inspiram no regimen administrativo da Allemanha.

Parece que o governo se mostra favoravel ás propostas, tendo já sido encarregada de as examinar a secção central, que n'este momento se occupa d'esse importante trabalho.

*

Diz-se que as companhias inglezas do *South Eastern Railway* e do *London Chatham and Dover Railway* já publicaram as convenções concluidas com o Estado Belga para o serviço de passageiros e mercadorias, pela linha de Ostende-Dover a que ha pouco me referi.

Parece que ainda nada está resolvido ácerca da conclusão eventual de novos convenios.

A. Urban.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Repartição do commercio

Eu El-Rei faço saber aos que este alvará virem que, sendo-me presentes os estatutos com que pretende constituir-se uma associação de classe com a denominação de «associação de classe», e sede em Lisboa;

Visto o artigo 3.º do decreto de 9 de maio de 1891:

Hei por bem approvar os estatutos da «associação dos empregados de caminhos de ferro portuguezes, associação de classe», que constam de oito capitulos com sessenta e cinco artigos, e baixam com este alvará assignados pelo ministro e secretario d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria, com a expressa clausula de que esta approvação será retirada quando a associação se desvie dos fins para que é instituida, não cumpra fielmente os seus estatutos, não preste ao meu governo as informações que elle lhe pedir sobre os assumptos da sua especialidade a que se refere o n.º 6.º do artigo 4.º do citado decreto de 9 de maio de 1891, não desempenhe devidamente as funcções que lhe forem incumbidas por leis especiaes, ou, finalmente, quando infrinja o mesmo decreto, por cujas disposições sempre, e em qualquer hypothese, se deverá regular.

Pelo que mando a todos os tribunaes, auctoridades e mais pessoas a quem o conhecimento d'este alvará competir, que o cumpram e guardem e façam cumprir e guardar tão inteiramente como n'elle se contém.

Não pagou direitos de mercê nem de sello por os não dever.

E por firmeza do que dito é, este vae por mim assignado e sellado com o sello das armas reaes.

Dado no paço, aos 7 de junho de 1894. = EL-REI. = Carlos Lobo d'Avila.

Os ascensores da Central do Rocio

Em virtude das reparações a que tem de proceder-se nas machinas motoras dos ascensores da estação Central de Lisboa (Rocio), participa a companhia que elles deixarão de funcionar desde o dia 5 até o dia 15, inclusive, d'este mez.

O serviço de venda de bilhetes e despacho de bagagens que costuma fazer-se no vestibulo inferior do edificio da estação, passará durante aquella temporada, para o vestibulo superior (nivel da gare).

O decreto dos passaportes

De todos os decretos que o governo tem publicado, nenhum ainda impresionou tanto, e tanto a serio, todo o paiz, como o desgraçado expediente dos passaportes.

As demais providencias governativas podem ser combatidas, como o tem sido, por uns, por outros; estes por politica opposicionista; aquelles porque se sentem lesados n'um ou n'outro interesse, mais ou menos legitimo; ainda muitos porque lhes tiveram mão em abusos que constituíam já regra.

Mas esses decretos tem, por outro lado, uma face boa; ou um alto alcance moral, ou um fim economico, ou ainda significavam um desejo de regularizar o que estava anormal e injustificado.

Nenhum, porém, ha, como o dos passaportes, que seja tão inutil e, por sobre inutil, tão prejudicial a *toda o paiz*.

Esta alliança hybrida da incompetencia com a inconsciencia não tem um unico ponto defensavel—um unico em que não seja damnosa a sua acção para a nação inteira.

Como o incendio que, onde não queima, chamusca ou deteriora pelo fumo; como os grandes flagellos que, embora não victimem, deixam arruinado o organismo, ou ainda indirectamente prejudicam aquelles que não atacam, o famigerado decreto n.º 2 de 10 de janeiro veio bem commemorar, a data do ultimatum inglez.

Por escripto, verbalmente, todos nos perguntam, de todas as partes, se tão disparatada providencia está já em execução.

Apressamo-nos em responder aos nossos correspondentes **que não**, e que, segundo informações que colhemos, ella só vigorará quando o respectivo regulamento fôr publicado, refundindo-se n'elle o de 7 d'abril de 1863, a que o decreto se refere.

E mais nos consta que esse regulamento, ou está atrasadíssimo ou nem começado está, o que — traduzimos — quer dizer que o decreto n.º 2 ficará letra morta, porque o proprio governo vae reconhecendo quanto elle tem de mau e de inutil.

Comparámo-lo acima ás epidemias, e em verdade, que bastantes pontos de contacto elle tem com estas.

No anno passado uma pasmosa caturrice de meia duzia de sabios cá da terra proclamou ao mundo que nós estavamos empestados. Os prejuizos que essa teimosia nos custou contam-se por milhões — pôdem estar certos — e ainda valeu que os boletins sanitarios diariamente affirmavam que tal cholera não havia em Portugal.

N'este anno vamos já tendo o phantasma do passaporte, que em lugar de ameaçar os nossos visitantes com a cova, os ameaça com a cadeia; que em vez de, em casos benignos, lhes dar colicas, lhes dá massada; e substitue a exigencia da visita do medico pela imposição da visita ao governo civil.

Este, como aquelle espantalho, será explorado pelas cidades e villas de veraneadores estrangeiras, para que os viajantes as prefiram ás nossas, para que não se arisquem a vir a um paiz que hontem estava infectado de doenças contagiosas e hoje obriga o estrangeiro a andar de repartições em repartições, em busca de autoridades para lhe visarem um papel que *só aqui* (!) se exige.

O decreto de 10 de janeiro ha-de custar-nos carissimo, mas em compensação terá a maior publicidade em todos os centros do reino vizinho, de onde irradiam banhistas, que ha annos vinham ás nossas praias, e que nós, com uma generosidade pasmosa, vamos afugentando d'ellas para Biarritz, para S. Sebastião, S. Lucar, Cadiz, Huelva e outras.

É tarde já, mas ainda alguma cousa se salvará se o annullarem sem demora.

Annullem isso! Mas que o decreto de revogação tenha a maior publicidade; que todos os jornaes o publiquem; que se traduza em varias linguas e se mande affixar em grandes cartazes no estrangeiro.

Assim se saberia que o governo portuguez erra por vezes, como toda a humanidade, mas que, ao menos, se apressa em reconhecer e emendar o seu erro, salvando o paiz de maiores desgraças.

E no meio d'isto tudo, diz-nos ainda um jornal cegamente officioso, que o decreto é excellente, porque nenhum estrangeiro se importa de pagar uns mil réis de passaporte!

Simplemente pasmoso!...

Essa folha, no seu furor de defender o acto impensado do governo, diz:

«Não é por desoito tostões que os estrangeiros deixarão de cá vir. E quem não vier, para não pagar aquellas dinheiramas, não nos deve fazer muita differença que não venha. Esses jornaes é que realmente parece terem seu fatacaz em affastar os estrangeiros, taes petas escrevem sobre suppostas difficuldades e vexames creados pelos passaportes, que *sempre existiram*, e simplesmente custam agora muito menos dinheiro.»

O sublinhado do *sempre existiram* é nosso. A não ser por cegueira politica, tal affirmacão só poderia ser feita

por quem nunca passasse, nas suas maiores viagens, de Sacavem ou de Cacilhas!

Pois são só os mil réis (17800 alias) do documento? Não; são muitas despesas mais; são muitos incommodos a que elle obriga; é a falta da liberdade ao viajante; é o extraordinario do caso, n'um paiz que se torna excepcional na Europa... pelo contrasenso.

Um estrangeiro quer atravessar o nosso paiz em transito. Chegou n'um paquete que entrou no Tejo de tarde e quer seguir no comboio da noite.

Em todos os paizes esse viajante aproveita as rapidas horas para uma refeição, para visitar algum ponto da cidade, para adquirir qualquer objecto de que necessita ou com que sympathiza.

Pois não o poderá fazer aqui. Esse tempo empregal-o-ha no governo civil, no seu consulado, em busca de testemunhas, para conseguir o famigerado passaporte, só para o bocadinho da Europa que se chama Portugal!

Ora o viajante estrangeiro não conhece, em geral, a cidade; precisa tomar um trem que esperará á porta do governo civil e do consulado, e pelo qual a amabilidade dos nossos cocheiros lhe exigirá dois ou tres mil réis por cada hora.

Se não tomou trem, um *cicerone* se offerecerá logo para o encaminhar, para lhe tratar dos papeis, avolumando, já se vê, os seus serviços, e exigindo por elles grossa esportula.

De qualquer fórma o viajante sentir-se-ha incommodado, e espoliado, e do nosso paiz levará a mais detestavel impressão.

E sabem o que isto significa? Significa que esse estrangeiro vae proclamar pela Europa inteira que somos uma nação impossivel, que não venham cá, que o paiz é feio e sobretudo falto de civilização e cheio de incommodos.

Isto já ha dias era proclamado pelo *Times*; em breve o será pelos outros jornaes estrangeiros.

E o caso é que elles não virão.

Na Suissa ha, em cada cantão, um escriptorio encarregado de promover a affluencia de estrangeiros; na Austria uma sociedade tem por fim tornar conhecidas as bellezas e commodidades do paiz, attrahindo visitantes. Nós vamos tendo cá sufficientes elementos para formarmos uma companhia destinada a afugentar o publico, companhia formada pelas maiores summidades medicas e politicas, e tambem por algumas summidadesinhas jornalisticas.

Pobre paiz!



Congresso Nacional Viticola

Promette ser muito concorrido este congresso, promovido pela Real Associação Central de Agricultura Portugueza, que se deve reunir em Lisboa no dia 4 d'este mez.

De toda a parte teem chegado adhesões e provas do entusiasmo que está causando aos nossos viticultores a reunião de uma assembléa em que as questões scientificas, que tanto os interessam, serão debatidas entre os mais competentes pelo estudo e pela pratica.

O congresso durará seis dias e o programma da discussão é o seguinte:

Os assumptos sobre que deverão recair o exame e estudo dos viticultores portuguezes, reunidos em congresso, serão sujeitos successivamente á discussão pela ordem consignada n'este programma e conforme se comprehendem nas tres secções em que, naturalmente, se divide:

- 1.^a secção — cultural.
- 2.^a secção — oenológica.
- 3.^a secção — economica-vitícola.

Compreende a 1.^a secção o exame e estudo das questões mais importantes para a viticultura portuguesa, desde a plantação da vinha até á colheita da sua produção.

Abrange a 2.^a quanto se refere á transformação ou fabrico e conservação do producto obtido.

Comporta a 3.^a secção mais especialmente o exame dos pontos capitaes relativos á collocação e venda da nossa produção oenológica, e na generalidade quanto mais de perto pôde interessar á nossa economia vitícola.

1.^o secção — *Cultural* — 1.^o Castas americanas e sua adaptação. — Relator, Henrique da Cunha Mattos de Mendia, viticultor e professor do Instituto de Agronomia; 2.^o Viveiros e enxertias. — Relator, dr. João Gualberto de Barros e Cunha, viticultor e redactor da *Vinha de Torres Vedras*; 3.^o Plantações definitivas e cultura da vinha. — Relator, José Joaquim de Almeida, agrônomo e viticultor; 4.^o Doenças da videira — parasitas vegetaes. — Relator, José Verissimo de Almeida, professor do Instituto de Agronomia; parasitas animais. — Relator, A. M. Lopes de Carvalho, viticultor.

