

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.

REDACÇÃO — Rua Nova da Trindade, 48 — LISBOA



Anvers — 1894

SUMMARIO

| | Pag. |
|---|-----------|
| A viação em Lisboa | 353 |
| A nossa carta da Belgica, por A. Urban | 354 |
| Parte official. — Portaria de 25 de novembro de 1895 do ministerio das obras publicas. | 355 |
| Tarifas de transporte — Horario de Cascaes. | 355 |
| As quarentenas | 355 |
| Congresso internacional de caminhos de ferro, por A. Luciano. | 357 |
| Notas de viagem — IX — O monorail systema Lartigue. | 358 |
| Necrologia | 359 |
| Publicações rece idas. | 359 |
| Commercio Portu-guez | 360 |
| Parte financeira. — Carteira dos accionistas — Boletim da Praça de Lisboa, por J. F. — Curso dos cambios, descontos e agios — Cotações dos fundos portuguezes e titulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguezas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro | 360 e 361 |
| Os cam nhos de ferro na Hungria | 362 |
| Nova descoberta | 362 |
| O regimen dos caminhos de ferro na Turquia | 362 |
| Linhas portuguezas. — O sud-express — Loanda a Ambaca — Lourenço Marques — Os operarios da Companhia Real — Tremvias de Lisboa — Beira — Municipio-Bibliotheca — Sul de Angola — Beira-Baixa. | 363 |
| Linhas hespanholas. — Linhas estrangeiras em Hespanha — Plasencia a Aatorga — Malaga a Gibraltar — Segovia a Granja e Balsaín — Pamplona a Irún e Pasages — Madrid, Burgos e Santoña — Olot a Girona — Calatayud-Teruel-Sagunto — Novas linhas — Aranjuez a Cuenca | 363 |
| Linhas estrangeiras. — França — Italia — Alemanha — Inglaterra — Russia — Turquia | 363 |
| Companhia Real dos caminhos de ferro Atravez d'Africa — Relatorio. | 364 |
| Mercado de metaes — Avisos de serviço — Arrematações — Casas recom-mendadas — Agenda — Annuncios — Horario — Vapores. | 365 a 368 |

A viação em Lisboa

ESTÃO, na apparencia pelo menos, apaziguadas as questões que se ventilaram ultimamente n'uma das companhias que mais interessam ao assumpto da viação em Lisboa.

Vencido ou convencido um dos elementos preponderantes da administração que durante muitos annos dominou na companhia dos Carris de ferro; agremiados os demais sob a nova bandeira que um novo grupo desfraldou, cada qual deve estar contente com a forma por que entendeu dever resolver a questão dos seus interesses privados — e não lhes queiramos mal por isso, nem critiquemos meios para fins que não interessam ao publico.

A grande questão agora, a que fazemos e faremos votos por que se resolva em breve e de forma satisfactoria, é a que toca a toda a cidade, é a que representa a conveniencia d'esta, tão descurada pelos edis que desde muitos annos a governam.

Quem conhece um pouco as capitães estrangeiras, mesmo as cidades de segunda e terceira ordem, e as compara com a nossa, facilmente aprecia que a sua superioridade em clima, em disposição topographica, em belleza de perspectiva é prejudicada pela falta de certas commodidades que são indispensaveis n'uma terra onde se queira tornar agradável a estancia a naturaes e extranhos.

Uma das faltas que temos é a de um bom serviço de viação publica.

Ruas calçadas a pedra dão a peor commodidade ao transito de vehiculos, e quando estes são maus, o incommodo augmenta e um passeio torna-se martyrio.

E os nossos carros vão sendo pessosimos — não nos referimos só aos carros de carreira chamados volantes, mas aos proprios da companhia Carris e aos trens de praça — sujos, caros e feios.

Lisboa está cheia de um enxame de vehiculos do peor aspecto, amolgados, rotos, remendados, sem pintura, mal cheirosos, pessoal mal vestido e peor educado, gado lazeirente e magro, uma verdadeira viação aldeienta, impropria, detestavel.

E' isto devido á indolencia com que a camara municipal tem tratado d'este assumpto.

Fundada a companhia Carris, estabeleceu esta um serviço limpo, regular, mas caro.

A camara deixou-a exigir a tabella que quiz e manteve, enquanto não houve concorrentes.

Um dia appareceram estes, e a camara que bem devia vêr que, se, por um lado, esta concorrência beneficiava o publico, porque obrigava á lucta no abaixamento de preços que ella não tivera animo de promover, por outro essa competencia por vehiculos maus ia prejudicar os que faziam bom serviço, deixou medrar por toda a parte esses novos carros, sem sequer os obrigar a uma certa disciplina que lhes corrigisse os desmandos.

Mais tarde a companhia architectou um meio com que phantasiou salvar-se da competencia — comprar esses carros ou obrigar-os a pagar 500.000 réis por anno — e a camara achou bom, porque não lhe dava incommodo; sem olhar a que a companhia, comprando carros maus, não podia, com elles, fazer bom serviço; e achou melhor — mas muito melhor — que outras empresas se sujeitassem ao louco imposto, porque d'elle lhe resultavam pingues rendimentos.

Dulce far niente e receita — era ideal! Vinte ou trinta contos de réis por anno, cincoenta ou mais carros nas ruas cahindo aos bocados, que importa?

Sobrecarregados por tão disparatado imposto, os carros volantes começaram de ser olhados com compaixão, com ternura, coitados!

Cavalllos magros, carros velhissimos, lotação hypothetica, tabellas de preços e horarios idem, cocheiros inhabeis, conductores mal vestidos e remendados de todas as côres, correrias á disputa pelas ruas, imprecações a cada momento, atropelamentos em cada dia — coitados, se elles pagam 500.000 réis!

Que nos digam os habitantes de Lisboa se exageramos.

Mas isto é que não póde continuar assim.

A liberdade tem limites e repressão plausivel quando se torna licença e se transforma em abuso — e o abuso está mais que vinculado n'esse serviço publico, um dos mais importantes n'uma capital e dos mais indispensaveis, quando ella é grande e alcantilada como a nossa.

E por dois motivos a occasião é azada para se pôr termo a esta anarchia.

Uma nova camara municipal vae ser eleita. E' mister escolher gente nova que trate d'este importante assumpto. A companhia Carris está tambem destinada a soffrer transformação radical—ao que se diz. A coincidência d'estes dois factos póde produzir a completa melhora da nossa viação.

A experiencia da maxima liberdade já demonstrou que dá maus resultados. Pois retrogrademos—vamos ao monopolio.

Bem sabemos que os monopolios são odiosos, tambem nós os odiamos, mas no estado a que chegou este serviço parece-nos preferivel abandonar—pelo menos por um tempo—o sympathico principio da liberdade de industria que tem transformado a nossa cidade n'uma aldeia ordinarissima.

Dê-se á companhia Carris o exclusivo da viação de carreira entre todos os pontos em que ella tem linhas assentes hoje, fazendo-se em compensação rigorosa exigencia de outras vantagens para a cidade, como frequencia de carreiras, preços baixos, etc.

Os carros das outras empresas poderiam fazer serviço para os pontos da cidade onde não houvesse, serviço de tremvias e mesmo onde o houvesse comtanto que fossem por outros caminhos, não passando sobre os carris mais que n'uma pequena extensão e onde isso fosse reconhecido indispensavel.

Mais se devia estabelecer, attenta a estreiteza das nossas ruas, que os vehiculos não pudessem passar adeante dos que lhes fossem na frente senão andando a passo.

Isto evitaria as velleidades de cocheiros que teem custado um bom numero de victimas.

E' preciso notar que a maior circumspecção se impõe ao fazer-se o novo contracto com a companhia Carris. A sua direcção, por mais que presidida por um conhecido titular, homem de grande actividade, capaz das maiores iniciativas, bom conhecedor do estrangeiro e franco entusiasta do bello, do artistico, tem ainda elementos da direcção antiga que não deu provas de competencia para a administração d'uma rede de tremvias tão importante como a nossa. Muitos cuidados, pois.

Por outro lado cuidado tambem. O abuso das pequenas empresas de transporte tem chegado a tal ponto que é preciso reformar tudo. Escolher um typo unico de carros, commodos, abrigados, com determinado peso, largura, altura e comprimento, determinar a largura e altura das entradas e plataformas, a medição do espaço a cada passageiro, o systema de molas, o de atrellagem do gado, a espessura do rodado, a fortaleza do leito, a lotação rigorosa, a perfeita pintura uniforme segundo as empresas, e outros detalhes, e manter uma fiscalização permanente que não deixe circular carro algum que não esteja nas perfeitas condições estabelecidas.

E já que falámos em detalhes, lembraremos a necessidade da indicação do destino ser do lado do carro.

Muitas vezes, quem não vê bem arrisca-se a ser atropelado para ler o letreiro da frente; em geral deixa-se passar o carro para se ler o da plataforma posterior, o que origina paragens mais demoradas, interrupção no serviço e peijamento nas ruas.

N'este caso, o melhor systema de letreiros indicadores, parece-nos o dos tremvias de Francfort, que já aqui descrevemos em tempo.

Bem entendido que não só n'estes pequenos detalhes devem consistir as reformas, e muito mais importantes devem ellas ser, visto que, ao que se diz, se trata de substituir a tracção animal pela electrica, o que é um bem, porque obrigará á reconstrucção da via que se torna de absoluta necessidade.

Vejamos se o sr. conde de Burnay que já tem, sem duvida, provado a sua actividade e bom gosto por muitas e differentes manifestações, consegue dotar a capital de uma rede de linhas digna d'ella.

A proposito de tracção electrica, não deixaremos sem registro umas observações que foram feitas na ultima assembléa geral da companhia do gaz e n'uma sessão da camara municipal, e que nos deixam boquiabertos!...

Segundo ellas, esta companhia, fundando-se no artigo 69.^o do seu contracto com a camara, oppõe-se a que a tracção electrica se estabeleça em Lisboa por meio de fios aereos ou subterraneos (!)

Não conhecemos o artigo, mas ficámos intrigadissimos.

Dar-se-ha o caso que a companhia do gaz, que já tem o privilegio da electricidade para impedir que haja illuminação electrica, o tenha tambem para impedir um melhoramento que em nada affecta a sua industria?

Obrigando-nos já, por vezes, a andar ás escuras, querára agora que nem ás escuras andemos?

A NOSSA CARTA DA BELGICA

Bruxellas, 27 de novembro de 1895.

Um melhoramento importantissimo sob o duplo ponto de vista da rapidez e do preço de transporte acaba de ser introduzido nas relações internacionaes entre a Grã-Bretanha e os paizes do Oriente, pela via Ostende-Colonia, Budapest, Bucharest, Constantza.

Desde 12 do corrente o comboio de luxo Ostende-Vienna, que corresponde com o que parte de Londres ás 10 h. e 5 m. da manhã, faz uma viagem por semana entre Vienna e Constantza, onde ha trasbordo para um vapor do Estado romaico para Constantinopla.

Parte-se de Londres na terça feira ás 10 h. e 5 m. da manhã para chegar a Constantza quinta-feira ás 8 h. da noute e a Constantinopla sexta-feira ás 9 da manhã.

Em sentido inverso a partida faz-se de Constantinopla na sexta-feira ao meio dia, de Constantza sabbado ás 3 h. da manhã, e chega-se a Londres segunda-feira ás 4 h. e 48 m. da tarde.

O percurso de Londres a Constantinopla effectua-se, pois, em 71 horas ou seja menos 5 horas do que o antigo trajecto pela via mais rapida.

Além d'esta vantagem, os passageiros que se servem do novo comboio gosam d'uma notavel redução nos preços das passagens, sendo a differença do preço a favor do *expresso* de Londres a Constantinopla pela via Ostende-Colonia-Vienna de pouco mais ou menos cem francos por bilhete de 1.^a classe.

Vinte ou vinte e quatro membros do parlamento deram-se ao incommodo de encetar na camara, a discussão do orçamento dos caminhos de ferro.

Depois d'algumas informações dadas pelo sr. Vandepœereboom, sobre o emprego de um milhão e meio destinado a melhorar a situação dos empregados, mr. Bertrand encetou um discurso que durou quasi até o fim da sessão.

Occupou-se primeiramente da catastrophe de Ottignies, que attribuiu a insufficiencia do pessoal inferior em beneficio do superior—e á organização do descanso ao domingo.

Julga que se tornará a tratar da catastrophe durante a discussão do orçamento... Mr. Beernaert protesta:

seria transformar uma discussão orçamentaria n'uma interpegação. A observação não deixa de ser justa.

Ninguém deseja mais que nós que se faça luz completa sobre este lamentável accidente. Mas que se fale d'uma vez e que se acabe com isso!

Quanto ao orçamento em discussão, mr. Bertrand dividiu o seu discurso em tres partes, occupando-se successivamente das arrematações, do trabalho dos agentes, e das relações do Estado com as companhias.

Reuniu sobre tudo isto uma porção de documentos. Resume todas as questões no mesmo fim. O *leitmotif* do seu discurso é a questão dos salarios.

A administração superior custa carissima; ha muitos funcionarios no alto e poucos operarios em baixo. Estes teem muitas horas de trabalho; e são muito mal pagos. Seria preciso augmentar o pessoal inferior, e assegurar-lhe um minino de salario.

Subsidiariamente mr. Bertrand fala do favoritismo, dos premios e do trabalho de empeitada que favorece os mais protegidos — o que é injusto! — dos passes a pretexto de serviço, dos criados do conde de Flandres e da familia de Mérode que viajam gratis, das pensões, do resgate dos caminhos de ferro concedidos, etc.

Mr. Mausart junta algumas variações sobre o mesmo thema. Não é nada divertido!

*

O estratagemas a que os funcionarios excessivamente zelosos se entregavam depois de qualquer accidente de caminho de ferro, e que consistia em arrancar ás victimas, mediante uma indemnização immediata, uma renuncia a toda a acção judiciaria, acaba de ser condemnado por mr. Vandenpeereboom.

Li, com effeito, n'uma ordem de serviço da administração dos caminhos de ferro:

«D'oravante o pessoal abster-se-ha d'uma maneira geral e absoluta de fazer assignar as declarações de pessoas estranhas á administração (durante os inqueritos para estabelecer as responsabilidades).

Bastará reproduzir simplesmente, no relatorio de inquerito, as suas declarações oraes.

*

Basta de cousas sérias. Passemos a cousas alegres.

*

Usa-se muito, na Belgica, nos escriptorios, festejar os acontecimentos felizes succedidos a um ou outro *manga de alpaca*.

Ultimamente um joven funcionario decidiu casar-se; todos os seus collegas quotizaram-se para enviar algumas flores á noiva com uma felicitação escripta pelo mais literato do grupo, e copiada pelo melhor calligrapho. Este ultimo mal que acabou o seu trabalho e notando que a felicitação terminava assim: «Respeitosamente enviamos a M.^{ma} X... este ramo de flores, e a expressão do nosso jubilo etc., etc.,» poz á margem na sua melhor letra: *Dois annexos (!)*

A. Urban.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Repartição de caminhos de ferro

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 14 do corrente mez, do conselho superior de obras publicas e minas: ha por bem approvar o projecto datado de 11 de outubro findo, de uma linha de resguardo na estação de Belem, na parte provisoria do ramal de Cascaes, comprehendida entre Pedrouços e o Caes do Sodré, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes.

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

Paco, em 25 de novembro de 1895. — Arthur Alberto de Campos Henriques.

TARIFAS DE TRANSPORTE

Expedição de plantas. — Em virtude das disposições do decreto de 25 de agosto de 1895, quaesquer remessas de plantas vivas, raizes, tuberculos, etc. poderão circular entre as estações da Companhia Real sem necessidade de attestados ou certidões passadas por funcionarios agricolas.

Exceptua-se apenas d'esta disposição as estações de Assumar, Oliveira do Bairro, Estarreja, Avanca, Ovar, Esmoriz e Espinho que, por estarem em conselhos indenes, não dispensam o attestado do agronomo ou de outra auctoridade competente, nas remessas de plantas a ellas destinadas.

Na linha da Beira Alta, como todas as estações estão situadas em regiões reconhecidas como phylloxeradas, podem as plantas circular sem attestado de qualquer natureza.

Horario de Cascaes

Um grupo de individuos dirigiu uma representação á companhia real, pedindo que o comboio que, ao sabbado, parte do Caes do Sodré á meia noite saia meia hora depois, fundando-se em que aquella hora não permitte gosar os espectaculos até o fim.

Ora quasi todos os theatros de Lisboa acabam ás 11 ¹/₂, assim como os circos, exceptuando-se unicamente S. Carlos, que tem dado duas recitas em sabbados, e o D. Amelia.

Facil seria, pois, a estas casas de espectaculo comecarem ao sabbado um pouco mais cedo, em lugar de se alterar a marcha de um comboio, obrigando os passageiros que não foram divertir-se a retirar a deshoras, e todo o pessoal da linha a perder meia hora de repouso que tão indispensavel é a quem tem que recommear o serviço ás 5 da manhã.

A meia noite parte tambem o comboio de Cintra, e portanto é do interesse dos theatros que os espectaculos n'esse dia acabem a horas que permittam ás pessoas de fóra regressar nos comboios.

As quarentenas

Não pelas elogiosas palavras que nos dirige, mas pelas interessantes e ponderaveis considerações que encerra, transcrevemos das *Novidades* a carta que lhe enviou um cavalheiro de Hamburgo, com referencia á transcrição que aquelle nosso estimado collega fez do nosso artigo do 1.^o de novembro, n'este jornal, sobre as quarentenas no porto de Lisboa.

Eis a carta:

Hamburgo, 23 de novembro de 1895. — Sr. director das *Novidades*. — Com muito e grande prazer li no seu jornal de 14 do corrente o artigo *Quarentenas*. O que lá foi dito é a pura verdade em tudo; é um artigo digno de se lêr e de se tomar em consideração. Eu, como estrangeiro, estou igualmente convencido de que, se Portugal fizesse menos difficuldades aos viajantes, muito mais passageiros desembarcariam em Lisboa para se restabelecerem e tomarem vista d'essa bella cidade, que gosa uma certa fama no estrangeiro, lucrando os hoteis e negociantes com isto.

Egues difficuldades, como com os passageiros, existem com a carga destinada para Lisboa ou outros portos, principalmente para as ilhas e colonias no ultramar, fazendo ali cada governador

a sua propria lei, como foi visto ha dois annos quando houve em Lisboa a molestia que devia ser o cholera-morbus, e que não foi, não deixando n'esses portos entrar os navios vindos de Lisboa, apesar de que o governo de sua magestade fidelissima declarou não ser molestia epidemica. Aqui foi acreditado.

Se em Lisboa não fizessem tantas difficuldades á navegação, e descarga, muitos navios vindos do Brazil á ordem não tocariam no Havre, Bordeus, etc.; tocariam em Lisboa para lá deixarem as suas cargas (as quaes podem ser desembarcadas em qualquer porto europeu menos nos de Portugal, sem difficuldade) ou receber as suas ordens. Lisboa seria por causa da sua boa situação em breve um porto muito frequentado e um porto de emporio não desprezado, ganhando muito com isso os negociantes, principalmente os armazens com mantimentos e a classe dos trabalhadores.

Querendo fazer uso d'este meu artigo para o seu estimado periodico, poderá v. aproveitá-lo. A minha intenção era só dar a v. o meu reconhecimento como brasileiro, que reparte os seus affectuosos sentimentos com Portugal.

Hartivicusstrasse, 3.

Sou de v. , etc.
H. Tinger.

Aquelle nosso artigo, se alguma utilidade teve, até hoje, foi a de trazer para a tela da discussão, na imprensa, este assumpto de uma importancia capital para o paiz.

Além dos jornaes que o transcreveram com palavras de adhesão, muitas outras folhas teem ultimamente tratado do assumpto, todas pondo em relevo os prejuizos que causa o exagerado rigor quarentenario ao nosso porto.

O *Universal*, tratando o assumpto n'um judicioso artigo, lembra que se poderia fazer acompanhar os vapores vindos do ultramar de um facultativo que embarcasse em Dakar ou S. Vicente e fizesse as necessarias investigações e verificações sanitarias e exames medicos até Lisboa.

A ideia é boa, mas de pratica mais custosa do que as disposições do decreto de 4 d'outubro de 1889 que o nosso collega naturalmente não tinha á vista.

Transcreveremos d'elle alguns periodos pelos quaes o *Universal*, verá, que se este decreto fosse posto em vigor, ninguem teria que se queixar, e o nosso porto passaria a ser um dos mais importantes, senão o mais importante da Europa no trafego de passageiros transatlanticos.

Art. 109.º A embarcação procedente de porto declarado suspeito ou a que haja tocado em portos da mesma qualificação, trazendo carta limpa e regular, sendo bom o seu estado sanitario e provando-se pelos papeis de bordo e quaesquer informações não ter havido molestia suspeita, tanto nos portos de procedencia, escala, ou arribadas da mesma qualificação, como no decurso da viagem, comtanto que esta tenha durado mais de sete dias, em relação á febre amarella e cholera-morbus, e mais doze em relação á peste, será considerada como de procedencia limpa, dando-se-lhe livre pratica, dado o caso de que telegrammas ou informações fidedignas ou noticias recentes de viagens mais rapidas do mesmo porto ou a comparação de outros dados, certifiquem o guarda-mór de que n'esses portos não appareceu caso algum, ainda que benigno, de cholera-morbus ou de febre amarella, em algum dos cinco dias immediatos ao da sahida da embarcação, ou de peste, em algum dos oito dias tambem immediatos.

§ 1.º Quando se suscitem duvidas, apesar de feitas todas as investigações apontadas n'este artigo, e da viagem ter durado mais de sete ou doze dias (conforme a hypothese da doença), será applicada a verificação sanitaria aos passageiros e tripulação, e o impedimento á embarcação; podendo esta, assim como a carga e bagagens, ser sujeita a desinfecção, quando assim se julgue necessario, ficando n'este ultimo caso a tripulação sujeita á quarentena.

Pelo artigo 110 são isentos de quarentenas:

1.º A embarcação cujo estado hygienico e condições de carga e bagagens sejam satisfactorios, e a cujo bordo não haja nem tenha havido doença ou morte suspeita, (o que tudo será attestado pelo facultativo da mesma embarcação), e se a viagem tiver durado mais de quatorze dias em relação á febre amarella e cholera-morbus, e mais de vinte e quatro em relação á peste, pois que em taes circumstancias será applicada aos passageiros a verificação sanitaria, ficando comtudo a tripulação sujeita á quarentena e o navio, carga e bagagens ao impedimento, para terem a devida desinfecção;

3.º A embarcação que além de não ter tido caso algum de doença suspeita durante a viagem, o que será attestado pelo facultativo de bordo, traga carga de saude limpa em que se declare haver a doença, que infectara o porto, cessado trinta, vinte ou quinze dias antes da partida do navio conforme essa doença tiver sido, peste, febre amarella ou cholera-morbus, pois que n'esta hypothese, seja qual for a natureza da carga, se observará o determinado no artigo 105.º para as procedencias limpas.

Na falta, porém, do facultativo de bordo será applicada aos passageiros e tripulação a verificação sanitaria, a qual não importa a beneficiação do navio, bagagens e carga.

A verificação sanitaria e o exame medico a que se referem estes artigos são regulados pelos seguintes:

Art. 92.º.....

§ 1.º O exame medico póde ter logar a bordo do navio ou no lazareto, segundo as circumstancias, e será feito pelos facultativos dos impedimentos; podendo, todavia, nos casos mais simples e favoraveis, realisar-o a bordo o guarda-mór de saude.

Art. 93.º Quando a verificação sanitaria, feita nos termos d'este regulamento, evidenciar que não ha nem houve durante a viagem ou estada nos portos caso algum de molestia suspeita, será dada livre pratica aos passageiros.

Pela sua parte O *Paiz*, refere um facto que vem fazer o mais lamentavel contraste com as disposições que acabamos de transcrever;

Diz este nosso collega:

«Chegou ao Tejo o paquete *Portugal*, procedente dos portos do Brazil, com 13 e meio dias de viagem, e sem caso algum de epidemia ou doença suspeita a bordo.

Parecia que, depois de uma viagem feita em taes condições, o paquete *Portugal* devia ter livre pratica, sendo pernittedo o desembarque immediato dos passageiros e das suas bagagens.

Contavam com isso muitos cavalheiros que vinham a bordo e, com effeito, não ha meio, absolutamente nenhum, de justificar a imposição de quarentenas a passageiros que trazem 13 e meio dias de viagem no mar.

Mas as auctoridades de saude — que estão empenhadas em levantar uma especie de muralha da China em volta d'este paiz, para que ninguem pratique o crime de vir aqui deixar o seu dinheiro, entenderam dever impôr-lhes um dia de prisão no Lazareto, com os incommodos, vexames e despesas que de tal encarceramento resultam.

Resultou d'esta imposição que o sr. visconde de Azevedo Ferreira e talvez mais de vinte passageiros de 1.ª camara, que tencionavam desembarcar aqui e que deixariam em Portugal algumas centenas de libras, seguiram para França, onde desembarcarão livremente e onde gastarão o seu dinheiro, sem ter de soffrer quarentenas que só nos portos portuguezes são impostas.

E o que aconteceu hontem, acontece todos os dias.

Os passageiros que todos os dias fogem de Portugal, por não poderem desembarcar aqui sem soffrerem uma quarentena injustificada, são outros tantos individuos que vão dizer por toda a parte que somos um povo selvagem, que repelle os viajantes que todos os paizes procuram attrahir.