2.^a secção — *Oenologica* — 1.^o Fabrico e preparação dos vinhos de pasto. — Relator, Antonio Batalha Reis, viticultor e antigo director da Escola de Viticultura de Torres Vedras; 2.^o Fabrico e preparação dos vinhos generosos. — Relator, Affonso do Valle Coelho Pereira Cabral, viticultor; 3.^o Doenças dos vinhos. — Relator, D. Antonio Xavier Pereira Coutinho, viticultor e professor do Instituto de Agronomia e da Escola Polytechnica.

3.^a secção — *Economia vitícola* — 1.^o Condições economicas da viticultura portuguesa em face das modernas exigencias culturaes. — Relator, Visconde de Chancelleiros, viticultor; 2.^o Condições economicas da produção vinicola do paiz em face das circumstancias actuaes do nosso consumo interno e dos mercados importadores. — Relator, Sertorio do Monte Pereira, professor do Instituto de Agronomia.

Desde 1889 que não se reunia em Lisboa um congresso agricola, e não obstante, os assumptos de que uma assembléa d'este genero tem a tratar, sendo de alcance geral, revestem uma tão grande importancia que attingem todos os interesses do paiz, aos quaes se ligam intimamente os nossos progressos agricolas.

NOTAS DE VIAGEM

XIV

Francfort

A linha do Taunus, pela qual tenho que seguir de Wiesbaden para Francfort, assim chamada por ser construída na vertente da grande cordilheira que se estende entre o Main, o Rheno e o Lahn, é uma das mais antigas da Allemanha, tendo sido construída em 1839.

Partindo de Wiesbaden ás 7 h. 05' da manhã, em 50' está-se em Francfort, não parando senão em tres estações intermedias.

Ás 8 horas, pois, chegamos á estação, onde todos se apressam em ganhar a sahida da plataforma; mas a direcção do caminho de ferro impede a rapidez do movimento: a fiscalização dos bilhetes, recentemente introduzida, não admite uma sahida rapida, e, até que estejam verificados e recolhidos os bilhetes de todos os passageiros, decorre bastante tempo. Os allemães, que

não estavam acostumados a estas peias, revoltam-se contra esta medida e consta-me que já tem havido scenas tumultuarias, principalmente por occasião de comboios de recreio. Graças a Deus, vejo-me finalmente livre do meu bilhete e fóra do apertão, de fóra a poder gosar do espectáculo que se me offerece. Encontro-me n'uma plataforma transversal, onde finalizam todas as 18 vias, que, a certa distancia da estação, irradiam para todos os lados. O aspecto é dos mais grandiosos e admiraveis, a ponto de fazer esquecer o contratempo experimentado com a demora. Toda esta parte da *gare* é uma vasta galeria de 190 metros de comprido e 170 de largo, dividida em tres naves de 56 metros de largura cada uma, com cobertura de abobada abatida na altura de 30 metros. Saindo da *gare* por uma das largas portas, achamo-nos no vestibulo, onde, á direita e á esquerda, estão os vinte *guichets* para venda de bilhetes e despacho de bagagens. E' vasto e claro este vestibulo, de uma architectura nobre e elegante. Deu-me na vista uma gigantesca aguia imperial, collocada por cima da entrada do vestibulo, esculpida de uma só pedra; uma verdadeira obra d'arte. Dizem que houve bastante difficuldade na collocação d'esta grande peça, como fecho do arco da referida porta. De ambos os lados do vestibulo encontram-se os buffetes, restaurantes e salas de espera, mobiladas com todo o conforto dos tempos modernos, assim como os estabelecimentos de cabelleireiro e banhos, utilizados pelos passageiros que querem entrar na cidade bem lavadinhos e barbeados.

E' uma commodidade, esta, que não encontramos em parte alguma.

Na nave direita da estação são os escriptorios do chefe, do inspector do serviço de passageiros, telegrapho, etc.

O extremo das plataformas é fechado por meio de uma corrente de ferro.

Ao fundo, sob o grande relógio, o «Gepäck-Annahme» deposito de volumes *en consigne*, isto é, um pequeno compartimento onde os passageiros chegados deixam os volumes de mão de que desejam desembaraçar-se.

E' uma commodidade que encontramos por toda a parte, menos em Portugal, e que temos razões para esperar que em breve esteja estabelecida entre nós.

Saindo da estação, depara-se-nos um grande largo ajardinado. Longas filas de trens d'aluguer esperam pelos freguezes recém-chegados, mas não faço caso d'elles, porque prefiro a locomoção mais commoda e... mais barata dos tremvias, cujas linhas principaes terminam aqui e que nos transportam ao outro extremo da cidade, a troco de 20 pfennigs. Antes de partir, ainda me resta tempo para contemplar a fachada do edificio, ornado com um Atlas de bronze, ajoujado sob o peso da esphera terraquea.

Depois seguimos por largas e asseadas ruas, onde pulsa uma vida activa, pela Kaiserstrasse, com os seus edificios pomposos, entre os quaes se destaca o maior hotel de Francfort, o *Frankfurter Hof*: pelo Rossmarkt, grande praça com o monumento de Guttemberg e seus companheiros, Fust e Schöffler, até á Zeil. Em todo este trajecto não vi senão individuos bem vestidos, e completa ausencia de maltrapilhos que se encontram em outras cidades importantes.

Os habitantes de Francfort pertencem quasi todos, fóra os numerosos millionarios, á classe média abastada.

A *Zeil* é uma formosa rua, arborizada, de largura irregular, e a arteria principal do movimento. Aham-se aqui as principaes lojas e casas de commercio. Do lado esquerdo destaca-se o novo edificio do correio, edificio monumental, em estylo *barok* moderno. Mais um

quarto de hora e chegamos ao jardim zoologico. A pequena distancia eleva-se a casa de reunião, em estylo renascença, no meio de um parque artisticamente delineado.

Guiado por um plano do jardim, que se vende á porta por 10 pfennigs, percorro todas as installações, onde se encontra a mais rica collecção de animaes que tenho visto, principalmente em feras, e depois visito o aquarium de agua do mar, com a mais prodigiosa collecção de spongiarios tão importante e curiosa que, só por vê-la, merece a pena ir ao jardim. D'ahi subo ao terrasso do edificio, onde tomo um confortavel almoço, gosando ao mesmo tempo a soberba vista sobre o parque e o grande lago. Depois d'esta importante occupação, sigo a minha viagem de explorador.

Passando pela estação de leste, insignificante, e hoje servindo só para certos comboios, e seguindo pela faixa ajardinada em fôrma de parque, que substitue em toda a volta as antigas muralhas e fossos da cidade, outr'ora fortificada, chegamos ao rio, o *Main*, que banha a cidade em toda a extensão sul. Podemos aqui admirar um panorama interessantissimo.

Aqui proximo a biblioteca municipal com a sua columnata dorica, por diante o busto de Lessing sobre um bloco de marmore, rodeado de flores e gason. Uma larga ponte de cinco tramos atravessa aqui o rio e dá communicação para Sachsenhausen, outra cidade que se torna celebre pela rudeza dos seus habitantes e pela producção da sua bebida favorita, a cidra; mais longe os montes de Sachsenhausen, de mediana altura, mas cobertos de vegetação, entremeada de elegantes villas. A' minha direita segue o largo caes arborizado, ao qual, não sem razão, deram o nome «da bella vista». Seguem ainda muitas pontes, a mais antiga das quaes, a ponte velha, teve os seus principios no anno de 1070. Apesar da sua largura ser apenas de 7 metros, é uma das 4 pontes celebres da Allemanha; a de Dresden, a mais comprida e mais formosa, a de Prag a mais larga e mais devota; a de Regensburg a mais forte; e a de Francfort a mais vermelha.

Effectivamente esta é toda construida de pedra côr de tijolo. No meio d'ella está, como que protegendo-a, a estatua de Carlos Magno, com espada e sceptro, tudo da mesma pedra. Chegamos a mais uma estação de caminho de ferro, «Fahrthor» intermediaria na linha que corre ao longo do rio e que liga a estação de leste com a principal.

Mais alguns passos e estamos no «Römerberg» pequena praça onde pisamos terreno historico. Um dos lados é formado pelo Römer, desde 1408 camara municipal, e no qual desde 1561 os imperadores germanicos festejam a sua coroação com um banquete; edificio curioso de estylo germanico antigo. No primeiro andar encontra-se a sala dos imperadores com o retrato de todos elles, desde Carlos Magno até o actual. Ao lado d'esta sala o quarto da eleição, no qual os principes eleitores discutiam sobre a pessoa do imperador elegendo.

Fôra, no meio da praça ainda se conserva, embora inutilizado, o chafariz que, por occasião das coroações, fornecia vinho ao povo jubiloso. Toda esta praça ainda conserva o seu cunho medieval, com os seus edificios estreitos e altos, cada andar avançando sobre o inferior, alguns com fachada de madeira ricamente esculpida. Por detraz do Römer ainda se me deparou um outro quadro da idade media, os «Schirnen», ruas tão estreitas que os vizinhos se podem dar a mão de uma janella para a outra, e onde, ao ar livre, os cortadores ostentam a sua mercadoria. Faz uma impressão esquisita quando, vindo das ruas largas e claras se entra, sem transição, n'estes «Schirnen». Um pouco mais longe, no

meio de um labyrintho de ruas semelhantes, avista-se de repente o «Dom», cathedral de S. Bartholomeu, em fôrma de cruz e em estylo gothico. A arrendilhada torre, de pedra vermelha como todo o edificio, eleva-se á altura de 95 metros.

Dirigindo-me novamente para o lado do rio, vou sair a uma avenida de grande belleza, ajardinada, e ornamentada com flores e arbustos de outro clima, que, attendendo ao abrigado do sitio, aqui florescem, no verão já se vê, porque a maior parte é recolhido em estufas durante o inverno.

Por causa da vegetação exotica chamam a este sitio Klein-Nizza (pequena Nice). Uma ponte pensil de ferro de 80 metros atravessa aqui outra vez o rio; a juzante ainda vejo mais duas pontes e uma parte do porto artificial, armazens, etc.

Mas não me posso demorar mais e, deixando o rio, sigo por alamedas sombrias para o interior da cidade.

Tenho ainda muito que descrever ao leitor sobre esta bella cidade, por isso me reservo para o proximo numero.

O Norte de Hespanha

Deve-se concordar que, lá por fóra, as companhias importantes de caminhos de ferro estão dando que pensar a governos e governados.

Se além dos Pyreneos o peso das companhias do Midi e P. L. M. na balança da governação publica fez ir abaixo o prato, do lado de cá da grande cordilheira, a companhia do Norte de Hespanha, á força de ver desattendidas pelo respectivo ministro as suas pretensões para debellar a crise que a soffoca, resolveu fazer exposição de força e promulgou decretos que estão pondo em difficuldades o ministerio em peso.

Conforme dissémos no nosso ultimo numero, aquella companhia resolveu annullar, desde 15 de fevereiro, quasi todas as suas tarifas especiaes.

Puzemos já em evidencia a importancia d'esta medida, mas não dissémos que, além d'ella, a companhia se prepara para executar outras que, sempre fundadas na lei, não deixam comtudo de demonstrar o conjuncto d'um novo systema de hostilidade ao governo.

Uma d'estas medidas é a companhia fechar a sua conta-corrente com o Estado.