Mas, infelizmente, os governos não pensam em acabar com este estado de coisas, e o commercio, que devia tomar a iniciativa de um forte movimento em favor da reforma maritima, deixa tambem ao abandono os seus interesses!

Tem carradas de razão.

E para exemplificar os prejuizos que o commercio soffre basta citar uma só classe — a dos vendedores de artigos de vestuario.

Todos sabem como estes artigos são caros no Brazil; os viajantes, portanto, trazem apenas o fato indispensavel para a viagem, e desembarcando no primeiro porto, precisam logo abastecer-se para se apresentarem na sociedade.

E' logico que se desembarcassem aqui, seria aqui que se proveriam de roupas, e muitos até, agradados da sua qualidade e preço e não querendo, durante a viagem pela Europa, sobrecarregar as malas com porção de artigos de vestuario, viriam, á volta, fazer o seu fornecimento n'esta capital.

Para terminar, por mais que o assumpto seja vasto, tendo dado a estatistica dos vapores entrados no nosso porto, procedentes do Brazil, e não tendo podido obter

o numero de vapores sahidos de lá para os portos da Europa servir-nos-hemos dos que sahem de Buenos Ayres, apesar de, como se sabe, não serem tão frequentes, como as do Brazil, as relações entre a Republica Argentina e o continente europeu.

Nos mezes abaixo indicados sahiram de Buenos Ayres para a Europa:

| | |
|-------------|------------|
| Maio..... | 78 vapores |
| Junho..... | 94 » |
| Julho..... | 99 » |
| Agosto..... | 87 » |

Entretanto, vindos d'aquelle porto apenas aqui entraram 5 ou 6 vapores por mez, e de *toda a America do sul* a entrada em Lisboa foi apenas de

| |
|--------------------|
| 16 vapores em maio |
| 18 » » junho |
| 17 » » julho |
| 18 » » agosto |

Estes algarismos dispensam commentarios.

Congresso internacional de caminhos de ferro

QUINTA SESSÃO

(Londres — 1895)

Questão oitava

Tracção electrica

Estudo geral da tracção electrica.

RELATOR

Sr. AUVERT, engenheiro adjunto ao serviço central do material do caminho de ferro de Paris-Lyon-Mediterraneo.

Promovem com vigor e afincio algumas administrações a resolução do problema da tracção electrica applicada aos caminhos de ferro.

O assumpto, porém, offerece graves difficuldades e, quer a locomoção seja obtida por meio de officina fixa, quer por meio de accumuladores, quer por meio de locomotiva independente, os obstaculos são enormes e não teem deixado ir os resultados praticos alem de certos casos restrictos de linhas pouco extensas e em condições especiaes.

No *tramway* tudo vae bem; as distancias são curtas, a officina fixa exerce a sua acção dentro de limites mais ou menos proximos, os vehiculos são isolados ou em numero muito pequeno e circulam seguida e frequentemente com intervallos regulares, constantemente ou por periodos certos em cada dia.

Do que temos já um bello exemplo na rede urbana do Porto e no seu ponto de mais ardua tracção, para vencer toda a íngreme rampa desde o caes do Douro até o planalto do Carmo.

Mas no caminho de ferro as condições tanto de estabelecimento, como de exploração, apresentam-se geralmente muito outras.

As linhas estendem-se a grandes distancias, e além do alcance de uma unica officina fixa; de ahí a necessidade de multiplicar os centros de producção da corrente.

Repetindo-se as vias e as mudanças de via da linha ferrea nos conductores da corrente, aereos ou subterraneos, facil é de imaginar a complicação de agulhas e cruzamentos n'uma estação de maior importancia, e, mesmo em linha corrente, os inconvenientes das duas especies de descarrilamentos, que podem occorrer, e que para a segunda basta que a velocidade seja um pouco maior para que sejam frequentes.

Nos caminhos de ferro as partidas dos comboios estão longe de ser isochronas; ha intervallos maiores e menores, sem regularidade.

Assim, no caso de officina fixa, seria esta desegualmente aproveitada e o seu rendimento muito diminuido, salvo se o motor fosse hydraulico, circumstancia que geralmente se não dá nas vias ferreas de longo trajecto.

A continuidade da circulação, e portanto a maior importancia da linha, seriam no caso mais geral condições essenciaes da economia da installação, quando os percursos fossem os de uma rede de primeira ordem nas suas linhas principaes.

Póde a tracção recorrer aos accumuladores, ou emancipar-se da officina fixa por meio da locomotiva autonoma.

Mas os accumuladores, que são ao mesmo tempo delicados e pesados, teem o inconveniente d'uma difficil manutenção e acham-se por isso relegados para o segundo plano. Basta dizer que mesmo nos *tramways* o seu uso está pouco diffundido; tivemos-os

em 1870, e finalmente, nas ruas de Lisboa, mas não logramos adoptal-os definitivamente, continuando a ser empregada a tracção animal a ser exclusivamente empregada.

E a locomotiva autonoma, posto que longamente estudada em França, na Inglaterra e nos Estados-Unidos da America do Norte, ainda se arrasta no laborioso periodo dos ensaios, não tendo mesmo alguns dos typos apresentados ido além de simples projecto.

Emquanto as distancias são limitadas e as cargas reduzidas, os resultados são em geral satisfactorios com qualquer systema, e alguns caminhos de ferro chegam a ser citados como exemplos notaveis de bom serviço.

O primeiro, que o relator d'esta questão aponta, é o caminho subterraneo de Londres (*City and South London Railway*).

Extensão — 5kil,070. Rampa maxima — 33 millimetros. Linha de via dupla, cada via estabelecida n'um tubo separado, de ferro fundido, com o diametro de 3^m,19. Bitola — 1^m,42.

Comboios compostos d'uma locomotiva e tres carruagens, cada uma com 33 logares. Peso da locomotiva — 10 toneladas; de cada carruagem — 7.

Conductor de ferro L, collocado entre os carris e isolado sobre supportes de vidro á distancia de 0^m,9 uns dos outros e fixos nas travessas por meio de escapulas. Volta da corrente pelos carris da via.

Comboios com intervallos de tres minutos e meio desde as 5 horas até as 7 h. e 30' da tarde, e de cinco minutos no resto do tempo.

O segundo exemplo apontado é o caminho aereo, de Liverpool, na margem do Mersey e na parte exterior das docas.

Extensão — 9kil,500. Maxima pendente, pouco extensa — 25 millimetros. Linha estabelecida em via normal e dupla, sobre viaducto metallico e apoiado em pilares da mesma natureza.

Comboios compostos de duas carruagens automotoras, de bogies, offerecendo cada uma 57 logares. Comprimento das caixas — 13^m,70; largura — 2^m,60 (1). Bogies, de dois eixos. Rodas, de 0^m,83 de diametro. Peso de cada carruagem — 16 toneladas.

Officina fixa, no meio da linha, comprehendendo quatro machinas a vapor, *compound*, horizontaes, e respectivos dynamos. Duas machinas funcionam constantemente; a terceira sempre em pressão, trabalhando lentamente, para poder substituir, acto continuo, uma ou outra das primeiras em caso de desarranjo, e a quarta de reserva.

Conductor, de aço, em forma de L, collocado no eixo da via, como em Londres, mas repousando sobre isoladores de porcelana fixos nas travessas com o intervallo de 2^m,0. Volta da corrente, pelos carris da via.

Comboios de dez em dez minutos desde as 5 h. até as 9 h. da manhã; de cinco em cinco minutos desde as 9 h. da manhã até as 5,30 da tarde; de dez em dez minutos desde as 5,30 até as 8,30 da tarde. No segundo periodo circulam ao mesmo tempo na linha doze comboios.

Outro exemplo ainda indigitado como digno de especial menção sob o duplo ponto de vista do movimento e da tracção é o caminho do Monte-Salève, em França (Haute Savoie) e perto de Genebra, primeiro caminho de ferro, systema cremalheira, a que a electricidade foi applicada como força motriz.

Dois pontos de partida no sopé do Salève: Étrembières, a 408 metros d'altitude; Veyrier, a 428 metros. Entroncamento, em Monnetier, a 650 metros. Estação extrema em Treize-Arbres, a 1.142 metros.

Extensão total dos tres lanços, 9,100 kil. Maxima inclinação, nos dois primeiros, de 10 a 25 por cento; no terceiro, de 20 a 25. Bitola da via, 1^m,0; carris Vignoles de 15 kilog. por metro corrente, assentes sobre travessas metallicas. Cremalheira singela até o limite de rampa de 10 por cento; dobrada, além d'esse limite.

Conductor, constituido por um carril Vignoles da mesma secção e peso dos carris da via, collocado a um dos lados da via em posição invertida e fixado sobre as travessas, uma sim, outra não, por meio de um suporte metallico e com a interposição d'uma campanula de porcelana, de dupla saia. Volta da corrente, pelos carris de via.

Carruagens, automotoras, com a lotação de 40 logares, circulando isoladamente. Comprimento de bomba a bomba, 8^m,50. Numero d'eixos, 3, os extremos á distancia de 3^m,28 entre si. Diámetro das rodas, 0^m,69, sendo uma, em cada eixo, doida, e ambas as do eixo intermedio sem verdugo, para facilidade de passagem nas curvas.

Movimento de translação unicamente obtido por meio de dois carretes, que endentam na cremalheira, servindo as rodas simplesmente para o rolamento do vehiculo.

Officina fixa, movida hydraulicamente por meio d'uma queda de agua de 3^m,0 de altura e comprehendendo duas grandes turbinas Jonval, com o diametro exterior de 3^m,0 e uma pequena turbina, de 1^m,2, respectivamente em relação as duas primeiras com um grande dynamo Thury, e a terceira com um pequeno dynamo, da mesma especie, sendo a ultima para o desenvolvimento da corrente de excitação.

De verão, trinta comboios ascendentes e trinta descendentes nos dias ordinários, e apenas aos domingos e dias de inverno, tão somente quinze. As interrupções do serviço apenas em ocasiões de grandes nevadas ou quando a água gela nas camaras das turbinas.

Estes tres caminhos de ferro, ainda que sejam assentes em leito proprio e com carris salientes, e tenham velocidades proprias da sua categoria, apresentam seus resaios de *tramway*, principalmente por causa da leveza dos comboios e da força das machinas, que nos dois primeiros é apenas de 100 cavallos e no terceiro de 80.

Mas são exemplos do maximo limite que tem attingido a electricidade applicada em condições permanentes e praticas d'uma exploração regular.

A construção da locomotiva electrica de maior força labora em muitas difficuldades, que as administrações, instigadas pelos inconvenientes da locomotiva ordinaria, perseveram em estudar, não se intimidando deante da complicação e delicadeza do machinismo e da exaggeração de peso, a que os seus engenheiros são levados, como na America, onde no caminho de ferro de Baltimore e Ohio os estudos chegaram ao projecto d'uma locomotiva de 90 toneladas para a travessia subterranea da cidade de Baltimore.

A locomotiva que mais chamou a attenção do congresso em consequencia do maior numero de dados que a seu respeito haviam sido fornecidos, foi a locomotiva systema Heilmann, construida no Havre e experimentada em 1894 pela companhia de oeste, de França.

Inteiramente autonoma, produzindo em si propria a energia electrica necessaria para o funcionamento dos electro-motores; perfeitamente estavel e oppondo muito pequena resistencia nas descidas, esta locomotiva permite que o motor a vapor funcione com um numero de voltas independente da velocidade de translação, vantagem suprema em relação á locomotiva actual.

A paragem do motor durante as descidas é de grande commodidade para a lubrificação, e a passagem da locomotiva sobre os taboleiros metallicos é feita com pequenissima trepidação, não obstante o grande peso da machina.

Esta locomotiva comprehende uma caldeira cylindro-conica e duas machinas a vapor, das quaes uma faz mover directamente a machina electrica geradora e a outra um pequeno dynamo, que serve de excitador, tudo installado sobre um fixe montado sobre dois bogies de quatro eixos.

Cada um dos eixos é actuado directamente por um dynamo receptor, ligado ao aparelho gerador por um circuito especial. Diametro das rodas — 1,16.

As experiencias foram feitas em comboios ordinarios da rede de oeste com sete carruagens e velocidades maximas superiores a 100 kilometros por hora, e em comboios especiaes de grande peso com carga superior a 150 toneladas.

Da discussão, que em geral peccou pela falta de informação dos resultados praticos das experiencias da maior parte das administrações, extrahi o congresso as seguintes conclusões:

Das experiencias notificadas parece resultar que o estabelecimento d'um serviço de carruagens automoveis, com transmissão por meio de conductores, analogo até certo ponto ao serviço dos *tramways*, nenhuma difficuldade technicas apresenta.

Não podemos dizer o mesmo, no estado actual, quanto á construção de poderosas locomotivas, actuadas por estações centraes para rebocar os grandes comboios.

E', pois, muito interessante proseguir nas diversas experiencias a este respeito, bem como nas que a companhia de oeste, de França, encetou com locomotivas independentes, trazendo em si mesmas a officina productora da corrente electrica, o que offerece certas vantagens especiaes.

No tocante aos accumuladores, taes como são actualmente construidos, algumas administrações os tem empregado nas experiencias, mas somente para evitar provisoriamente o estabelecimento de conductores muito extensos.

Em certos casos especiaes de transportes de pequena velocidade, a tracção electrica é já applicada praticamente com bom exito.

(Continúa)

A. Luciano.

NOTAS DE VIAGEM

IX

O monorail systema Lartigue

Para variar, depois de lhes ter falado de grandes companhias, de enormes redes de milhares de kilometros, vou hoje contar-lhes o que vi e o que sei de um pequeno caminho de ferro, o mais original que tenho visto.

Tratarei hoje da linha de Listowel a Ballybunion, Irlanda, construida pelo systema Lartigue, isto é: um caminho de ferro sobre um só carril.

Pouco conhecido é este systema fóra da França e Inglaterra, havendo apenas até hoje duas unicas linhas a vapor construidas por elle, uma no departamento de La Loire, em França, e outra, a que eu conheci, na Irlanda. Na Russia e na Algeria tambem ha pequenas linhas Lartigue, mas servidas por tracção animal.

Será, pois, interessante uma descripção d'este novo systema de vias, destinado a pequenas linhas auxiliares.

Como o seu titulo — monorail — o indica, a via consiste n'um só carril sustido regularmente a altura de 1 metro do solo por meio de cavalletes em forma de A A, ligados entre si longitudinalmente por uma travessa, de ferro tambem, á altura de uns 0,323 do solo.

De distancia a distancia uma cruz de Santo André consolida o systema, oppondo-se á deslocação dos cavalletes no sentido longitudinal da via.

Sobre este carril central, no angulo superior dos cavalletes, é que a machina e todo o material assentam por meio de rodas de duplo rebordo, havendo, além d'essas, outras rodas em sentido horizontal na parte inferior dos vehiculos, que assentam nas longarinas que ligam os cavalletes, e servem simplesmente de guia para evitar o balanço.

O material movel é, portanto, em geral, formado por dois corpos, um a cada lado do carril, e os poucos wagons de carga que não são absolutamente divididos ao meio, tem que subordinar o seu leito á forma da via sobre a qual assentam.

As carruagens, essas, são invariavelmente duplas, uma ligada á outra pelas costas, e entre estas é que giram as rodas sobre o carril quasi á altura dos tectos dos vehiculos.

Os passageiros vão assentados de costas para a linha, não podendo vêr o caminho senão d'esse lado.

E' um inconveniente, e outros tem este systema, mas tem tambem grandes vantagens que mr. Behr, o distincto engenheiro inglez que tem tomado a peito o desenvolvimento d'este genero de linhas, põe bem em evidencia no seu folheto *Lightning Express Railway Service*.

A simplicidade na construção da via é uma das vantagens. Bastam umas travessas de madeira ou ferro sobre as quaes assentam os cavalletes; estes veem já armados, da fabrica, não havendo mais que assentarlhes o carril.

Nas differenças do nivel evita-se uma parte das rampas, augmentando ou diminuindo a altura dos cavalletes, e quando se trata de linha na vertente de montanhas, basta abrir na trincheira uns sulcos onde se encrave a base dos cavalletes e deixar a estes a saliencia necessaria para a passagem da caixa dos vehiculos.

Os descarrilamentos são impossiveis, mas, emquanto a nós e a distinctos engenheiros que temos ouvido e lido, o maior perigo está no facil deslocamento da via, que é muito vulgar em vias ordinarias, quanto mais n'estas, salientes do solo.

Como a linha é superior ao terreno, nunca ha que construir aqueductos e pontões para pequenas linhas d'agua.

Na construção de pontes a economia é grande. Basta construir uns simples pilares e sobre elles assentar a via que pôde assim reduzir-se a uma estreiteza de poucos centimetros, sendo constituida, n'este caso, por uma simples viga sobre a qual giram as rodas em que se exerce a tracção.

Para o equilibrio do material acompanha-se a viga, n'este caso, por um modesto cabo d'arame que, não supportando peso algum e servindo apenas de guia para as rodas inferiores, dura indefinidamente.

O systema Lartigue admite curvas de pequenissimo raio, podendo reduzir-se a 15 metros, e uma marcha regular de 24 kilometros, podendo elevar-se até 40.

A locomotiva, subordinada ás disposições impostas pela fórma especial da via, compõe-se propriamente de duas machinas, perfeitamente eguaes, dispostas aos dois lados do carril.

N'este ponto o monorail tem superior vantagem aos caminhos de ferro ordinarios porque, sendo o machinismo collocado a muito mais altura do solo, as peças delicadas estão mais livres da poeira.

Que, diga-se, visto que todo o comboio anda a uma certa altura do terreno, a poeira é muito menor.

Como passageiro, foi esta uma das vantagens que logo apreciei, assim que o trem se poz em marcha.

O movimento de balanço nem sempre é evitado pelas longarinas; sente-se ainda bastante nas carruagens, especialmente nas que teem as bancadas no sentido longitudinal do trem. Outros vehiculos ha que as tem em sentido transversal em compartimentos de quatro passageiros.

Com um systema tão original de via, as passagens de nivel teem que ser tambem especiaes.

São de duas fórmas:

Quando o terreno em que assenta a via, isto é os supportes ou cavalletes, é ao mesmo nivel da estrada que tem que se cruzar, um troço de linha gira sobre o seu centro, atravessando-se e deixando assim livre a estrada.

Se esta passa em nivel superior, pouco mais ou menos á altura do nivel do carril, estabelecem-se a um e outro lado duas pontes levadiças que descem sobre o carril para estabelecer a ligação da estrada, ou sóbem, fechando esta, para dar passagem aos comboios.

Em qualquer dos casos estesapparelhos são conjugados com discos de signaes, e comprehende-se que todas as precauções sejam poucas, porque, de uma ou outra fórma, estes pontos são perigosissimos, de inevitavel desastre quando a via esteja interrompida e um comboio avance.

Imagine-se, no primeiro caso, que o comboio, por falta de se restabelecer a via á sua passagem, chega a um ponto em que a linha foi deslocada e aberta. Forçosamente se precipitará n'aquelle espaço sem linha; no segundo caso irá esbarrar nas pontes que estejam descidas e o accidente será medonho!

Mr. Behr, no seu folheto a que acima me refiro e que me foi enviado de Londres com uma amavel dedicatória do distincto engenheiro, propõe a applicação da tracção electrica ao systema Monorail Lartigue, com a qual conta attingir velocidades de 200 a 250 kilometros por hora, por meio de pequenos comboios de uma ou duas carruagens, successivos quanto possivel, construindo-se uma linha de 64 milhas entre Liverpool e Manchester.

E' a grande applicação do systema que até o presente se tem limitado ás duas pequenas linhas de que falei, sendo a da Irlanda apenas uns 15 kilometros.

E no nosso parecer é n'esta applicação que melhor utilidade pôde dar o emprego do systema — pequenas linhas economicas e explorações agricolas.

Em todo o caso o Lartigue é o caminho de ferro mais original que tenho visto, constituindo uma perfeita via ferrea a cavallo, em que a alimaria é constituída pelo carril, e dispostos como ceirões os vehiculos em que vão os passageiros e a carga.

D'essa originalidade se aproveitou um congressista para n'um brinde, no jantar que nos foi offerecido em Limerick, agradecer a amabilidade das companhias irlandezas «que, depois de nos fazerem viajar em carruagem, em barco, em caminho de ferro e a cavallo, nos fizeram viajar a cavallo em caminho de ferro».

Necrologia

D. Leopoldo Gorostiza

A classe ferroviaria acaba de perder um dos seus mais distinctos membros, na peninsula; o antigo chefe do Trafego da companhia do Norte de Hespanha succumbiu depois de uma dolorosa enfermidade que de ha tempos o afastava da sua vida activa.

D. Leopoldo Gorostiza era um vulto sympathico e um empregado intelligentissimo e dos mais competentes no desempenho do difficil cargo que desde muitos annos exercia.

Comprehende-se que a direcção do trafego de uma rede ferroviaria tão extensa como a do Norte de Hespanha, rede de tão heterogeneas origens, com tão variadas ramificações, exige uma competencia, uma aptidão extraordinaria.

Na direcção d'esse difficil serviço D. Leopoldo Gorostiza deu sempre provas da mais lucida maneira de vêr e resolver as questões que affectavam a parte commercial d'aquella companhia.

E a par d'esses grandes problemas, mesmo nas pequenas questões sobre qualquer assumpto do trafego, a palavra e o conselho do distincto funcionario do Norte eram sempre insinuantes e prudentes, filhas de um espirito bem orientado.

O director da nossa *Gazeta* devia-lhe provas de consideração e estima que sempre lhe retribuiu com verdadeira amizade, e entre essas, não poucas vezes recorremos á sua leal informação para a instrucção de noticias que aqui publicámos.

Hoje essa estima desdobra-se no sentimento com que soubemos da sua morte, sentimento que da nossa mesa de trabalho enviamos ao digno director d'aquella companhia, Mr. Barat, aos nossos collegas no serviço do Trafego d'aquellas linhas e á inconsolavel familia do fallecido.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Agenda annunciadora encyclopedica. — Os srs. Moraes & Simões publicaram um interessante livrinho no genero dos que a casa Hachette, de Paris, e a Bailliere de Madrid deram á luz no anno passado.

Estes livrinhos, sendo bem feitos, são de uma grande utilidade. Trata-se de reunir em um pequeno volume, em typo miudo, todos os conhecimentos necessarios na vida diaria, na vida caseira, com receitas, explicações sobre o uso de instrumentos vulgares, um pouco de sciencias popularmente descriptas, a resolução de problemas algebricos e tudo quanto pôde ser util n'um livro de facil consulta.

Já se vê que a *Agenda* portugueza é muito mais modesta do que as estrangeiras, editadas por essas colossaes livrarias, mas é, ainda assim, muito interessante e prestavel já no primeiro anno, e promete apparecer mais completo no seguinte.

Contém uma desenvolvida parte de caminhos de ferro com as distancias kilometricas de todas as linhas, notas sobre a contribuição industrial, ephemerides, me-

mento, tabella de cambios entre Portugal, Inglaterra e Brazil, medicina domestica, formulario therapeutico, indicações sobre Lisboa, e outras terras, uteis a todos, notas scientificas sobre physica, chimica e mathematica, estações d'aguas, praias, monumentos mais importantes de Portugal, algumas posturas municipaes, receitas e conselhos, taboa das circumferencias, quadrados, cubos, raizes, etc., e muitas outras notas d'utilidade pratica.

Este util e portatil livrinho encontra-se á venda em todas as livrarias pelo modico preço de 300 réis.

COMMERCIO PORTUGUEZ

Resumo comparativo do movimento de mercadorias, de janeiro a maio de 1894-1895

VALORES EM MIL RÉIS

Importação para consumo

| | 1894 | 1895 |
|---|------------|------------|
| Animaes vivos..... | 504:144 | 742:091 |
| Materias primas para as artes e industrias | 6.197:159 | 6.171:050 |
| Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.. | 2.130:142 | 2.292:449 |
| Substancias alimenticias | 6.345:783 | 5.865:039 |
| Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos..... | 697:497 | 623:199 |
| Manufacturas diversas..... | 997:440 | 1.101:348 |
| Taras | 26:235 | 46:164 |
| Somma | 16.898:400 | 16.841:340 |
| Ouro e prata em barra e em moeda..... | 69:658 | 1.048:566 |
| Total..... | 16.968:058 | 17.889:906 |

Exportação nacional e nacionalisada

| | | |
|---|------------|------------|
| Animaes vivos..... | 526:576 | 913:773 |
| Materias primas para as artes e industrias | 2.301:672 | 2.299:561 |
| Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.. | 369:495 | 399:599 |
| Substancias alimenticias..... | 5.529:841 | 6.181:830 |
| Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos..... | 35:800 | 44:392 |
| Manufacturas diversas..... | 720:827 | 682:603 |
| Somma..... | 9.484:211 | 10.521:758 |
| Ouro e prata em barra e em moeda..... | 2.283:491 | 898:609 |
| Total..... | 11.767:702 | 11.420:367 |

Exportação estrangeira e ultramarina

| | | |
|---------------------------------------|-----------|-----------|
| Reexportação ... | 5.486:728 | 4.313:165 |
| Transito | 827:809 | 873:079 |
| Diversas mercadorias. } Somma..... | 6.314:537 | 5.186:244 |
| Ouro e prata em barra e em moeda..... | - | 540 |
| Total..... | 6.314:537 | 5.186:784 |

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos Caminhos de ferro Meridionaes

Por ordem do conselho de administração e do conselho fiscal é convocada a assemblea geral d'esta companhia a reunir em 26 de dezembro proximo futuro, na rua d'El-Rei, 117, 3.º andar, em sessão extraordinaria, para os fins presentes nos artigos 23.º e 43.º dos estatutos.