Não constando do caderno de encargos, ou primitivo contracto da companhia, a obrigação do transporte de presos e condemnados, o governo fez um contracto especial, posteriormente, pelo qual a companhia se obriga a fazer este transporte por preços reduzidos. Mas ao que ella se não obrigou, nem por este nem pelo seu contracto primitivo, foi a deixar de perceber a respectiva taxa no acto de se effectuar a expedição, e portanto agora dispõe-se a não acceitar as requisições militares, de transporte de presos e condemnados, de irmãs de caridade a cargo do Estado e outros, sem que a importancia seja paga no acto.

Parece á primeira vista que os resultados d'esta medida devem ser indifferentes ao governo; pois não é tanto assim, porque a exigencia do custo do transporte á expedição põe grandes embarços á transferencia de qualquer contingente de tropas, ao envio dos prisioneiros, e a outros similares transportes de serviço publico e, sobre tudo, representa uma desconsideração, que as instancias officiaes não supportarão de bom grado.

Em contraposição d'estas resoluções do Norte, o governo, altamente incitado a isso pela opinião publica, parece que se dispõe a desempoeirar dos velhos archivos

todos os processos de queixas e reclamações contra a companhia, o que também parece fará passar a esta alguns maus bocados.

Temos, pois, o conflicto aberto entre a mais poderosa companhia ferro-viaria da península e o governo, e é bem que se diga que grande parte d'elle se deve ao acirramento que aos animos levaram opiniões que se expuzeram em publico, na imprensa, contra qualquer auxilio que o Estado prestasse ás companhias para sahirem das difficuldades financeiras em que, a seu pesar, se acharam arrastadas, já pela elevação dos cambios, já pela quebra do tractado do commercio com a França.

As consequências foram a companhia do Norte, descoroçoada já de esperar qualquer bom despacho ás suas reclamações, suspender todo o seu jogo de tarifas especiaes que tantos beneficios deram ao paiz, alargando as suas fabricas de ferro da Biscaia, a lavra das suas minas asturianas, a exportação dos seus productos agricolas e manufacturas da Catalunha, e abastecendo o mercado de Madrid de todos os generos que ali affluem dos pontos servidos pela rede do Norte, á custa de preços reduzidissimos.

Se a suspensão de tarifas se mantiver, todo o commercio hespanhol padecerá, e entretanto será o proprio publico que pagará como 100 o que esse mesmo publico, em geral, impediu que o governo dêsse como 10.

Entretanto é natural que a companhia, passados os primeiros tempos, vá successivamente pondo em vigor outras tarifas especiaes, não tão baixas como as que vão ser annulladas, mas, em todo o caso, inferiores ás geraes.

O que, em todo o caso, vae resultar da medida arrojadamente tomada pelo Norte, é um augmento prodigioso de trafego, n'estes 15 dias, para gosar do beneficio das tarifas actuaes, transportes que são feitos por antecipação e que, portanto, lhe darão em resultado, depois, uma enorme diminuição de movimento.

Passageiros pelas fronteiras

Agora que, a proposito do famigerado decreto dos passaportes, tanto se falla nos passageiros que sahem a fronteira, torna-se interessante um pouco de estatistica d'esta parte do movimento das linhas ferreas portuguezas.

Tomemos o anno de 1893, que é o ultimo de que temos esclarecimentos completos de todas as linhas.

O movimento n'esse anno foi o seguinte:

Passageiros sahidos pelas fronteiras de

Badajoz	11.189
Valencia d'Alcantara.....	6.593
Villar Formoso.....	1.462
Barca d'Alva.....	1.518
Tuy	4.954
Total.....	25.715

N'este total pôde-se calcular 40 % como procedentes das estações fronteiriças, porque só de Elvas para Badajoz houve n'esse anno 7.527, e de Marvão para Valencia 285.

Dos 6.593 passageiros por Valencia d'Alcantara, cêrca de 2.000 foram pelos comboios *Sud-express*.

Passageiros entrados de Hespanha com bilhetes de ida e volta e circulatorios, e que, portanto, voltaram para aquelle paiz:

Pelas fronteiras de

Badajoz	1.193
Valencia d'Alcantara.....	2.152
Villar Formoso.....	290
Total.....	3.635

Este numero é, na quasi totalidade, de bihetes de banhos, e portanto de frequentadores das nossas praias.

O total, pois, dos individuos que passaram as fronteiras de Portugal para Hespanha em 1893, deve orçar por uns 30.000.

No anno findo, 1894, o numero de viajantes que vieram a Portugal com bilhetes de banhos foi:

Por Badajoz

Em 1. ^a classe	289
» 2. ^a »	336
» 3. ^a »	412
Total.....	1.037

a maioria dos quaes eram procedentes das estações proximas da fronteira, e de Zafra, e que se destinaram especialmente a Lisboa, Caldas da Amieira, Figueira, e Caldas da Rainha.

Por Valencia d'Alcantara

Em 1. ^a classe	423
» 2. ^a »	489
» 3. ^a »	840
Total.....	1.752

sendo na maior parte de Madrid e dirigindo-se em geral á Amieira, Figueira, Espinho, Porto e linhas do Minho e Douro.

Por Villar Formoso uns 300, todos para Figueira da Foz.

A crise franceza

A inesperada e gravissima crise politica que a França acaba de atravessar e que, desenrolando-se perante a espectativa internacional, parece estar hoje terminada com a elevação do sr. Felix Faure á cadeira presidencial, foi, como é sabido, originada pela sentença do Conselho de Estado, favoravel ás reclamações das Companhias do caminho de ferro de Orleans e do Meio Dia, e promulgada no dia 12 de janeiro.

Como os leitores devem estar lembrados, porque já aqui o referimos em numeros precedentes, o conflicto levantado entre as duas companhias e o ministro das Obras Publicas, o sr. Barthou, provinha da divergencia das interpretações dadas pelas partes interessadas á letra dos convenios, celebrados pelo governo com aquellas companhias, nos pontos relativos á duração da garantia de juros. Esse prazo, estipulado em 50 annos, no contracto de 1859, devendo começar em 1865 e terminar em 1914, foi depois substituido, no convenio de 1883, por uma disposição de character indeterminado.

Levada a questão perante o Conselho de Estado, funcionando como supremo tribunal administrativo, este deu o seu *verdictum*, inteiramente favoravel ás empresas reclamantes.

A sentença, que era esperada com geral anciedade por parte do publico especial a quem interessava principalmente, mas da qual ninguem podia prever a extraordinaria irradiação politica, é sobretudo, ninguem o pôde negar, um documento que honra a alta magistra-

tura d'onde dimanou, pela sua elevação, lealdade e independência.

Nos varios considerandos, que precedem a sua decisão, o Conselho de Estado reconhece a annullação da prescrição do contracto de 1859, relativa ao prazo da garantia, pela posterior convenção de 1883; accentua a indeterminação da substituição estipulada n'este convenio, d'onde conclue pelo seu actual character illimitado; affirma que, não tendo a divisão dos lucros nenhum limite determinado expressamente, o mesmo se deve entender da garantia de juro; declara destituida de fundamento a exigencia do ministro das Obras Publicas, pela qual as companhias eram obrigadas a inserir nos seus futuros titulos o anno de 1914, como termo da mencionada garantia, e termina annullando a ordem ministerial e condemnando o Estado nas custas e sellos do processo.

N'isto se resume a sentença do dia 12 de janeiro, por tantos titulos celebre, e que teve como resultado immediato a demissão do sr. Barthou, ministro das Obras Publicas no gabinete francez. O sr. Barthou, inclinando-se perante a jurisdicção administrativa, conforme declarou depois na camara dos deputados, não lhe sacrificou, porém, a sua opinião, firmemente assente, ácerca d'este grave assumpto, e entendeu não dever prolongar a sua estada no ministerio, depois d'um acontecimento d'esta ordem.

Mas o procedimento do sr. Barthou fôra approved em conselho de ministros, que d'esta forma não podiam deixar de ser solidarios com o seu collega demissionario. Levantada a questão na camara dos deputados, no dia 15, pelo sr. Millerand, socialista, este deputado, accentuando a responsabilidade geral de todos os ministros, accusou o governo por não ter submettido o assumpto á decisão do parlamento, fazendo d'elle, pelo contrario, um litigio, que só podia ser resolvido por um tribunal administrativo.

O sr. Charles Dupuy, presidente do conselho de ministros, declarou que, effectivamente, a opinião do sr. Barthou fôra perfilhada por elle e pelos seus collegas, e, depois de larga discussão, acceitou unicamente a moção do sr. Trelat, que consignava o principio da separação de poderes. Foi em virtude da rejeição d'esta moção que o sr. Dupuy deliberou apresentar ao presidente da Republica a demissão collectiva do ministerio.

Não parou aqui a derrocada. Depois da sahida d'um ministro, a queda d'um gabinete, e, a seguir, a demissão do chefe supremo da nação.

E' certo que a resignação, por parte do sr. Casimir Perier, das suas elevadissimas funções, só eventualmente foi devida a esta questão, sobre a qual cahiram, de momento, todas as responsabilidades da ultima crise franceza. Não nos pertence entrar em apreciações de character politico sobre a determinação do ex-presidente da Republica, que sob tão diversos pontos de vista tem sido encarada e a tão diversas conjecturas se tem prestado.

Mas o facto é que, diante d'uma reclamação indubitavelmente justa, por parte de duas companhias de caminhos de ferro da França, levada pelas vias legais, ante o tribunal competente, cuja resolução as favoreceu, cahiram todas as resistencias, as mais elevadas, e desapareceram todos os obstaculos, os mais poderosos.

E' que a justiça estava de lado das companhias, visto que, pelo convenio de 1883, o prazo estipulado em 1859 era formalmente annullado. E, dado o *veridictum* do tribunal competente, poder independente e respeitado que, em caso algum, acceitaria imposições de qual-

quer ordem, a lei ficou, a despeito de todos os obstinados, e o principio da justiça e da legalidade recebeu, em França, mais uma solemne e significativa consagração.

BOLETIM FINANCEIRO

Lisboa, 31 de janeiro de 1895.

Durante a quinzena finda, além da annual reunião das assembleas geraes dos bancos e companhias, cuja serie começou, para apresentação dos seus relatórios e contas e fixação dos respectivos dividendos, a questão mais importante foi a das negociações entabuladas entre o governo e a gerencia do Banco de Portugal para a revisão dos contractos existentes. Falou-se n'uma ampliação da circulação fiduciaria e n'uma partilha de lucros entre o banco e o governo. Por este motivo discutiu-se um pouco a organização e a administração do Banco de Portugal, á fórma por que está augmentando a sua reserva metallica, em ouro e prata, o modo porque tem auxiliado a praça nas suas difficuldades commerciaes, etc. A' ultima hora, porém, chega-nos a noticia de que não foi possível chegar a accordo e que as negociações, se realmente se não mallograram, voltaram ao ponto inicial. Esta questão tem uma altissima importancia para o paiz, porque da regularização da situação do nosso primeiro estabelecimento bancario, e do modo por que sejam reguladas as suas relações com o estado, depende em grande parte o restabelecimento da ordem nas nossas instituições de credito, na economia geral e especial da nação.

Foi tambem publicado o novo codigo de processo commercial, ha muito reclamado instantemente pelo commercio para assentar sobre bases seguras a fórma dos seus processos. Fala-se tambem na promulgação, igualmente necessaria, de um codigo especial de processo de fallencias.