O deposito das acções ao portador deve ser feito na caixa d'esta companhia quinze dias antes do dia da reunião.

Lisboa, 23 de novembro de 1895. — O secretario interino, João Antonio Pinto.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 30 de novembro de 1895.

A situação dos mercados estrangeiros, depois de uma ligeira melhora, aggravou-se novamente, parecendo que só reentrará na sua normalidade liquidadas situações, que parecem achar-se bastante comprometidas. A questão do Oriente também tem concorrido para a hesitação e retrahimento geral dos mercados naturalmente perturbados com o receio de complicações internacionaes, dada a intervenção das potencias na Turquia. No entretanto, depois de grandes oscillações, especialmente nos valores ottomanos, o equilibrio tende a restabelecer-se. De todos os fundos estrangeiros o mais bem tratado foi o 3 0/0 portuguez, que ficou firme a 25 1/4.

Annuncia-se para os principios de dezembro a troca das antigas obrigações e titulos provisionarios da Companhia Real dos Caminhos de Ferro pelas novas obrigações. O coupon de 1 de janeiro de 1896 já será pago por estes titulos. Também se dá por concluido o accordo ou contracto entre o governo e o Banco Ultramarino para a regularização da circulação monetaria na provincia de Angola. O contracto é na sua essencia o que aqui mencionamos n'uma das nossas anteriores revistas. O governo receberá todos os lucros da recunhagem e terá partilha nos da cunhagem. As notas e cedulas da fazenda serão retiradas da circulação e resgatadas.

No mercado de Lisboa houve mais alguma animação nas transacções, mas a Bolsa continuou no mesmo estado apathico, natural influencia da situação dos mercados externos. Houve facilidade de dinheiro para bons descontos a 6 0/0. Para reportes, porém, não houve tanta facilidade, mantendo-se a taxa de 6 1/2 0/0. As inscrições mantiveram-se firmes a 36,30. Houve procura de obrigações de 4 0/0 (empréstimo de 1888) que ficam a 17\$100 réis. As de 4 1/2 internos regularam a 47\$700 réis. Para as de 4 0/0 ha procura a 42\$000 réis, mas sem offerta. Continuou a preferencia para as obrigações prediaes.

Melhoraram as abrigações da Companhia das Aguas, sendo procuradas as de coupon a 70\$000 réis, exigindo os vendedores 71\$000. As obrigações *Loanda-Ambaca* foram procuradas a réis 73\$000. Continuamos a considerar injustificada a situação d'este papel, que é dos que mais vantagens offerece e dos que mais garantidos estão. Ou estamos muito enganados, ou dentro em pouco os titulos *Loanda-Ambaca* hão de ter uma alta importante. As acções dos bancos sustentam as suas cotações: Banco de Portugal, 124\$500 réis; Lisboa & Açores, 106\$300; Commercial de Lisboa, 105\$000 réis; Nacional Ultramarino, 57\$000.

Nos ultimos dias augmentou a procura do papel cambial. O cheque sobre Londres regulou a 41 15/16 e sobre Paris a 68 1/2. O cambio Rio-Londres voltou a 9 1/4. O premio da libra no nosso mercado regulou a 1\$200 réis, tendo sido pequena a exportação do ouro.

Não são animadoras as noticias acerca da situação economica e financeira da provincia de Angola. É sensível o decrescimento do movimento commercial e o rendimento das alfandegas este anno deve ser inferior n'um terço ao do anno passado. Com as despesas extraordinarias ultimamente realizadas com a occupação de Lunda, colonia penal agricola e esquadrão do planalto, absorveram quasi todas as disponibilidades, tendo de se recorrer a meios extraordinarios para fazer os pagamentos d'outubro. A situação financeira póde d'um momento para outro tornar-se alli bastante grave se se lhe não acudir de prompto.

J. F.

Curso dos cambios, descontos e agios

| | Dinh. | Papel | | |
|--------------------|---------|----------|--------------------------------|--------|
| Londres 90 d/v... | 42 1/16 | 42 | Desconto no Banco de Portugal. | 6 0/0 |
| " cheque.. | 41 7/8 | 41 13/16 | No mercado..... | 6 0/0 |
| Paris 90 d/v..... | 679 | 680 | Agio Buenos Ayres | 233 |
| " cheque. | 682 | 683 | Cambio Brazil... | 9 3/8 |
| Berlim 90 d/v..... | 276 | 277 | Premio libra..... | 1\$220 |
| " cheque ... | 279 | 281 | | |
| Francfort 90 d/v.. | 276 1/2 | 277 1/2 | | |
| " cheque | 279 1/2 | 281 1/2 | | |
| Madrid cheque ... | 960 | 965 | | |

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

| BOLSAS | NOVEMBRO | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------------------------|----------|---------|---------|---------|--------|---------|--------|---------|---------|--------|---------|---------|--------|---|
| | 16 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | — |
| Lisboa: Inscrições assent... | 36,20 | 36,25 | 36,30 | 36,40 | 36,40 | — | 35,40 | 36,25 | 36,23 | 36,25 | 36,25 | 36,30 | 36,25 | — |
| » coupon..... | 36,10 | 36,15 | 36,20 | 36,25 | 36,30 | 35,32 | 36,20 | 36,15 | — | 35,18 | — | 36,10 | 36,10 | — |
| Obrig. 4 0/0 1888..... | 17,050 | — | — | — | 17,100 | — | — | — | 17,050 | 17,050 | — | — | 16,600 | — |
| » 4 0/0 1890 assent... | — | — | 41,800 | 41,800 | — | — | — | 42,400 | — | — | 42,400 | 42,500 | — | — |
| » 4 0/0 1890 coupon... | — | — | 41,800 | — | — | — | — | 42,100 | 42,100 | — | 42,200 | — | — | — |
| » 4 0/0 1890 externo .. | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| » 4 1/2 0/0 assent..... | — | — | 47,700 | 47,900 | 48,000 | — | 48,300 | 48,500 | — | 48,500 | 48,500 | — | — | — |
| » 4 1/2 0/0 coup. int.... | 17,500 | — | 47,600 | 47,700 | 47,800 | — | 48,000 | — | — | — | — | 48,000 | — | — |
| » 4 1/2 0/0 externo..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| » Tabacos coupon..... | — | — | 103,300 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Ações B. de Portugal..... | — | 124,100 | 124,500 | 124,500 | — | 124,000 | — | — | 124,500 | — | — | 124,000 | — | — |
| » » Commercial..... | — | — | — | — | — | 105,000 | — | 105,100 | 104,800 | — | 105,000 | — | — | — |
| » » N. Ultramarino.... | — | — | 56,500 | 56,500 | — | — | 57,000 | 57,000 | 57,000 | 57,000 | 57,000 | — | — | — |
| » Tabacos coupon..... | — | — | — | — | — | 66,900 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| » Comp. Real..... | — | — | — | — | — | — | — | — | 13,000 | — | — | — | — | — |
| Obrig. prediaes 6 0/0 .. | — | — | — | — | — | — | — | — | 94,300 | — | 94,300 | 94,300 | 94,300 | — |
| » » 5 0/0 .. | 91,500 | 91,400 | 91,500 | 91,500 | — | 91,500 | — | — | 91,400 | — | 91,400 | 91,500 | — | — |
| » Comp. Real 3 0/0 .. | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 29,500 | — | — |
| » C. Nacional .. | — | 25,000 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 25,000 | — |
| » Atravez Africa..... | — | 74,500 | — | 74,000 | 73,500 | — | — | — | 74,000 | 74,500 | 74,500 | 74,500 | 74,500 | — |
| Paris: 3 0/0 portuguez | 25,62 | 25,68 | 25,37 | 24,93 | 25,25 | 25,25 | 25,18 | 25 | 25,25 | 25,06 | 25,37 | 25,31 | 25,25 | — |
| Ações Comp. Real..... | — | 65 | — | 62 | 60 | — | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | — | — |
| » Madrid-Caceres | 41,75 | — | 42,25 | 42 | 41,50 | — | — | — | — | — | — | 41 | — | — |
| » Norte de Hespanha .. | 88 | 92 | 91 | 88 | 90 | 87 | — | 87 | 87 | 98 | — | 88 | — | — |
| » Mad. Zaragoza..... | 120 | 121,50 | 120 | 115 | 116 | 120 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| » Andaluzes..... | 133 | 136 | — | 132 | 135 | 130 | 124 | 124 | 124 | 125 | 127 | 128 | — | — |
| Obrig. Comp. Real..... | 129 | — | 126 | 126 | 126 | 126 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| » C. Beira Alta..... | 75 | 75 | 75 | 75 | 74,50 | 74,50 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| » Madrid-Caceres..... | 130 | 130 | 131 | 131 | 130 | 131 | 130 | 125 | 125,25 | 125 | 130 | — | — | — |
| » N. Hesp. (1. ^a hyp.) .. | 236 | 236 | — | — | — | 230 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Londres: 3 0/0 portuguez... | 25,37 | 25,75 | 25,62 | 25,25 | 25,25 | 25,25 | 25,25 | 25,25 | 25,37 | 25,62 | 25,62 | 25,37 | 25,25 | — |
| Obrig. Atravez Africa..... | 70 | 70 | 70 | 70 | 71 | 71 | 71 | 71 | 71 | 71 | 70 | 70 | 70 | — |
| Amsterdam: Atravez Africa. | 65,50 | 65,50 | 65,50 | 65,50 | 65,50 | 64,12 | 64,12 | 64,12 | 64,12 | 64,12 | 64,12 | 64,12 | 64,12 | — |
| Bruxellas: Atravez Africa.. | 71 | 71 | 71 | 71 | 71 | 71 | 71 | 71 | 71 | 71 | 71 | 71 | 71 | — |

Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

| Linhas | Período de exploração | RECEITAS NO PERÍODO | | | | | | DESDE 1 DE JANEIRO | | | | |
|--|-----------------------|---------------------|------------|-------------------|----------|------------|-------------------|--------------------|----------------|----------------------|-------------|---|
| | | 1895 | | | 1894 | | | Totaes | | Diferença a favor de | | |
| | | Kil. | Totaes | Kilome- tricas | Kil. | Totaes | Kilome- tricas | 1895 | 1894 | 1895 | 1894 | |
| COMPANHIA REAL | de a | | Réis | Réis | | Réis | Réis | Réis | Réis | Réis | Réis | |
| | Antiga rede | 5 11 Novemb | 690 | 61:515.000 | 89.152 | 690 | 59:121.478 | 85.683 | 2.651:119.000 | 2.472:686.215 | 178:432.785 | - |
| | enova não | 12 18 " | " | 61:781.000 | 89.537 | " | 59:121.478 | 85.683 | 2.712:900.000 | 2.531:807.693 | 181:092.307 | - |
| | garantida. | - - - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Nova rede | 5 11 Novemb | 380 | 6:411.000 | 16.871 | 380 | 6:402.522 | 16.848 | 301:875.000 | 287:310.060 | 14:564.940 | - | |
| | garantida. | 12 18 " | " | 6:005.000 | 15.802 | " | 6:402.522 | 16.848 | 307:880.000 | 293:712.582 | 14:167.418 | - |
| Sul e Sueste... | - - - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 10 16 Setemb | 475 | 17:680.230 | 37.221 | 475 | 19:194.595 | 40.409 | 505:941.655 | 507:900.625 | - | 1:958.970 | |
| | 17 23 " | " | 17:509.470 | 36.862 | " | 19:050.510 | 40.106 | 523:451.125 | 526:951.135 | - | 3:500.010 | |
| Minho e Douro. | 24 30 " | " | 16:726.835 | 35.214 | " | 18:308.220 | 38.543 | 540:177.960 | 545:259.355 | - | 5:081.395 | |
| | - - - | 353 | - | - | 353 | - | - | - | - | - | - | - |
| | - - - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Beira Alta..... | 29 4 Novemb | 253 | 8:984.386 | 35.511 | 253 | 8:094.269 | 31.993 | 258:031.449 | 235:615.585 | 22:415.864 | - | |
| | - - - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Nacional (Mi- randella e Vi- zeu)..... | 8 14 Outub. | 105 | 1:544.889 | 14.713 | 105 | 1:367.728 | 13.025 | 51:843.784 | 47:933.057 | 3:910.727 | - | |
| | 15 21 " | " | 1:340.038 | 12.762 | " | 1:311.224 | 12.487 | 53:183.822 | 49:244.281 | 3:939.541 | - | |
| Guimarães..... | - - - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 10 16 Setemb | 34 | 1:700.910 | 50.026 | 34 | 1:837.270 | 54.037 | 51:644.199 | 48:807.978 | 2:836.221 | - | |
| | 17 23 " | " | 1:557.930 | 45.821 | " | 1:668.945 | 49.086 | 53:202.129 | 50:476.923 | 2:725.206 | - | |
| Norte de Hesp- anha | - - - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 28 3 Novemb | 3656 Ps. | 1.750.989 | Ps. 478 | 3393 Ps. | 1.647.063 | Ps. 451 | Ps. 70.323.473 | Ps. 74.494.617 | - | 4.171.144 | |
| Madrid — Zara- goza—Alican- te..... | 4 10 " | " | 1.815.823 | 496 | " | 1.705.416 | 468 | 72.339.296 | 76.290.033 | - | 3.860.737 | |
| | - - - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Andaluzes | 29 4 Novemb | 2927 | 1.057.851 | 361 | 2672 | 1.006.925 | 376 | 43.788.471 | 43.931.322 | - | 142.851 | |
| | 5 11 " | " | 1.185.927 | 405 | " | 1.042.778 | 390 | 44.974.398 | 44.974.101 | 297 | - | |
| | 12 18 " | " | 1.120.618 | 382 | " | 1.001.430 | 342 | 46.095.017 | 45.975.531 | 119.485 | - | |
| | 22 28 Outub. | 1067 | 313.664 | 293 | 1067 | 338.806 | 317 | 42.835.966 | 42.801.481 | 34.485 | - | |
| Zafra a Huelva. | 29 4 Novemb | " | 344.121 | 323 | " | 377.835 | 354 | 13.180.088 | 13.179.316 | 772 | - | |
| | - - - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Zafra a Huelva. | 5 11 Novemb | 180 | 52.252 | 290 | 180 | 38.588 | 214 | 2.067.916 | 2.311.155 | - | 243.239 | |
| | 12 18 " | " | 52.396 | 291 | " | 42.348 | 235 | 2.120.313 | 2.353.503 | - | 233.196 | |
| | - - - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | - - - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

Os caminhos de ferro na Hungria

Segundo um relatório publicado no *Bulletin de la Commission Internationale du Congrès des Chemins de Fer*, os caminhos de ferro na Hungria dividem-se pela forma seguinte:

Linhas principaes:

| | Kilo metros explorados |
|--|------------------------|
| Caminhos de ferro do Estado..... | 7.239 |
| Caminhos de ferro particulares..... | 1.341 |
| Total..... | 8.580 |
| Linhas de interesse local..... | 4.238 |
| Total geral..... | 12.818 |
| Caminhos de ferro urbanos e commerciaes (comprehendendo os funiculares e os de cremalheira)..... | 1.706 |
| Caminhos de ferro de minas, fabricas, officinas, etc..... | 750 |

Dos 12.818 kilometros pertencentes ás linhas que servem o trafego geral, 10.434 são explorados pelo Estado.

Considera-se geralmente como concluida a rede de linhas principaes na Hungria, por isso que desde 1892 tem sido construidos 442 kilometros, dos quaes 435 de linhas de interesse local, e apenas 7 de linha principal.

Os 435 kilometros representavam 11 linhas locais com a extensão de 9 a 81 kilometros.

Nos fins de 1893 estavam pedidas 75 concessões para a construcção de 4 176 kilometros de caminhos de ferro locais, das quaes foram dadas até agora 62, n'um total de 3.506 kilometros.

O material circulante das linhas principaes e das secundarias comprehende:

126 locomotivas, sendo 21 de via estreita.

275 carruagens, sendo 51 de via estreita.

97 vehiculos de serviço, sendo 13 de via estreita.

1.907 wagons, sendo 525 de via estreita.

O material circulante dos caminhos de ferro urbanos e communaes é o seguinte:

24 locomotivas, 2 locomoveis, 75 carruagens electricas, 560 carruagens, 115 wagons e 1.694 cavallos.

Quanto ao material circulante pertencente aos caminhos de ferro de minas, fabricas, etc., não é possível dar-se a sua composição exacta.

O trabalho effectuado durante o anno de 1893 por todo o material referido foi o seguinte:

68,3 kilometros por locomotiva e por dia.

189,5 " " eixo de carruagem e por dia.

68,7 " " " wagon e por dia.

É notavel que, sobre os 4.238 kilometros de caminhos de ferro locais, só 263 são de via estreita, isto é, apenas, uns 6 por cento.

Não obstante, como acima se vê, agora é que principia ali o desenvolvimento d'estas linhas que, no caso de serem approvadas todas as concessões pedidas, attingirão em breve quasi 50 por cento da rede ordinaria.

Nova descoberta

Na America está sendo adoptado com exito o petroleo para a alimentação das locomotivas, provando as experiencias realizadas que o carvão tem menor poder

calorifico do que o petroleo, sendo no entanto este mineral muito mais barato.

Na Europa, em Inglaterra, a linha de Eastern tem ao seu serviço ordinario 25 locomotivas alimentadas com um novo combustivel constituido pela mistura do oleo de algodão, oleo de creosote, e de residuos de petroleo. Uma tonelada d'este liquido equivale, como potencia calorifica, a duas toneladas de carvão.

O systema das machinas permite o emprego do carvão como combustivel, reservando-se o petroleo para quando se deseja elevar excepcionalmente a pressão ou produzir fogo sem fumo, na travessia das cidades, por exemplo.

Sempre que isto seja preciso, pôde reduzir-se o fogo do carvão ao minimo, passando unicamente a empregar-se o petroleo.

A mesma linha emprega, no entanto, locomotivas só de petroleo em viagens extensas, levando os comboios muito mais velocidade do que a usual.

O regimen dos caminhos de ferro na Turquia

E' rigorosa em extremo a disciplina adoptada nos caminhos de ferro turcos; a menor negligencia é castigada severamente e, em caso d'accidente, todos os empregados tem uma parte da responsabilidade, chegando muitas vezes a estar presos por largo tempo.

Todo o individuo estranho que percorra a linha é multado em 5 francos, e dos animaes ali encontrados não se faz entrega sem que os donos paguem fr. 1,25 de multa pelos cães, carneiros e outros pequenos animaes e 15 fr. pelos cavallos, bois, etc.

Os objectos perdidos só são restituídos mediante pagamento d'uma taxa especial. Os passageiros são tratados militarmente. Para a compra de bilhetes deve entregar-se a importancia exacta; quando haja troco a fazer, o bilheteiro guarda 4 % de commissão.

Cada bilhete dá direito ao transporte de 50 kilogr. de bagagem.

LINHAS PORTUGUEZAS

O Sud-express. — A companhia dos wagons-leitos tem continuado as combinações para a melhoria do serviço d'este comboio.

O material será melhorado (e já o foi, substituindo-se a carruagem restaurante) adoptando-se, entre Medina e Lisboa, vehiculos eguaes aos que fazem serviço além d'aquella estação.

Parece que desde 15 de dezembro a chegada dos comboios a Lisboa será ás 10 1/2 da manhã, seguindo para isso directos sem a actual demora em Medina, que ficará reduzida a 20 minutos.

Para o proximo anno o horario será alterado, sendo a partida de Lisboa pelas 6 horas da tarde e a chegada a Paris pelas 10 1/2 da manhã.

Loanda a Ambaca. — Diz um correspondente de Loanda para o *Commercio do Porto*:

«Consta-nos que em janeiro do proximo a no se abre uma nova estação do caminho de ferro, 8 kilometros acima da ultima estação, que é a de Queta, no kilometro 300. O sitio onde vae abrir-se a nova estação denomina-se Bábá e não Baba como muita gente lhe chama.

«A companhia está marcando umas pequenas variantes de Bábá até a Possa, que têm por fim reduzir os movimentos de terra. Está estudando tambem

de Bába para cima a collocação, ou por outra a substituição dos aterros altos mas pouco extensos por viaductos metallicos, montados em columnas a helice.

«Affirmam-nos que, com estas modificações, realiza a companhia uma economia superior a 200:000:000 réis.»

Lourenço Marques. — Reuniu no dia 18 do mez passado a camara de commercio de Pretoria, sendo-lhe communicado pelo sr. Kretschmar, secretario geral da companhia neerlandeza, que as auctoridades portuguezas podiam dispôr de mais cinco locomotivas para o serviço da linha ferrea de Lourenço Marques, e que a mesma companhia podia descarregar ali, dos seus navios, 500 toneladas por dia.

Os operarios da Companhia Real. — A commissão administrativa attendeu ao pedido dos operarios carpinteiros que ficaram sem as suas ferramentas no incendio, e mandou que lhe sejam fornecidas ferramentas novas.

Tremvias de Lisboa. — A companhia Carris, com o fim de evitar o trasbordo na rampa de Santos aos passageiros que vão ou veem pela linha da Pampilha, vae construir via estreita em todo o percurso até á Avenida.

D'esta forma os carros da via estreita sô não circularão entre Algés e o Caminho de Ferro, pelo Aterro, unica linha que fica na antiga bitola.

Beira. — Está já concluido o estudo do caminho de ferro da Beira a Serra, mandado fazer pela companhia de Moçambique.

Esta linha pôde ser de uma grande importancia por servir uma região fertil e ir aproveitar a uma parte da Zambezia.

Segundo nos consta, o traçado projectado não vae a Serra, mas a Lamdoma, nova povoação na margem esquerda do Zambeze. Tem aproximadamente a extensão de 266 kilometros.

Município-Bibliotheca. — A companhia do ascensor Município-Bibliotheca requereu para emitir 20:000:000 réis em obrigações.

O sr. ministro das obras publicas mandou já ouvir a procuradoria geral da corôa sobre o assumpto.

Sul de Angola. — De Angola dizem que a commissão de estudos dos caminhos de ferro do sul d'aquella provincia, tendo chegado a Benguella no dia 5 de outubro, ia proceder ao reconhecimento á vista primeiro entre Mossamedes e a serra da Chelu, e depois entre Quillengés e a bahia dos Elephantes, seguindo-se afinal o reconhecimento de Caconda.

Beira-Baixa. — Em consequencia da interrupção da circulação entre Belmonte e Benespêra ha trasbordo de passageiros n'este ponto e as expedições que tenham de passar para além d'elle só se acceitam com reserva pelos prazos de transporte.

LINHAS HESPAÑOLAS

Linhas estrangeiras em Hespanha. — Segundo uma estatistica publicada por uma revista hespanhola, dos 12.826 kilometros de linhas ferreas que existem em Hespanha, 10.541 são explorados por companhias estrangeiras: inglezas, francezas, etc.

Pela referida estatistica se conclue que são explorados por empresas genuinamente hespanholas apenas 539 kilometros de via larga e 1.206 de via estreita.

Plasencia a Astorga. — Caminham rapidamente os trabalhos de construcção d'esta nova linha, sendo de presumir que termine ainda este mez o tunnel entre a estação e a ponte sobre o Douro. Até Perdigon está a via assente, devendo ficar concluido para o fim do anno o troço até Salamanca.

De Astorga a Benavente está a terminar o assentamento da via e espera-se que a construcção da ponte sobre o Esla, entre Bena-

vente e Zamora, esteja concluida em março proximo, devendo, se assim fôr, a linha abrir por completo á exploração em maio.

Malaga a Gibraltar. — A companhia que construe esta linha resolveu abrir concurso para a construcção de um troço de 17 kilometros de extensão.

Segovia a Granja e Balsain. — Foi prorogado por dois annos o praso para a conclusão do tremvia de Segovia a Granja e Pradera de Balsain.

Pamplona a Irun e Pasages. — Tem sido acolhida com o melhor entusiasmo o projecto de ligar Irun a Pamplona e Pasages por meio de um caminho de ferro.

Alguns esclarecimentos sobre a projectada construcção d'esta linha ferrea reduzida: ligará Pamplona com Irun, passando por Ulzama e Santesban, partindo d'esta villa um ramal que irá terminar em Elizondo. O comprimento total da linha principal será de 107 kilometros. Os gastos de construcção estão calculados em 10.324.054,10 pesetas, ou seja 95.625 pesetas por kilometro.

Pelos calculos dos organizadores da empresa, a nova linha deve dar o rendimento de 5 %.

Madrid, Burgos e Santia. — Começaram já os trabalhos de gabinete relativos á construcção d'esta nova linha, estando a sede dos serviços montada em Burgos.

Olot a Girona. — Foi inaugurada a primeira secção d'esta linha na extensão de 22,700 kilometros. O serviço de comboios foi estabelecido de forma a permittir perfeita ligação com os trens procedentes de Port-Bou e de Barcelona.

Calatayud-Teruel-Sagunto. — Está organizada uma empresa para levar a effeito a construcção d'esta linha, constando que será nomeado presidente do conselho de administração D. Segismundo Moret.

Novas linhas. — Foi auctorizado o estudo de um novo caminho de ferro que, partindo de Crusada, na linha de Trubia a Avilés, vá terminar no porto de Musel, na extensão de 10 kilometros aproximadamente.

Estão concluidos os estudos do caminho de ferro de via estreita que servirá Orense, Verin e Chaves.