A situação da praça de Lisboa segue os seus termos regulares e normaes, não havendo, porém, operações extraordinarias. A taxa do desconto do Banco de Portugal manteve-se a 6 p. c., regulando a dos outros estabelecimentos bancarios a 5 1/2 p. c. As acções d'este banco flexionaram um pouco, de certo por causa dos descontos a que acima nos referimos. Do Lisboa & Açores as acções subiram de 100\$200 a 106\$000 réis, influencia do relatório da gerencia de 1894, que distribue um dividendo de 8 p. c. O Banco Commercial de Lisboa, posto que não obtivesse resultados tão brilhantes como os do Lisboa & Açores, comtudo distribue 6 p. c.

As inscrições de assentamento, que estavam em 15 a 35,75, desceram a 35,40 em 19, subiram em 21 a 35,75, baixando novamente até 35,30, cotação que, com pequenas variantes, conservaram. As de coupon teem regulado de 35,40 a 35,10 com varias oscillações. Os titulos da divida externa regularam, com pequenas operações, a 32,75 e 32,90. As obrigações de 1888 (4 p. c. com premio) cotaram-se de 15\$200 a 15\$500 réis. As de 1888-89 de 4 1/2 (ass.) realizaram-se de 47\$500 a 47\$300 réis. As obrigações do Credito Predial (6 p. c. ass.) cotam-se de 91\$200 a 91\$300 réis, as de 5 p. c. (ass.) a 88\$000 réis. As obrigações *Loanda-Ambaca* venderam-se a 71\$000 réis, continuando assim a ter uma cotação muito abaixo do seu valor real, attentas as suas garantias e o pagamento do seu juro em ouro.

O 4 p. c. brasileiro, depois d'uma pequena *reprise* durante a ultima semana conserva o seu preço de 76 1/2. A situação d'este titulo, que tem grandes condições de consideração e de preferencia para os capitalistas, depende do completo restabelecimento da ordem no Brazil. Infelizmente, apesar de recentes esperanças que se puderam fundar no advento ao poder do sr. Prudente de Moraes, com o qual se esperava fosse iniciada uma nova era de conciliação e de paz, parece que os elementos perturbadores não foram ainda extinctos, indicando as ultimas noticias a existencia d'um certo fermento de agitação, com elementos militares (o das escolas, onde se iniciou o movimento de 15 de novembro de 1889). Tudo isto não é de molde a restabelecer a confiança. Na praça de Londres realizou-se, com grande successo, a emissão de um emprestimo ao governo brasileiro de dois milhões sterlingos, em *bons* do thesouro, ao juro de 5 p. c. ao anno e no prazo de 9, 12 e 18 mezes, ao preço de 98, operação esta que corresponde para o thesouro brasileiro a um encargo de 7 p. c. (5 p. c. juro e 2 p. c. comissão). Não se lhe pôde chamar uma operação brilhante para o thesouro, mas agradou no mercado pela modicidade da cifra e pela sua applicação.

J. F.

Cotações dos fundos portugueses e títulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguesas e estrangeiras

JANEIRO																
	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
Bolsa de Lisboa:																
Inscrições assent....	35,75	35,70	-	35,40	-	35,75	-	35,40	35,45	35,30	35,30	-	35,60	35,50	35,50	35,20
" coupon....	35,40	35,35	-	35,30	-	35,40	-	35,25	35,25	35	35,10	-	35,20	35,20	-	-
Divida externa.....	-	32,90	-	-	-	-	-	32,75	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. 4 0/0 1888 prem.	15,200	-	-	15,300	-	15,400	-	15,300	-	15,500	15,500	-	-	15,600	15,100	-
" 4 1/2 0/0 1888 as.	-	-	-	-	-	-	-	-	47,500	-	-	-	-	-	47,500	-
" 4 0/0 1890 coup.	-	-	-	-	-	42,400	-	-	-	-	-	-	42,400	42,400	-	-
" 4 1/2 0/0 88-89 as.	-	-	47,500	47,300	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Tabacos.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ações B. de Portugal	127000	128000	-	-	-	127500	-	-	-	126000	-	-	125000	125000	124000	122900
" " Commercial	-	-	99,000	-	-	-	-	-	99,000	99,000	-	-	99,500	-	-	-
" " N. Ultram..	61,000	61,000	61,000	61,000	-	60,000	-	-	-	-	-	-	62,000	-	62,000	62
" " Lusitano....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	65
" Tabacos.....	-	-	54,000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Comp. Real....	-	11,500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. prediaes 6 0/0 ..	91,200	91,200	91,200	91,300	-	-	-	91,300	91,300	-	-	-	-	91,400	91,300	-
" " 5 0/0 ..	88,000	88,000	-	-	-	88,000	-	88,000	88,000	88,000	-	-	88,500	88,500	88,500	88,500
" " 4 1/2 0/0 ..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" municip. 6 0/0 ..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	90,800	-
" " 5 0/0 ..	-	-	-	-	-	83,000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Comp. Real 3 0/0 ..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	27,000	-
" C. Nacional....	-	-	-	-	-	-	-	21,000	-	-	-	-	-	-	-	-
" Atravez Africa..	-	71,000	-	-	-	70,500	-	70,500	-	70,500	71,000	-	-	74,000	-	74,000
Bolsa de Paris:																
3 0/0 portuguez.....	24,80	24,80	25	24,55	-	24,60	24,85	25	-	24,85	-	-	-	-	-	24,90
Ações Comp. Real....	-	50	-	-	-	-	-	-	50	50	50	-	-	50	-	-
" Madrid-Caceres	61	61,50	61,25	-	-	61	62	61	-	62	-	-	60,50	-	60,50	60,50
" Norte de Hesp.	113	112	-	111	-	108	105	100	105,50	105	-	-	-	-	-	-
" Mad. Zaragoza.	160	162	161,25	-	-	-	157	155	165	157	-	-	-	-	-	-
" Andaluzes.....	-	185,50	180	-	-	185,50	185	180	175,25	178	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real....	121	121	120	120	-	-	-	119	120	120	125	-	124	122,50	125	125
" C. Beira Alta....	-	-	74,50	76	-	-	75	-	74,50	74	-	-	-	-	-	-
" Madrid-Caceres	182	183	180	-	-	180	180	180	182	182,50	-	-	180	-	180	180
" N. Hesp. (1.ª) ..	269	271,50	271	270	-	269,50	269	267	269	266	-	-	-	-	-	-
Bolsa de Londres:																
3 0/0 portuguez.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. Atravez Africa	64	64	64	64	-	64	64	64	64	64	64	-	64	64	64	64
Amsterdã:																
Obrig. Atravez Africa.	-	63,50	-	-	-	63	-	-	-	61	61,50	-	-	-	63,50	63,50
Bruxellas:																
Obrig. Atravez Africa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	62

Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

Linhas		Período de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO			
			1894-95			1893-94			Totaes		Diferença a favor de	
			Kil.	Totaes	Kilome-tricas	Kil.	Totaes	Kilome-tricas	1894-95	1893-94	1894-95	1893-94
COMPANHIA REAL	Antiga rede	1 7 Janeiro	690	Réis 46.842:000	Réis 67:886	690	Réis 46.110:379	Réis 66:826	Réis 46.842:000	Réis 46.110:379	Réis 734:621	Réis -
	enova não	8 14 "	"	46.743:000	67:743	"	46.110:379	66:826	93.585:000	92.220:758	1.364:242	-
	garantida	15 21 "	"	39.020:000	56:650	"	46.110:379	66:826	132.605:000	138.331:137	-	5.726:137
	Nova rede	1 7 Janeiro	380	5.088:000	13:389	380	5.144:153	13:537	5.088:000	5.144:153	-	56:153
	garantida.	8 14 "	"	5.120:000	13:473	"	5.144:153	13:537	10.208:000	10.288:306	-	80:306
		15 21 "	"	4.248:000	11:178	"	5.144:153	13:537	14.456:000	15.432:459	-	976:459
		17 23 Dezemb.	475	16.949:335	35:682	475	14.173:040	29:837	725.136:160	713.024:595	12.111:565	-
Sul e Sueste....		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Minho e Douro.		-	353	-	-	353	-	-	-	-	-	-
Beira Alta.....		24 31 Dezemb.	253	8.031:396	31:744	253	7.789:166	30:787	292.043:928	304.536:818	-	12.492:890
		1 7 Janeiro	"	5.750:706	22:730	"	5.175:508	20:457	5.750:706	5.175:508	575:198	-
Nacional (Mi-randella e Vi-zeu).....		17 23 Dezemb.	105	1.721:718	16:397	105	1.400:531	13:338	62.132:891	68.456:036	-	6.323:145
		24 31 "	"	1.497:247	14:259	"	1.243:739	11:845	63.630:138	69.699:775	-	6.069:637
Norte de Hesp-anha.....		23 31 Dezemb.	3646 Ps.	1.830:621	Ps. 502	3393 Ps.	2.079:267	Ps. 613	Ps. 88.513:986	Ps. 85.889:437	Ps. 2.624:549	-
		1 7 Janeiro	"	1.095:290	300	"	1.339:231	395	1.095:290	1.339:231	-	243:941
Madrid — Zara-goza—Alican-te.....		1 7 Janeiro	2672	783:393	268	2672	796:116	298	783:393	796:116	-	12:723
		8 14 "	"	900:628	337	"	948:132	354	1.684:021	1.744:249	-	60:228
Andaluzes		17 31 Dezemb.	894	596:552	667	894	637:750	713	14.092:116	14.839:448	-	747:332
Zafra a Huelva.		1 7 Janeiro	180	44:112	245	180	34:149	190	44:112	34:149	9:962	-
		8 14 "	"	57:664	320	"	34:436	191	101:776	68:585	33:191	-
		15 21 "	"	33:947	188	"	44:354	246	135:723	112:939	22:784	-

Associação Commercial do Porto

Recebemos o interessante e minucioso relatório d'esta associação, relativo á gerencia do anno findo.

E' sempre um documento de valor, este relatório, pelos minuciosos e completos elementos de estudo que offerece para se conhecer da importancia da vida da capital do norte, não só commercialmente, como no que respeita aos seus melhoramentos materiaes, desenvolvimento das suas forças productivas, etc.

Pelo que se refere á Associação Commercial, o relatório que temos presente mostra bem a actividade de aquella aggregração e os importantes assumptos que occuparam o seu estudo e atenções durante o anno. Encontram-se ali os documentos da iniciativa da associação, durante o anno, sobre o regimen fiscal de importação de garrafas; sobre o alcool; medidas tributarias do governo; tarifas ferro-viarias; caixeiros viajantes em transitio nas vias ferreas; ramal da alfandega e estação terminus; caminho de ferro urbano; tratados de commercio, nomeadamente com a Allemanha; conflicto diplomatico com o Brazil; commercio marítimo; pilotagem de embarcações costeiras; soccorros prestados pela associação á classe piscatoria; criação d'um instituto commercial na casa da associação; código do processo commercial; cobrança de dividas de pequeno valor; situação mercantil da praça do Porto; fusão dos bancos portuenses no novo Banco Commercial do Porto; produção e commercio de vinhos; exportação pela barra do Douro, etc.

Acompanham-o tambem dois relatórios parciaes do sr. director dos caminhos de ferro do Minho e Douro e do sr. director das obras da barra do Douro.

Do primeiro d'estes documentos fazemos, com a devida venia, a transcrição que vae no nosso numero de hoje, e de outros, bem se vê pelo enunciado supra, nos occuparemos ainda.

LINHAS PORTUGUEZAS

Loanda a Ambaca.—A camara municipal de Loanda, na sua sessão de 14 de novembro ultimo, occupou-se da melhor forma de auxiliar a Companhia dos caminhos de ferro Atravez de Africa, para continuar a construir a linha, desde o kilometro 300 até Ambaca, e nomeou uma commissão composta dos srs. Eduardo Ayala dos Prazeres, Antonio Bernardino Pedreira e Antonio de Oliveira Neves para estudarem o assumpto e apresentarem sobre elle um parecer. Este parecer foi apresentado na sessão de 24 do mesmo mez, e, depois de largamente discutido, foi approved por unanimidade.

As suas conclusões são: que a camara municipal de Loanda requeira ao governo consentimento para levantar um emprestimo de 1.200:000:000 réis no Credito Predial portuguez, sendo garantido pelos rendimentos da camara; que aquella importancia seja mandada pôr em Lisboa á ordem da Companhia Atravez de Africa, garantindo esta a Camara com um deposito de obrigações suas, cujo coupon seja sufficiente para satisfazer á Companhia do Credito Predial as annuidades do emprestimo; que a camara requeira mais ao governo para intervir tambem no emprestimo, obrigando-se, de accordo com a companhia do caminho de ferro, a pagar ao Credito Predial a annuidade relativa ao mencionado emprestimo.

E' muito louvavel a maneira porque a camara de Loanda comprehende e desempenha a sua missão.

Se, por um lado, o desenvolvimento dos trabalhos da construcção da linha vae animar a provincia e attender consideravelmente á crise de trabalho que ali se manifesta, por outro lado a camara não desconhece quantos beneficios devem advir á cidade da conclusão d'aquella importante rede.

Demais, a combinação projectada pela camara não pesa sobre os cofres da metropole, e nem mesmo sobre os da propria camara, porque a annuidade ao Credito Predial é integralmente paga pelo coupon das obrigações, tendo portanto Angola absolutamente nada a perder e certamente muito a ganhar com tal combinação.

Por parte do Credito Predial, sendo tão solidas as garantias, o emprestimo não deixará de ser feito nas melhores condições; e pelo lado da companhia não ha duvida de que esta operação lhe convem, pois mantém fóra do mercado um grosso pacote de obrigações, que, sem duvida, não lhe convem sacrificar agora, ao baixo preço que ellas injustificadamente teem no mercado.

Ha ainda os actuaes possuidores de obrigações da companhia que tambem lucrarão, visto que a conservação d'esses titulos na carteira da camara impedirá a abundancia de offertas e, portanto, fará elevar as cotações.

Muito seria para desejar que todas as camaras procedessem com igual criterio na defesa dos interesses que lhes estão a cargo.

Lourenço Marques.—O ultimo boletim recebido das receitas d'esta linha accusa, desde 1 de janeiro, uma differença de 15:630:101 réis a menos no rendimento, tendo este sido no anno passado, até 26 d'agosto, de 147:406:744, e em 1893 de 163:036:845.

O producto annual kilometrico era de 2:540:055 réis, o que é muito importante para uma linha n'estas condições.

O movimento durante as quatro semanas, de 30 de julho a 26 d'agosto, foi: Passageiros, 1.901; bagagens e recovagens, 20.311 kilos; mercadorias, 3.619 toneladas, que renderam 11:555:793 réis, o que dá 3:193 réis por tonelada, e a média por tonelada e kilometro de 35,87 réis.

Companhia Real.—A direcção da companhia acaba de publicar um aviso ao pessoal de estações e comboios, suscitando a exacta observancia dos horarios em vigor.

Esta medida faz evidentemente parte de uma série de disposições que vão sendo tomadas, tendentes a melhorar o serviço da exploração, e ás quaes, já por mais de uma vez, temos alludido.

Ha n'esse aviso um periodo, sobre todos, notavel, por significar um estímulo ao bom serviço do pessoal. Evidentemente, aproveitou-se o ensejo para lhe fazer uma prevenção que, estamos certos, lhe aproveitará; por isso louvamos a medida, e estimariamos ver que em todas as administrações ferroviarias ella fosse strictamente cumprida.

O aviso diz assim:

«A multiplicidade dos atrasos dos comboios torna impreterivel e instante a adopção de medidas tendentes a fazer cessar estas irregularidades, que complicam o serviço e desgostam o publico.

«Na força do inverno, quando afrouxa o movimento de passageiros, repetem-se os atrasos, ás vezes em comboios, cujo longo itinerario, folgado em tempo, deve permittir a chegada á tabella, ainda mesmo que em marcha sobrevenha uma ou outra demora inevitavel.

«E entre os motivos são apresentados, como justificação quasi permanente, o serviço de passageiros, as manobras, as cargas e descargas, operações correntes, que só excepcionalmente, em casos extraordinarios de inesperada affluencia de passageiros e mercadorias, podem justificar a perturbação da marcha d'um comboio.

«E' preciso que tanto os chefes de estação, como o pessoal de trens, se possuam da pontualidade propria d'um serviço de

caminho de ferro, effectuando a venda de bilhetes com a maxima rapidez, guiando e apressando os passageiros, fazendo-os sahir a tempo dos buffetes, tendo promptas e no melhor ponto as bagagens e recovagens, abreviando as manobras por todos os meios, não esperando pela chegada do comboio para as fazer inteiramente á machina, adiantando-as anticipadamente, approximando das agulhas, a braço, os wagons a tomar.

«Em summa — é preciso empregar todos os esforços na occação da passagem dos comboios pelas estações, não perder de vista os minutos que passam, executar momentaneamente todas as operações e contribuir sempre, sem infracção das prescripções regulamentares, para se recuperar o tempo alguma vez, por ventura, anteriormente perdido e assim se evitar o atrazo final.

«Esta direcção, empenhada na manutenção rigorosa dos horarios approvados, por isso que a regularidade do serviço é a primeira condição de segurança dos comboios, seguirá attentamente, sob este ponto de vista, o serviço de cada empregado, especialmente dos chefes de estação, e não admittirá promoção que não recaia em empregado que se tenha distinguido pelo minimo de atrazos, e pelo contrario não hesitará no castigo a infligir áquelle que se tornar notavel por desleixo ou pouca actividade.

«Com as recommendações que merecer pelo seu bom serviço, e não com outras, tem o pessoal a contar para o adiantamento na sua carreira e concessão de qualquer beneficio.

«Os srs. inspectores principaes e chefes machinistas, por meio do frequente acompanhamento dos comboios, e excitando convenientemente o pessoal, tomarão a seu especial cuidado o consequimento do fim do presente aviso».

LINHAS HESPAÑOLAS

Calatayud-Teruel-Sagunto. — O governo hespanhol, depois de demorado estudo, decidiu decretar a annullação da concessão, mandando pôr de novo a concurso a construcção d'este caminho de ferro. O concessionario será indemnizado pelas obras já executadas.

Esta decisão, que corresponde ás repetidas reclamações de toda a região aragoneza, dependente d'este caminho de ferro, foi recebida com o maior enthusiasmo por todas as localidades interessadas, e principalmente em Teruel, Calatayud e Sagunto.

Estão dispostas a tomar parte no concurso varias companhias de caminhos de ferro, e tambem parece que a elle concorrerá um syndicato de capitalistas valencianos.

No dia 21 de janeiro appareceu na *Gaceta de Madrid* o annuncio da abertura do concurso.

A falta de espaço impede-nos de dar mais esclarecimentos sobre as bases d'esse concurso que, ao que lêmos, nos parecem completas e destinadas a evitar duvidas e questões futuras.

Traction electrica. — Sob o titulo de *Tramvia Eléctrico de Bilbao*, acabam de operar a sua fusão as Companhias de tremvias de Bilbao a Santurce e de Bilbao a Las Arenas. A nova companhia propõe-se a estabelecer immediatamente n'estas vias a tracção electrica.

E' esta, em Hespanha, a primeira applicação da electricidade como motor.

Sevilha a Algeciras. — Uma commissão de engenheiros inglezes anda procedendo ao exame dos terrenos comprehendidos entre as estações de Sevilha e Almargen, no intuito de proceder á demarcação da nova linha ferrea que a companhia do caminho de ferro de Bobadilla a Algeciras tenciona construir entre as ditas estações.

Os estudos relativos a esta linha acham-se já terminados.

Ainda está, porém, em duvida se o ponto de partida do novo caminho de ferro será a estação de Almargen ou a de Campillos.

Jerez a Malaga. — Pelo traçado do engenheiro, o sr. Rivera, o caminho de ferro de Jerez não terminará em Ronda, mas sim irá directamente a Malaga, passando pelas estações de Burgos, Juncera, Alozaina, Coin e Alhaurin el Grande, e na provincia de Cadiz, por Arcos, Bornos, Villamartin, Prado del Rey, El Bosque, Ubrique, Villaluenga, Benaocaz e Grazalema a Ronda.

Os estudos até este ponto devem estar terminados muito brevemente, mas a prolongação até Malaga irá demorar os estudos da linha completa, visto que augmenta o percurso em mais 80 kilometros.

Entre Grazalema e Ronda haverá um pequeno tunnel.

Diz-se que a construcção de toda a linha, de Jerez a Malaga, importará em cerca de quatro milhões de pesetas e que já ha bastantes elementos para a formação da companhia constructora.

Cantabrico. — Realizou-se a inauguração do caminho de ferro de Santander a Cabezón de la Sal, que se prolongará até Infiesto, ficando assim completa a linha do litoral cantabrico.

Os preços de passagem entre Santander e Cabezón de la Sal são: em 1.^a classe, 4,65 pesetas, em 2.^a, 2,40.

Bilbao a Portugalete. — Esta companhia que, no anno findo, obteve um rendimento bruto de 1.115.264 pesetas, na exploração da linha, repartiu pelas suas acções um dividendo de 60 pesetas, o que, reunido ás 30 distribuidas anteriormente, perfaz 90 pesetas por acção, isto é, de 18 por cento.

O capital produziu um lucro de 22,48 por cento, e o conselho de administração deixou ainda ficar um resto de 4,48 por cento, sobre cuja applicação decidirá a assembléa geral dos accionistas.

LINHAS ESTRANGEIRAS

FRANÇA

Era uma vez o metropolitano de Paris! Parece que esta questão, que se estava debatendo no Conselho Municipal, teve um desfecho tão inesperado como desagradavel.

A assembléa municipal, depois de larga discussão, decidiu, por maioria d'um voto, que seria submettida á população parisiense, por meio d'um *referendum*, a questão do caminho de ferro projectado, a fim de se saber se elle deveria ser concedido á cidade ou ás grandes companhias ferro-viarias. Em consequencia d'esta deliberação, que foi annullada pelo governo, e da attitudo pouco conciliadora adoptada pela municipalidade, o ministro das obras publicas, o sr. Barthou, decidiu retirar o seu projecto de lei, referente ao metropolitano.

O governo francez e a companhia Paris-Lyon-Mediterraneo concordaram enfim em regular definitivamente a questão da linha do Monte Ceniz.

O convenio estabelecido será objecto d'um projecto de lei, que brevemente será submettido á approvação do parlamento.

ESTADOS UNIDOS

A commissão nomeada pelo presidente da Republica a fim de investigar as causas da recente grêve de Chicago e estudar os meios de impedir a sua repetição, publicou já o resultado dos seus trabalhos.

O relatório começa por apresentar o valor total das perdas: 685.308 dollars pelos estragos materiaes commettidos na via ferrea; 4.672.916 dollars de perdas para a Companhia; 1.389.143 dollars de perdas de salarios para os seus empregados e 350.000 dollars de prejuizos para a Sociedade Pulmann. Ao todo quasi 7 milhões de dollars!