Aranjuez a Cuenca. — Está ainda interrompida a linha de Aranjuez a Cuenca, entre Tarracon e Huete. Esta demora no restabelecimento de serviço tem chamado reparos geraes, pois a interrupção referida data dos primeiros temporaes que invadiram a península.

Se fosse em Portugal seria curioso lêr-se o que a tal respeito diria a imprensa diaria...

LINHAS ESTRANGEIRAS

FRANÇA

Está a generalizar-se por forma extraordinaria o emprego do bico Auer em illuminações de toda a especie.

A grande companhia de Paris-Leão-Mediterraneo não só adoptou o bico Auer nas suas principaes estações, como tambem no proprio serviço de comboios, utilizando-o com bom exito nos trens rapidos entre Paris-Trouville.

Em 23 estações d'esta companhia estão montados 4.596 bicos.

Foi organizada em Paris, uma nova sociedade intitulada *Companhia de tramways electricos de Paris e arrabaldes*, com o fim de construir e explorar diversas linhas de tramways de tracção mechanica entre Paris e os seus arredores.

Com a aproximação do anno de 1.900 vão tomando incremento os preparativos da Exposição Universal que n'aquelle anno se realizará em Paris.

Uma das questões mais discutidas tem sido com certeza a que tem por fim melhorar os transportes em Paris, projectando-se desde já a construcção de uma linha ferrea ao longo da margem esquerda do Sena e de mais cinco linhas de tramways mechanicos.

ITALIA

O governo italiano, no dizer de jornaes officiosos, parece emfim interessar-se pela perfluração do Simplon e por consequencia pela projectada ligação das linhas ferreas suissas com as de Italia, assumpto de que já nos occupámos em tempo.

Segundo lemos nos referidos jornaes, depois das conferencias realizadas em Berne, o governo italiano pensa facilitar por todos os meios a execução da gigantesca obra, permittindo a livre entrada de todo o machinismo e mais material necessario. Não se pronunciou, porém, ainda sobre a parte mais importante do assumpto: o concurso financeiro das provincias italianas mais directamente interessadas na execução do projecto.

ALLEMANHA

Berlim acaba de inaugurar a sua primeira linha de caminho de ferro electrico, entre Gesundbrunnen e Pankow.

A nova linha é de conductor aereo, mede 3 kilometros, é quasi toda de via dupla, apresentando em todo o seu trajecto apenas duas curvas, uma de 300 outra de 150 metros de raio.

A velocidade dos comboios é de 15 a 20 kilometros por hora.

INGLATERRA

Foi recentemente inaugurado ao serviço publico em Londres, o tunnel que liga Blackwell e Greenwich, o trabalho mais monumental da engenharia moderna.

O custo d'esta obra foi de 20 milhões de libras. Mede o tunnel 1860 metros sendo 402 propriamente sob o Tamisa e a sua largura permitirá o estabelecimento de duas linhas ferreas.

RUSSIA

Os trabalhos do Transsiberiano avançam rapidamente. A secção já concluída representa 1.518 verstes de via ferrea, ou seja mais da quinta parte da extensão total da linha.

Este caminho de ferro virá exercer, como dissemos, uma influencia notavel sobre a actividade economica da Russia, promovendo o desenvolvimento das relações commerciaes entre a Europa e a Asia e valorizando extraordinariamente as riquezas da Siberia oriental, até hoje quasi improductivas.

A companhia do Moscoukiew-Varonege está estudando a construcção das linhas de Brianks a Lgoff, e de Woroshba a Serednaja-Buda.

Para fazer face a estes trabalhos está auctorizada a emitir obrigações garantidas pelo Estado, na importancia total de 4.750.000 rublos.

TURQUIA

A sociedade ottomana dos caminhos de ferro de Smyrna-Casaba realizou com grande solemnidade a inauguração das obras do caminho de ferro de Ala-Chehir a Kara Hissar que terá 250 kilometros de extensão.

Esta linha ligará com a de Smyrna a Ala-Chehir, prefazendo o total de 419 kilometros.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro atravez d'Africa

Relatorio do conselho d'administração e parecer do conselho fiscal

Apresentados em assembléa geral de 11 de novembro de 1895

Senhores accionistas. — Em cumprimento do disposto nos artigos 52.º e 53.º dos estatutos, temos a honra de submeter á vossa apreciação o relatorio dos actos da nossa administração até 30 de junho do corrente anno, accusando os livros n'essa data o seguinte :

Balanço da Companhia Real dos Caminhos de Ferro atravez d'Africa

| | | |
|--|-----------------|-----------------|
| Capital..... | — | 3.600:000\$000 |
| Accionistas | 866:250\$000 | — |
| Obrigações..... | — | 8.466:300\$000 |
| London & Brazilian Bank, Limited..... | 427\$949 | — |
| Obrigações em ser..... | 1.133:820\$000 | — |
| Diferença na emissão..... | 1.990:024\$200 | — |
| Encargo do art. 57.º do estatuto..... | 120:000\$000 | — |
| Fundo de reserva..... | — | 120:000\$000 |
| Mala Real Portuguesa..... | 180:000\$000 | — |
| Knowles & Foster..... | 23\$400 | — |
| Contracto de construcção..... | 8.412:797\$100 | — |
| Devedores | 69:000\$000 | — |
| Propriedades..... | 55:430\$572 | — |
| Obrigações sorteadas por pagar..... | — | 3:060\$000 |
| Moveis e utensilios..... | 20:544\$786 | — |
| Letras a pagar..... | — | 540:000\$000 |
| Penhor | 210:495\$000 | — |
| Responsabilidade da Sociedade Constructora do caminho de ferro d'Ambaca..... | — | 210:495\$000 |
| <i>CA transportar....</i> | 13.058:813\$007 | 12.939:855\$000 |

| | | |
|---|-----------------|-----------------|
| Transporte..... | 13.058:813\$007 | 12.939:855\$000 |
| Linha em construcção e material..... | 449:797\$756 | — |
| Deposito no Banco de Portugal..... | 29\$422 | — |
| Thesouro portuguez, conta a amortizar..... | — | 1.612:541\$407 |
| Trustees | 211:336\$779 | — |
| Marcuard Krauss & Cie..... | 431\$017 | — |
| Caixa..... | 15:935\$728 | — |
| Sociedade Constructora do Caminho de ferro d'Ambaca | 557:735\$449 | — |
| Variantes e obras a mais..... | 258:317\$249 | — |
| Reís | 14.552:396\$407 | 14.552:396\$407 |

Serviço de coupons e amortização. — Mais uma vez nos cumpre agradecer aos nossos Trustees e ao seu muito digno secretario a forma porque concorreram para o regular andamento d'este serviço.

Empregados da Companhia. — Continuam a mostrar-se dignos da vossa estima e zelosos no cumprimento das suas obrigações.

Mala Real Portuguesa. — Como sabeis, foi homologada a concordata d'esta empresa, correndo agora a questão os seus tramites.

Senhores accionistas. — Com a conclusão da 7.ª secção estão actualmente em exploração 300 kilometros do nosso caminho de ferro, tendo sido abertos :

do kilometro 261 ao 280 em 29 de julho de 1894
 " " 281 " 287 " 28 " setembro de 1894
 " " 288 " 300 " 9 " junho p. p.

Estes ultimos treze kilometros poderiam ter sido abertos á exploração em fins de dezembro do anno findo, se as chuvas torrencias e o grande movimento de mercadorias entre Loanda e Canhoca (kilometro 287), dificultando o transporte de materiaes, não tivessem impedido o assentamento da linha.

A estação de Canhoca, centro e coração de Cazengo e para a qual converge farto commercio do interior, conjunctamente com os productos agricolas de Cazengo e Golungo, originou a fundação de um povoado importante e, consequentemente, um accrescimento de movimento e tráfego difficil de satisfazer na quadra das chuvas, a mais laboriosa d'aquelle clima.

As obras de arte entre o kilometro 260 e 280 são as seguintes :

| | |
|---------------------------------------|----|
| Aqueductos de 0 ^m ,80..... | 33 |
| " " 1 ^m ,00..... | 9 |
| " " 1 ^m ,20..... | 30 |
| " " 1 ^m ,50..... | 12 |
| " " 2 ^m ,00..... | 1 |
| Ponte " 10 ^m ,00..... | 1 |

Do kilometro 280 a 287 :

| | |
|--|----|
| Aqueductos de 0 ^m ,80..... | 1 |
| " " 1 ^m ,00..... | 10 |
| " " 1 ^m ,20..... | 1 |
| " " 1 ^m ,50..... | 7 |
| " " 2 ^m ,00..... | 2 |
| Pontes metallicas de 2 ^m ,00..... | 1 |
| " " 3 ^m ,00..... | 1 |
| " " 10 ^m ,00..... | 1 |
| " " 15 ^m ,00..... | 1 |

Do kilometro 287 ao 300 :

| | |
|--|----|
| Aqueductos abobadados de 1 ^m ,00..... | 2 |
| " " 2 ^m ,00..... | 4 |
| " " 3 ^m ,00..... | 5 |
| Pontes metallicas de 1 ^m ,00..... | 1 |
| " " 1 ^m ,50..... | 9 |
| " " 2 ^m ,00..... | 13 |
| " " 3 ^m ,00..... | 12 |
| " " 4 ^m ,00..... | 6 |
| " " 6 ^m ,00..... | 4 |
| " " 10 ^m ,00..... | 2 |

Além d'isto construiu-se : as estações da Canhoca e Queta, e, na via em exploração, nove casas de guarda, tomas de agua, collocação de basculas, um armazem para 1.500 toneladas de carvão, uma officina de carpinteiros e armazem da exploração; um pontão de 2^m,00, 3 de 2^m,50, 4 de 4^m,00 e um de 6^m,00 para dar vassão ás aguas das chuvas, defendendo os aterros.

Na 8.ª secção está atacado o trabalho nos kilometros 300 ao 308, 316, e 326 ao 340. Entre os kilometros 300 a 308 está o trabalho em mais de meia construcção e deve estar concluido antes do fim do corrente anno. Do 306 ao 316, especialmente do 309 ao 316, é o trabalho difficilissimo.

Segundo nos informa o nosso digno director, o ex.^{mo} sr. Arnaldo de Novaes Guedes Rebello, espera s. ex.^a o melhor resultado da exploração das mattas que a Companhia possui nos ter-

renos que lhe pertencem. As experiências tem sido feitas com applicação a travessas e em doze qualidades de madeira. Se as esperanças do nosso director se realizarem, escusado é encarecer as vantagens que d'este facto advirão para a Companhia pela diminuição das despesas de conservação.

E já que fallamos nos terrenos da Companhia, justo é que consignemos aqui o nosso agradecimento ao ex.^{mo} sr. conselheiro José Bento Ferreira de Almeida, digno ministro da marinha, por ter espontaneamente mandado proceder á demarcação dos terrenos, que, segundo o contracto da concessão, pertencem em troços alternados, em toda a extensão da linha, metade ao Estado e metade á Companhia.

Não só por isto, porém, nos cumpre manifestar o nosso respeito e gratidão a s. ex.^a. Crêmos sem reserva que nenhum dos cavalheiros que n'estes ultimos dez annos tem gerido os negocios da marinha terá deixado de reconhecer a imprescindível necessidade de assegurar para o paiz a posse indiscutível de toda a extensa area da nossa grande e feracissima provincia de Angola por meio de linhas ferreas, cujos terminus sejam, nas exactas fronteiras d'ella, outros tantos marcos que delimitem o que é nosso, o que é portuguez; circumstancias, sem duvida imperiosas, terão impedido esses cavalheiros de pôr hombros a esse grande serviço — é certo, porém, que a s. ex.^a se deve a occupação da Lunda, o começo de estudos d'uma linha de penetração ao sul de Angola, como é certo que a esta companhia se dignou s. ex.^a consultar, se lhe convirá contractar o prolongamento de Ambaca a Malange e a construcção de um ramal para a Villa do Dondo.

Este prolongamento vimos nós aconselhando e pedindo de ha dez annos para cá e em todos os nossos relatorios: que o façamos nós ou o faça qualquer outra empresa; mas faça-se, porque se impõe, porque salta aos olhos de quem quer que os lance para o mappa da nossa provincia de Angola. E não o aconselha apenas a necessidade de fecundar o que é nosso; pede-o a obrigação de mantermos a ordem publica e assegurarmos a posse do que nos pertence: se o governador geral de Angola não tivesse o caminho de ferro para transportar rapidamente a força, que desastres não teríamos a esta hora a lamentar no Dondo, onde ha poucos mezes se tramava uma sublevação? Louvores, pois, a s. ex.^a que, além de saber vêr, sabe querer.

No intuito de facilitar o trafego commercial, lembrou-se igualmente o ex.^{mo} ministro de mandar construir um ramal de linha ferrea que ligue a nossa estação da cidade baixa com a alfandega, e, tendo-se servido consultar-nos a este respeito, pedimos licença a s. ex.^a para não responder sem termos colhido os elementos indispensaveis.