As disposições que a commissão propõe, a fim de evitar, no futuro, acontecimentos d'esta ordem, são a creação d'uma commissão permanente composta de 3 ou mais membros, que regule as relações entre as companhias dos caminhos de ferro e seus empregados; e a modificação do capitulo 567 da constituição dos Estados Unidos, convidando-se a *Trade-Union* a inserir na sua constituição uma disposição, segundo a qual será privado da qualidade de seu socio, e dos direitos e privilegios correspondentes todo aquelle que empregar e aconselhar violencias contra pessoas ou propriedades, durante qualquer *grêve*.

A commissão, não se julgando auctorizada a adoptar uma medida, pela qual ao pessoal superior de caminhos de ferro deveria ser concedida uma especial auctorização governativa, termina recommendando este grave assumpto ao estudo reflectido do congresso.

REPUBLICA ARGENTINA

Foi presente ao Ministro da Guerra um importante estudo relativo ás vias ferreas da Republica, consideradas debaixo do ponto de vista militar.

Esse estudo é apresentado pelo seu auctor, o general Manuel Obligado, como complemento do mappa dos caminhos de ferro da Republica. N'elle sustenta este general a necessidade urgente de modificar a actual organização dos caminhos de ferro argentinos, que torna quasi impossivel a concentração de tropas n'um ponto dado, fundando-se nas grandes difficuldades que se apresentaram, durante a ultima revolução, para a prompta remessa de tropas ao interior do paiz.

Termina, consignando que a Republica necessita absolutamente de caminhos de ferro verdadeiramente estrategicos, e chamando a attenção do governo para esta importantissima questão.

AVISOS DE SERVIÇO

Caminhos de ferro do Minho e Douro

Expedições para Hespanha

Tendo sido revogada a real ordem hespanhola que prohibia a introducção do material circulante do Minho e Douro nas linhas

hespanholas, previne-se o publico que, desde hoje, fica sem effeito o aviso d'esta direcção, n.º 443, de 5 do corrente.

Por este motivo acceptam-se remessas de grande e pequena velocidade, para além da Barca de Alva, sem reserva pelos prazos de transporte. Porto, 14 de janeiro de 1895.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Serviço internacional ou de transito

Para conveniencia do serviço de despacho nas fronteiras, as remessas internacionaes ou de transito, apresentadas nas estações d'esta Companhia, deverão vir acompanhadas dos seguintes documentos preenchidos pelo expedidor:

1.º — *Notas de expedição*, (modelo T n.º 9, em vigor):
1.º Simples expedições de exportação para Hespanha, França ou mais além, 1 exemplar;

2.º Expedições de transferencia para as estações ou alfandegas portuguezas, para onde as mesmas são permittidas, e de reexportação ou transito para Hespanha, França ou mais além, 2 exemplares, sendo um sellado.

2.º — *Declarações para as alfandegas*, (modelo novo T n.º 9 bis);

1.º Simples expedições de exportação para Hespanha, 2 exemplares;

2.º Expedições de transferencia para as estações ou alfandegas portuguezas, para onde as mesmas são permittidas, e de transito para Hespanha, 2 exemplares;

3.º Expedições para França ou mais além, em transito por Hespanha, 4 exemplares;

Custo dos modelos impressos de notas de expedição, ou de declarações para as alfandegas, nas estações da Companhia: 2 exemplares, 5 réis.

Previne-se os srs. expedidores de que as declarações devem ser preenchidas com a maior clareza possivel, para evitar difficuldades nos despachos d'alfandega nas fronteiras, ficando bem entendido que esta Companhia declina toda a responsabilidade pelo que resultar de inexactidões nas referidas declarações.

Lisboa, 23 de janeiro de 1895.

ARREMATACÕES

Caminhos de ferro do Minho e Douro

Construcção do 2.º lanço da estrada de Almendra á estação de Almendra, comprehendido entre a Portella dos Garrochos e a estação de Almendra — 3.ª e 4.ª tarefas — Terraplenagens e obras de arte entre os perfis 47 e 95.

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 8 do proximo mez de fevereiro, á 1 hora e meia da tarde, na estação do Pinhão e secretaria da 4.ª secção de via e obras d'estes caminhos de ferro, perante o respectivo chefe do serviço se ha de proceder ao concurso publico para a arrematação da 3.ª e 4.ª tarefas de terraplenagens e obras d'arte entre os perfis 47 e 95 do 2.º lanço da estrada de Almendra, comprehendido entre a Portella dos Garrochos e a estação de Almendra.

O deposito provisorio para ser admittido como licitante será de 15.000 réis para a 3.ª tarefa e 10.000 para 4.ª e o deposito definitivo será de 5 p. c. da importancia da adjudicação.

O projecto, condições da arrematação e caderno de encargos podem ser examinados em todos os dias uteis, desde as 11 horas da manhã até ás 3 da tarde, na repartição de via e obras, na estação do Porto, e na secretaria da 4.ª secção, na estação do Pinhão. Porto, 10 de janeiro de 1895

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento d'oleo mineral

No dia 21 de fevereiro, pela 1 hora da tarde, na estação Central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva da Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de: 60.000 kilogrammas d'oleo mineral claro e 200.000 kilogrammas d'oleo mineral escuro.

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

Lisboa, 16 de janeiro de 1895.

Venda de residuos de carvão durante o anno de 1895

Esta Companhia faz publico que está a concurso a arrematação dos residuos de carvão provenientes das fornalhas das locomotivas e de forjas das officinas durante o anno de 1895.

As condições para esta arrematação estão patentes na Repartição Central do Serviço de Material e Tracção e nas estações de Lisboa (Santa Apolonia, Central do Rocio e Alcantara), e nas de Villa Franca de Xira, Santarem, Torres Novas, Abrantes, Torre das Vargens, Portalegre, Elvas, Castello de Vide, Pombal, Alfarellos, Coimbra, Aveiro, Villa Nova de Gaia, Queluz, Torres Vedras, Caldas da Rainha, Martingança, Leiria, Amieira, Oeiras e Cascaes, onde podem ser consultadas durante o praso d'esta arrematação.

As propostas acceptam-se até á 1 hora da tarde do dia 4 de fevereiro proximo futuro inclusivé e serão dirigidas em carta fechada á Direcção d'esta Companhia em Lisboa, estação Central do Rocio, com a indicação exterior: Proposta para a compra de residuos de carvão e redigidas segundo o teor seguinte: Eu abaixo assignado residente em... obrigo-me a comprar á Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes todos os residuos de carvão provenientes das fornalhas das locomotivas e das forjas das officinas durante o anno de 1895, com excepção dos recolhidos nas estações de Alfarellos e Figueira da Foz, pelo preço de... réis (por extenso) cada tonelada posta na estação de... e na conformidade das condições patentes durante o praso do concurso, das quaes tomei pleno conhecimento. Data e assignatura (por extenso e bem intelligivel.)

Lisboa, 23 de janeiro de 1895.

Buffete de Covilhã

No dia 12 de fevereiro proximo futuro, pela 1 hora da tarde, serão abertas as propostas até então recebidas para a arrematação do arrendamento do buffete da estação de Covilhã até 31 de dezembro de 1895.

As condições para esta arrematação estão patentes em Lisboa na secretaria da exploração, estação de Santa Apolonia, e na estação de Covilhã.

As propostas deverão ser dirigidas em carta fechada á Direcção d'esta companhia em Lisboa, estação central do Rocio, indicando exteriormente no sobrescripto — Proposta para o buffete de Covilhã — e do teor seguinte — Eu abaixo assignado, residente em... obrigo-me para com a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes a tomar de arrendamento o buffete da estação de Covilhã até 31 de dezembro de 1895, pela quantia de... réis (por extenso,) na conformidade das condições que estiveram patentes e das quaes tomei pleno conhecimento — Data e assignatura (bem legivel).

Lisboa, 23 de janeiro de 1895.

Venda de agua, café, refrescos, fructas e doces nas estações de Mealhada e Oeiras

No dia 15 de fevereiro proximo, pela 1 hora da tarde, serão abertas, na estação de Santa Apolonia, secretaria da exploração, as propostas até então recebidas para a arrematação da venda de agua, café, refrescos, fructas e doces nas estações de Mealhada e Oeiras, até 31 de dezembro de 1895.

As condições para esta arrematação estão patentes em Lisboa, na secretaria da exploração d'esta companhia, estação de Santa Apolonia, e nas estações de Mealhada e Oeiras.

As propostas deverão ser dirigidas em carta fechada ao sr. engenheiro chefe da exploração d'esta companhia, em Lisboa, estação de Santa Apolonia, indicando exteriormente no sobrescripto: — «Proposta para a venda de agua, café, etc., na estação de...» e do teor seguinte:

«Eu abaixo assignado, residente em... obrigo-me para com a Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes a tomar de arrendamento a venda de agua, café, etc., na estação de... até 31 de dezembro de 1895, pela quantia de... réis (por extenso), na conformidade das condições que estiveram patentes e das quaes tomei pleno conhecimento.» Data e assignatura (bem legivel).

Se os proponentes não derem indicações precisas, de forma a conhecer-se a sua residencia, as propostas serão consideradas nullas.

Lisboa, 28 de janeiro de 1895.

ADJUDICATIONS

Compagnie Royale des Chemins de fer Fournitures annoncées

Pour le 21 février:
200.000 kilogrammes huile minéral.

« PHOENIX »

Sociedade Anonyma para a extracção e fabrico de FERRO E AÇO
Laar, junto a Ruhrort s/ Rheno, Allemanha

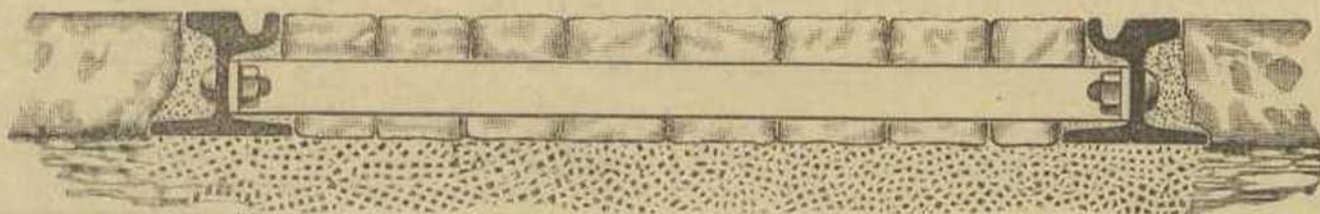
MARCA DA FABRICA (**PHX**) REGISTRADA

Produccção Annual **280:000 toneladas** aproximadamente

Altos Fornos, Laminagem e Acabamento de Ferro e Aço de diferentes qualidades, dimensões e desenhos, em: barras, varões quadrados e redondos, vigas, **carris e travessas para vias ferreas de grande ou pequenas dimensões**, chapas para construcções navaes, pontes, e para caldeiras de vapor (fornecedores da marinha imperial allemã), ferros de perfis variados, aros, eixos e rodados para caminhos de ferro, **frascos inteiriços d'aço, para transporte de oxigenio, hydrogenio, acido carbonico**, etc: — **almas e projectis d'aço para peças d'artilhe-ria**, de grande ou pequeno calibre.

VERDADEIRA ESPECIALIDADE

Carris com ranhura do systema PHOENIX para tremvias



dos quaes a **Sociedade Phœnix** fabricou e vendeu cerca 4:000 kilometros de via, para todos os paizes do mundo, desde 1880.

Os **carris-patente Phœnix** são os mais simples, melhores e de menor custo.

Os **carris-patente Phœnix** são de assentamento muito rapido e economico.

Os **carris-patente Phœnix** de perfil bem adequado; dispensam reparações.

UNICO REPRESENTANTE EM PORTUGAL

JOÃO MARIA BRAVO — 84, 1.º, Rua do Arsenal, LISBOA

REAL COMPANHIA VINICOLA DO NORTE DE PORTUGAL

VINHOS DO PORTO AUTHENTICOS

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

VINHOS DE MESA

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

VINHOS ESPUMOSOS

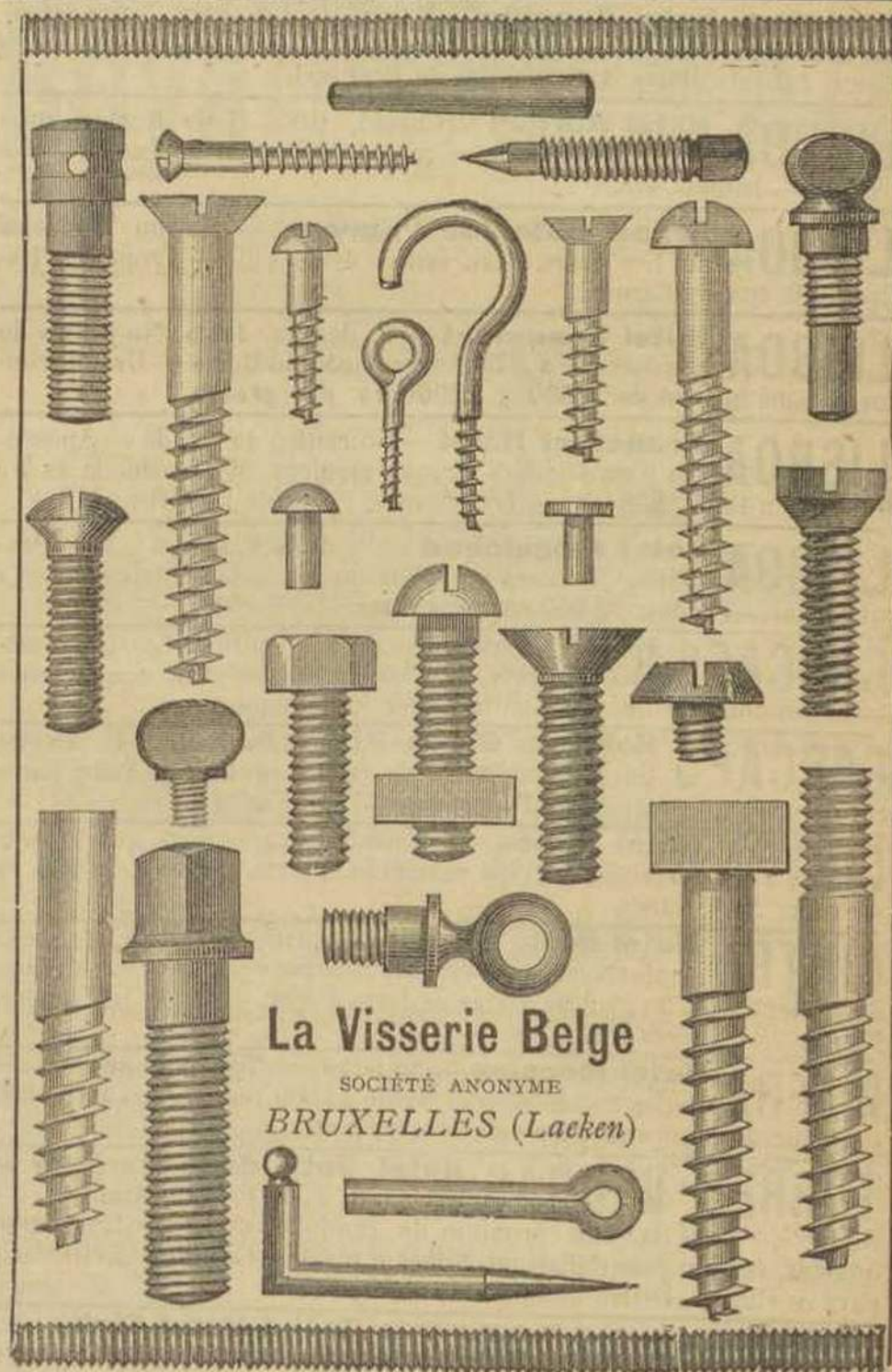
rivalisando em qualidade com as mais acreditadas marcas de Champagne e custando menos de metade.

Alto Douro Crystal 1.ª reserva ...	garrafa	1\$000 réis
» » » secco.....	»	1\$000 »
» » » extra secco.....	»	1\$000 »
» » grande vinho espumante ...	»	1\$200 »

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



La Visserie Belge

SOCIÉTÉ ANONYME

BRUXELLES (Laeken)

AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMMISSÕES RECOMMENDADAS

MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS RECOMMANDÉES

Antuerpia.—A. Manceau.
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 commissões.
Hamburgo.—Augusto Blumenthal.
Hamburgo.—A. Hartrodt.—4, Kattrepelsbruecke.
Leiria.—Antonio C. d'Azevedo Batalha.

Lisboa.—Miguel Amancio & Fernandes—Rua dos Bacalhoeiros.
Lisboa.—Rodolfo Reck—Rua dos Douradores, 21.
Lisboa.—Carlos C. Dias—(vinhos, fructas e outras commissões)—Rua do Jardim do Regedor, 35.
Lisboa.—C. Mahony & Amaral.—Rua Augusta, 70, 2.º
Lisboa.—D. Pedro Serrano—R. da Magdalena, 192.
Lisboa.—Compagnie des Wagons-Lits.—Rua do Principe.
Londres.—F. Demolder—4, Holmdale Road Amburst Park.
Londres.—E. C.—A. Hartrodt.—49, Fenchurch Street.
Madrid.—Cesar Fereal.—Agente commercial da C.ª Real.
Madrid.—Sordet et Compagnie—Messageries des Grands Express Européens.
Porto.—Grijó & C.ª—Rua de Traz, 28.
Santarem.—José F. Canha.
Valencia d'Alcantara.—D. Alejandro Campero.
Vienna.—Sordet et Compagnie—Messageries des Grands Express Européens.

AGENDA DO VIAJANTE

Pravemos 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 Avenida-Palace—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 Sasseti.

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

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

LISBOA Hotel Borges—Chiado, 108—Tres 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, 46, 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 1.500 a 2.500 rs. por pessoa.

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

LISBOA Hotel Americano—P. de S. Paulo, n.º 3.—Proximo dos caes e banhos do arsenal.—Bons quartos e aposentos.—Preços: 1.500 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 Hotel Nunes—Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria 1.500 a 2.500 rs.—Prop. João Nunes.

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

MAFRA Hotel Moreira—no largo, em frente do convento.—Bellas accomodações desde 1.500 réis por dia até 1.500.—Redução de preços para caixeiros viajantes.

TORRES VEDRAS Hotel Natividade—Largo de D. Carlos, 1 e R. Paiva d'Andrada, 3.—No melhor local da villa, proximo do caminho de ferro—Excellentes quartos, serviço esmeradissimo, bilhar e piano.—Carreiras a 100 réis, para os Cucos—Diaria de 800 a 1.500 réis.

PRAIA DA NAZARETH Grand Hotel Club—Magnificas accomodações, 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 Hotel Bragança—A melhor situação da cidade, excellentes comodos para familias e para uma pessoa. Banhos a toda a hora. Mesa, serviço de 1.ª ordem e com vinhos á descripção.—Diaria 1.500 a 1.500 rs.—Prop. B. Machado Coelho.

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

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

PORTO Grande Hotel America Central—Um dos melhores da cidade, magnificas sallas e quartos, banhos. Aceio e bom serviço. 1.500 a 1.500 rs. diários.

COVILHÃ Hotel Central do Castella—Largo do Pelourinho—Bom serviço de mesa, quartos confortaveis desde 1.500 rs. por dia.

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

SEVILHA Gran Fonda de Madrid—Principal estabelecimento de Sevilha—illuminação electrica—luxuosos pateos—sala de jantar para 200 pessoas—banhos.

SEVILHA Fonda de Jesus Madrid—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 aposentos, excellent serviço de 5 a 7,50 pesetas por dia.

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

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

BRUXELLAS Hôtel de la Poste—Rue Fossé aux Loups, 32. Prés de la Place de la Monnaie et de la Poste.—Prop. H. the Tilmans.

CAIRO Ghesireh - Palace - Hôtel.—Établissement de premier ordre.—Grand parc sur le Nile. Luxe et confort—grands salons.

CONSTANTINOPLA Pera-Palace - Hôtel.—Grands salons—luxueux appartements—Vue du Bosphore—Cuisine et cave de 1.º ordre.

NICE Riviera-Palace-Hôtel.—Merveilleux panorama sur la mer et les Alpes—Ascenseur, salons, orchestre—Voitures pour Monte-Carlo. Vins et cuisine de 1.º ordre.

Société Anonyme des Forges, Fonderies et Laminoirs du Marais
CI-DEVANT

J. & S. PIÉRARD Frères & C.^{ie}

à MONTIGNY-SUR-SAMBRE (Belgique)

Fers marchands et profilés pour toutes constructions, pour ponts, wagons, roues, etc. Longrines, cornières, T, U, poutrelles, châssis.
Rails pour mines et pour tramways. Spatés et feuillards

Fers pour Rivets et Câbles

Fabrication spéciale et brevetée de ronds parfaitement cylindriques pour boulonniers. — Brevet pour plaques calleja. — Spécialité de tramways et chemins de fer économiques purement métalliques. — Système breveté.
Atelier spécial de cylindres bruts et tournés de toute espèce pour laminoirs.

Pièces mécaniques diverses en fonte pour ateliers de construction, verreries et charbonnages

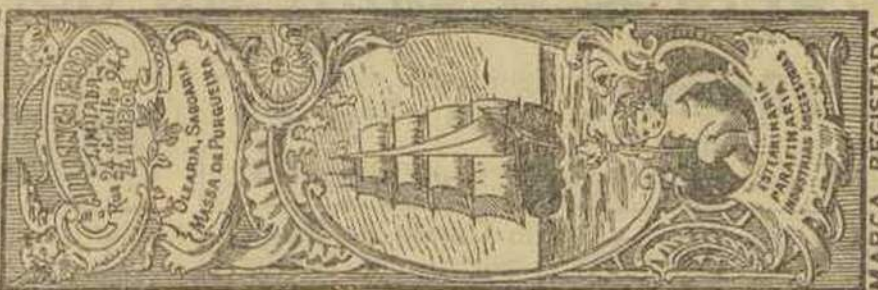
L'usine entreprend à forfait la fourniture de toutes les pièces nécessaires à l'installation de trains complets de laminoirs; le tout parfaitement conditionné et prêt à être monté.

Adresser les lettres à Mr. L. Lebrun, Directeur-Gérant

Asmelhores velas de estearina
são as fabricadas pela
COMPANHIA ALLIANÇA FABRIL
Pedir a "MARCA NAVIO,"
VERDADEIRA
E NACIONAL
E AS CONHECIDAS VELAS SOL
A' venda em todas as mercearias do
paiz e depósitos da Companhia.

MARCA DA VERDADEIRA
VELA NAVIO

NÃO CONFUNDIR COM AS IMITAÇÕES ESTRANGEIRAS



NÃO CONFUNDIR COM AS IMITAÇÕES ESTRANGEIRAS

MARCA REGISTRADA
9 OZ 12 OZ 14 OZ
(254 grs.) (340 grs.) (397 grs.)
Fabricas o escriptorio, Rua 24 de Julho, 940, Lisboa
Deposito, Lisboa, T. do Corpo Santo, 28 e 30

M. Gonsalves

Cirurgião-dentista

RESIDENCIA

L. do Calvario, 22, 2.º

CONSULTORIO

R. N. do Almada, 69, Lisboa.

EMPRESA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR

PARA O

ALGARVE E GUADIANA

Carreira official

O vapor GOMES IV

Commandante ROCHA JUNIOR

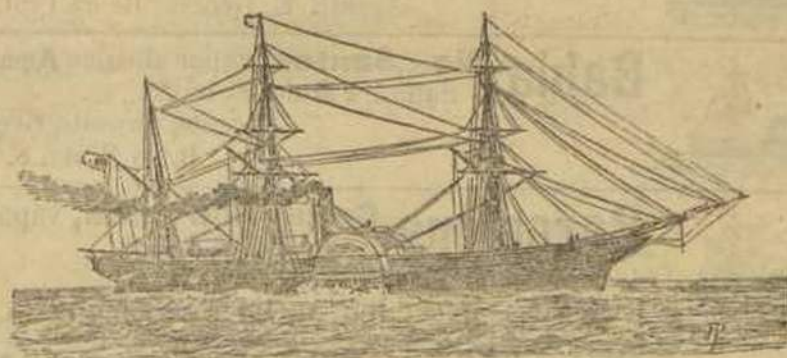


SAIRÁ no dia 1 de março, ás 9 horas da manhã,
para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro,
Olhão, Tavira e Villa Real de Santo Antonio.
Para carga, encomendas e passageiros, trata-se no
Largo dos Torneiros, n.º 5.

Alberto R. Centeno & C.^a

Royal Mail

STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Pernambuco, Bahia, Rio, Montevideu
e Buenos Ayres

O paquete **MAGDALENA** que sahirá
a 11 de fevereiro

As accommodações para passageiros são inexcitáveis 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 criados portugueses.

AGENTES

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

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

HORARIO OFFICIALMENTE CONFERIDO da partida e chegada de todos os comboios, em 1 de fevereiro de 1895

LINHAS DA COMPANHIA REAL				Abrantes-Guard. Guard-Abrantes				LINHAS DO SUL E SUESTE				LINHAS DE MINHO E DOURO			
Lisboa R.-Porto		Porto-Lisboa R.		Lisboa R.-Fig. ^a		Fig. ^a -Lisboa R.		Lisboa T.P.-Faro		Faro-Lisboa T.P.		Porto-Vianna		Vianna-Valença	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
18-45 t.	7-20 m.	2-45 t.	4-30 m.	7-0 m.	3-0 t.	3-15 t.	11-0 t.	4-30 t.	5-0 m.	6-30 t.	7-0 m.	5-0 m.	10-23 m.	7-0 m.	9-15 t.
0-0 t.	10-30 m.	7-0 t.	5-30 m.												
Lisboa C.S.-Port. Port.-Lisboa C.S.				Lisboa R.-Leiria Leiria-Lisboa R.				Lisboa T.P.-Beja Beja-Lisboa T.P.				Porto-Valença Valença-Porto			
7-30 m.	9-0 t.	8-45 m.	10-30 t.	6-0 t.	1-15 m.	1-30 m.	8-40 m.	8-0 m.	3-5 t.	10-0 m.	4-40 t.	8-20 m.	1-26 t.	2-40 m.	8-19 m.
Aveiro a Porto Porto a Aveiro				Lisboa R.-Figueira Figueira-Lisboa R.				Lisb. T.P. Pias Pias-Lisb. T.P.				11-0 m.			
Excepto aos domingos				5-40 t.				8-0 m.				3-15 t.			
4-0 m.	6-25 m.	4-15 t.	6-37 t.	Figueira-Alfar. Alfar-Figueira.				4-30 t.				5-40 t.			
11-20 m.	3-35 t.	5-30 m.	9-35 m.	4-50 m.				8-0 m.				3-25 t.			
Lisboa R.-V. Alc. V. Alc.-Lisboa R.				2-0 t.				Lisboa T.P. Ext. Ext.-Lisboa T.P.				Porto-Braga Braga-Porto			
7-30 t.	5-10 m.	8-45 t.	6-30 m.	7-0 t.				8-0 m.				5-0 m.			
2. ^{as} 4. ^{as} e sab.	2. ^{as} 4. ^{as} e 6. ^{as}			3-0 t.				3-45 t.				8-20 m.			
7-15 t.	1-50 m.	9-40 m.	4-8 t.	7-59 t.				11-10 t.				11-0 m.			
Lisboa R.-Badaj. Badaj.-Lisboa R.				8-30 t.				Lisb. T.P. Setub. Setub.-Lisb. T.P.				5-40 t.			
7-30 t.	6-35 m.	7-0 t.	6-30 m.	8-30 t.				8-0 m.				8-20 m.			
Lisboa C.S.-Bad. Bad.-Lisboa C.S.				Aos domingos e dias santificados				4-30 t.				11-0 m.			
7-30 m.	9-15 t.	8-45 m.	10-30 t.	1-30 t.				6-50 m.				3-25 t.			
Lisboa C.S.-Sant. Sant.-Lisboa C.S.				2-33 t.				Dom. e sant.				6-50 t.			
11-0 m.	1-40 t.	6-45 m.	9-20 m.	8-10 t.				8-23 m.				10-30 t.			
4-30 t.	7-10 t.	5-20 t.	8-0 t.	9-10 t.				P. Novo-Setub.				Nine-Braga Braga-Nine			
Lisb.-C. S. Entr. Entr.-Lisb.-C. S.				Lisboa R.-Casco. Casco.-Lisboa R.				3-15 t.				4-25 t.			
Excepto às 2. ^{as} f. Excepto aos dom.				6-30 m.				Beja C. Branca C. Branca-Beja				Porto-B. d'Alva B. d'Alva-Porto			
4-0 m.	11-10 m.	5-30 m.	1-5 t.	11-30 m.				4-30 t.				7-40 m.			
				12-52 t.				C. Branco-Evo a Evora C. Branco				1-30 t.			
				10-30 m.				5-30 t.				10 t.			
				4-15 t.				Beja-Faro Faro-Beja				3-30 m.			
				6-30 t.				11-20 m.				Regoa-Porto			
				7-51 t.				6-30 m.				6-0 t.			
				8-30 t.				2-40 t.				11-30 t.			
				8-59 t.								3-12 m.			
				Bemfica-Casco. Casco.-Bemfica								8- m			
				8-30 m.											
				9-52 m.											
				5-40 m.											
				7-5 m.											

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Africa Oriental, vapor inglez, Gaul.
Sahirá a 26 de feve-
reiro. Comp. Union.
Agentes, Knowles Rawes & C.^a R. d'El-Rei, 31, 1.^o



Africa Oriental, pelo Canal de Suez,
vapor allemão, Kanzler.
Sahirá a 8 de feve-
reiro.
Agente, E. George, R. da Prata, 8.



Algarve, vapor portuguez, Gomes IV.
Sahirá a 1 de feve-
reiro.
Agentes, Alberto R. Centeno & C.^a
Largo dos Torneiros, n.^o 5.



Bahia, Rio e Santos, vapor inglez, Melbourne.
Sahirá a 11 de feve-
reiro.
Agentes, Garland Laidley & C.^a
R. do Alecrim, 10, 1.^o



Bahia, Victoria, Rio e Santos, vapor alle-
mão Lissabon.
Sahirá a 20 de feve-
reiro.
Agente, E. George, R. da Prata, 8.



Bahia, Rio e Santos, vapor allemão Amazonas.
Sahirá a 6 de feve-
reiro.
Agente, Ernesto George.
R. da Prata, 8.



Barcelona, Cette e Marselha, vapor fran-
cez, Saint-André.
Sahirá a 20 de feve-
reiro.
Agentes, Henry Burnay & C.^a R. Fanqueiros, 10.



**Barcelona, Genova, Leorne e Napo-
les**, vapor hollandez, Saturnus.
Sahirá a 2 de feve-
reiro.
Agente, E. George, R. da Prata, 8.



Barcelona, Cette e Marselha, vapor
francez, Saint-Jean.
Sahirá a 12 de feve-
reiro.
Agentes, Henry Burnay & C.^a R. Fanqueiros, 10.



Bordeaux, vapor francez, Orenoque.
Sahirá de 12 a 15 de feve-
reiro.
Agentes, Torlades & C.^a
R. Aurea, 32, 1.^o



**Dakar, Rio de Janeiro, Montevideo e
Buenos Ayres**, vapor francez, Por-
tugal.
Sahirá de 7 a 8 de feve-
reiro.
Agentes, Torlades & C.^a R. Aurea, 32, 1.^o



Havre e Anvers, vapor francez, Saint-Mathieu.
Sahirá a 13 de feve-
reiro.
Agentes, Henry Burnay & C.^a
R. dos Fanqueiros, 10.



Lourenço Marques, vapor ing. Guelph.
Sahirá a 12 de feve-
reiro.
Agentes, Knowles Rawes & C.^a R. d'El-Rei, 31, 1.^o



Montevideo e portos do Pacifico, vapor
inglez, Britannia.
Sahirá a 6 de feve-
reiro.
Agentes, E. Pinto Basto & C.^a C. Sodré, 64, 1.^o



Pará e Manaus, vapor inglez, Obidense.
Sahirá a 10 de feve-
reiro.
Agentes, Garland Laidley & C.^a
R. do Alecrim, 10, 1.^o



**Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro
Santos, Montevideo e
Buenos Ayres**, vapor francez, Cordouan.
Sahirá de 4 a 5 de feve-
reiro.
Agentes, Torlades & C.^a R. Aurea, 32, 1.^o



**Pernambuco, Bahia, Rio, Montevi-
deo e Buenos Ayres**,
vapor inglez, Magdalena. Royal Mail.
Sahirá a 21 de jane-
iro.
Agentes, Knowles Rawes & C.^a R. d'El-Rei, 31, 1.^o



Pernambuco, Rio e Santos, vapor alle-
mão, Montevideo.
Sahirá a 13 de feve-
reiro.
Agente, E. George, R. da Prata, 8.



Rotterdam e Hamburgo, vapor allemão,
Santos.
Sahirá a 6 de feve-
reiro.
Agente, Ernesto George.
R. da Prata, 8.



**S. Miguel, Terceira, Graciosa, (Santa
Cruz), S. Jorge, (Calheta),
Lages do Pico, Fayal e Flores**, vapor por-
tuguez, Açor.
Sahirá a 5 de feve-
reiro.
Agente, Germano Serrão Arnaud.
Caes do Sodré, 84, 2.^o



S. Thiago e mais ilhas do Cabo Verde,
Bissau e Bolama, vapor por-
tuguez, Bolama.
Sahirá a 2 de feve-
reiro.
Agente, E. George, R. da Prata, 8.



**Valencia, Barcelona, Cette e Marse-
lha**, vapor francez, Saint-Pierre.
Sahirá a 14 de feve-
reiro.
Agentes, Henry Burnay & C.^a
R. dos Fanqueiros, 10.