No nosso ultimo relatório, fazendo obra pelo rendimento da alfandega de Loanda no 1.^o semestre de 1894 que foi de 451:511\$614 réis, escreviamos:

«Como vêdes, o rendimento do semestre findo quasi garante que o total de 1894 será superior ao de 1893; não nos admirará, porém, que tal não aconteça, porque a provincia está atravessando uma durissima crise.»

Realizaram-se, infelizmente, os nossos receios, pois o anno findo foi o primeiro em que os rendimentos da alfandega deixaram de accusar progressivo augmento.

Em 1893 rendeu a alfandega..... 826:294\$104
" 1894 " " " 813:043\$079

Os direitos incidiram sobre os seguintes valores:

| | Importação | Exportação | Totais |
|-------------|----------------|----------------|----------------|
| 1893..... | 2.767:553\$633 | 2.875:044\$530 | 5.642:598\$161 |
| 1894..... | 2.875:883\$153 | 2.777:852\$555 | 5.653:735\$708 |
| Differenças | | | |
| em 1894. | +108:329\$520 | — 97:191\$975 | +11:137\$547 |

Supponmos que nos será licito insistir no desenvolvimento comprovado pelas cifras, que são bem claras.

Em 1886, começo da construcção da nossa linha, rendia a alfandega 217 contos, producto de 1.674 contos de valores, ao passo que 1894 dá 813 contos, producto de 5.653 contos de valores.

Quer-nos parecer que este augmento, junto ao de todos os outros rendimentos, que devem ter crescido na proporção, compensam já á larga os sacrificios feitos com o nosso caminho de ferro e outros melhoramentos concedidos a uma provincia, que mais do que nenhuma outra tem direito a elles.

Calcule-se por aqui o que se poderá esperar do futuro de Angola, quando se fizer por ella tudo o que ella carece e que já hoje na metropole ninguem lhe regateia.

O que é incontestavel é que Angola hoje pesa por uma forma altamente benefica na nossa balança commercial e que ao seu movimento se deve o não se ter aggravado o estado dos cambios no nosso paiz, de ha tanto privado das remessas do Brazil.

(Continúa).

MERCADO DE METAES

Cotações da casa Lewis Lazarus & Son, de Londres

Londres, 26 de novembro de 1895.

Cobre. — Avançou uns 10/- por tonelada. Em primeira mão venderam-se 600 toneladas a Lb. 43 7/6, 8 9/10, 10/- e de novo 8 9/10 e de novo 8 9/10 a dinheiro e datas proximas; Lb. 43 15/-, 16/3 e 17/6 a 3 mezes.

Em segunda mão mais 400 toneladas a Lb. 43 8 9/10 e 7/6 a dinheiro; Lb. 43 10/- e 11/3 a um mez; Lb. 43 18 9/10 e 17/6 a 3 mezes. Fechou a Lb. 43 7/6 a dinheiro, Lb. 43 17/6 a 3 mezes. Preço da liquidação Lb. 43 10/-

Estanho. — Firme sem alteração.

Um 150 toneladas foram vendidas esta manhã a Lb. 64 e Lb. 63 18 9/10 a dinheiro; Lb. 64 12/6 e 11/3 a 3 mezes. Igual quantidade se vendeu á tarde a Lb. 64 para datas proximas; Lb. 64 8 9/10 e 10/- a 2 mezes; Lb. 64 12/6 para principios de fevereiro; fechando a Lb. 64 a dinheiro; Lb. 64 13/9 a 3 mezes. Preço de liquidação Lb. 64.

Ferro. — Preço de liquidação: Scotch 46 1/11; Middlesbro' 38 1/2 Hematite 47 1/11 por tonelada.

Prata. — Sem alteração a 30 3/4 d. por oz. S. oz. fino.; 33 1/8 d.

Mercurio. — Importadores, Lb. 7 7/6; segunda mão Lb. 7 5/6 por frasco.

Chumbo. — Lb. 11 12/6 a Lb. 11 13/9 por tonelada.

Zinco. — Lb. 15 a Lb. 15 2/6 por tonelada.

AVISOS DE SERVIÇO

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Interrupção na linha da Beira Baixa

Em consequencia de se achar interrompida a linha entre Belmonte e Benespera, ha trashedo de passageiros n'este ponto. As expedições que tenham que passar para além d'elle só se acceitam com reserva pelos prazos de transporte.

Lisboa, 29 de novembro de 1895.

ARREMATACÕES

Caminhos de ferro do Sul e Sueste

Fornecimento de uma tesoura para cortar e punçoar metaes

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde de 16 de dezembro proximo, perante o administrador do 2.^o bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para adjudicação do fornecimento de uma tesoura para cortar e punçoar metaes.

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

Lisboa, 15 de novembro de 1895.

Fornecimento de pelles de camurça

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde de 9 de dezembro perante a direcção dos ditos caminhos de ferro, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para adjudicação do fornecimento de 120 pelles de camurça para limpeza.

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

Lisboa, 27 de novembro de 1895.

Caminhos de ferro do Minho e Douro

Construcção — Lanço comprehendido entre a estação do Porto, em Campanhã, e a estação central

Pelo presente se faz publico que, no dia 20 de dezembro proximo futuro, ao meio dia, na administração do 1.^o bairro d'esta cidade, e perante o respectivo administrador, se ha de proceder ao concurso publico para a adjudicação da construcção das plataformas e caes de mercadorias da estação central d'estes caminhos de ferro.

O projecto da obra, 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 divisão do serviço de via e obras d'estes caminhos de ferro, na estação do Porto, em Campanhã. Porto, 27 de novembro de 1895.

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.
Covilhã.—José do Nascimento Arraiano—Casa de commissões.
Covilhã.—Cezar d'Oliveira—Agente commercial da companhia real dos caminhos de ferro—Commissões, consignações e conta propria.

Hamburgo.—Augusto Blumenthal.
Hamburgo.—A. Hartrodt.—4, Kattrepelsbrencke.
Leiria.—Antonio C. d'Azevedo Batalha.
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.—José F. Canha.—R. d'El-Rei, 43-45.
Lisboa.—João Maria Bravo.—R. do Arsenal 84. (Correspondance en français, anglais, allemand, espagnol et italien).
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.
Porto.—Grijó & C.ª—Rua de Traz, 28.
Valencia d'Alcantara.—D. Alejandro Campero.

AGENDA DO VIAJANTE

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

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

LISBOA Avenida-Palace.—Rua do Principe junto a Estação Central.—Établissement de premier ordre—tout le luxe et confort—200 chambres et salons.

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

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

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

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

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

LISBOA Hotel Francfort—T. de Sta. Justa. No centro do commercio, a 5 min. da estação do Rocio—Grand confort, bons quartos de 15000 a 25000 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: 15000 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, esmola esmerada, jantares para casamentos, etc.—Proprietaria Anna Vieira.

CASCAES Hotel Bragança—Appartements pour famille.—Vue splendide sur la mer. Service de 1.º ordre.—Service au jardin et pour la ville.—Prix moderés.—Prop Victor Lestage.

CINTRA Hotel Nunes.—Fechado durante o inverno.

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.—Prop. Romão Garcia Vinhas.

MAFRA Hotel Moreira—no largo, em frente do convento.—Bellas accomodações desde 15000 réis por dia até 15500.—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 15200 réis.

CALDAS DA RAINHA Grande Hotel Lisbonense—Estabelecimento de primeira ordem em edificio proprio. Accomodações para familias.—Culinha esmerada e farta. Prop. Vicente C. de Azevedo.

LEIRIA Hotel Central—Bons aposentos.—Tratamento esmerado e accio inexcussivel.—Carros para a Batalha, Marinha e outros pontos.—Restaurante—Preços modicos.

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

PORTO Hotel Bragança—A melhor situação da cidade, excellentes comodidades para familias e para uma pessoa. Banhos a toda a hora. Mesa, serviço de 1.ª ordem e com vinhos á descreção—Diaria 15000 a 15500 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 Munhos.

PORTO Grande Hotel America Central—Um dos melhores da cidade, magnificas salles e quartos, banhos Aceio e bom serviço. 15000 a 15400 rs. diarios.

SEVILHA Grand Hotel d'Europe—Proprietarios Ricca Hermanos. Plaza de S. Fernando, 10. Omnibus nas estações. Salão de leitura e musica. Accomodações para familias, preços modicos. Falla-se portuguez, francez, inglez, italiano e allemão.

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

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

MALAGA Nuevo Hotel Victoria—Prop. Cristóbal Gambero—Calle del Marqués de Larios, 9—Bellos 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.

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

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.

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

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

DYNAMITE GOMMA

1\$100 réis o kilo

Fabrica na Trafaria

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

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

Aguas Chloretadas

DA

AMIEIRA

O successivo augmento no consumo d'estas aguas attestam bem a sua efficacia. Usam-se no tratamento das escrofulas e rheumatismo, molestias de pelle ainda as mais rebeldes, syphilis, padecimentos do estomago, figado e baço, inflammações de quaesquer orgãos, utero, ovario, ntestinos laucorrhéas, anemia e chlorose.

DEPOSITO no escriptorio da companhia Rua de S. Julião, 142 — Pharmacia Azevedo & Filhos. — Rocio.

EMPRESA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR

PARA O

ALGARVE E GUADIANA

Carreira official

O vapor GOMES IV

Commandante ROCHA JUNIOR

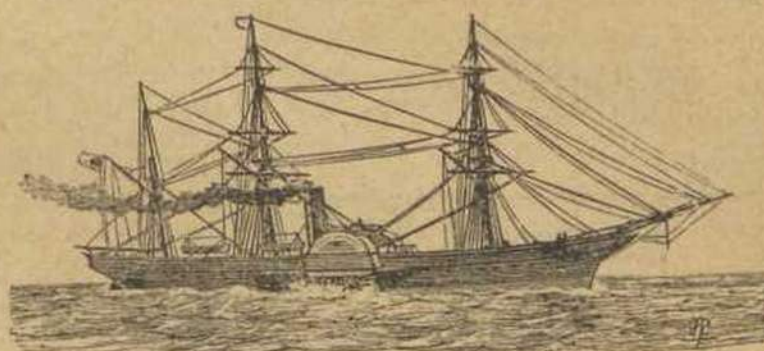


SAIRÁ no dia 16 de dezembro, ás 9 horas da manhã para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro, Olhão, Tavira e Villa Real de Santo Antonio. Para carga, encomendas e passageiros, trata-se no Largo dos Torneiros, n.º 5.

Alberto R. Centeno & C.ª

Royal Mail

STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres

O paquete **DANUBE**, sahirá a 16 de dezembro

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

Ha a bordo de todos estes paquetes cozinheiro e criados portugueses.

AGENTES

Em Lisboa:—KNOWLES RAWES & C.ª—R. dos Capellistas, 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 dezembro de 1895.

| | | | | | | | | | |
|---------------------|---------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|-------------------------|-------------------------|----------------|----------------|
| Lisboa-R. Porto | Porto Lisboa-R. | Coimb. Figueira | Figueira-Coimb. | C. Sodrê-Caso | Caso-C. Sodrê | Abrantes-Guard | Guard-Abrantes | P.-Novo Setub. | Setub.-P. Novo |
| Part. 8-30 t. | Part. 2-45 t. | Part. 7-25 m. | Part. 11-5 m. | Part. 7-0 m. | Part. 5-30 m. | Part. 12-55 m. | Part. 6-30 m. | Part. 3-15 t. | Part. 5-0 t. |
| Cheg. 7-10 m. | Cheg. 4-0 m. | Cheg. 9-7 m. | Cheg. 12-48 t. | Cheg. 8-15 m. | Cheg. 6-50 m. | Cheg. 8-55 m. | Cheg. 3-43 t. | Cheg. 7-10 t. | Cheg. 5-26 t. |
| 9-45 t. | 8-15 t. | 4-30 t. | 9-0 t. | 9-0 m. | 8-30 m. | 1-30 t. | 5-15 t. | — | — |
| 10-40 m. | 6-45 m. | 6-9 t. | 10-39 t. | 10-14 m. | 9-40 m. | 11-50 t. | 12-40 m. | — | — |
| Lisboa-R. Pamp. | Pamp. Lisboa-R. | Lisboa-R. Fig.ª | Fig.ª Lisboa-R. | Lisboa-R. Alf.ª | Alf.ª Lisboa-R. | Fig.ª-V. Form. | V. Form.-Fig.ª | C. Eranc-Evora | Evora-C. Eranc |
| Part. 4.ª e 5.ª | Part. 2.ª e 6.ª | Part. 7-0 m. | Part. 7-45 m. | Part. 6-15 t. | Part. 12-35 m. | Part. 5-30 m. | Part. 9-15 m. | Part. 5-30 t. | Part. 7-10 t. |
| Cheg. 5-50 m. | Cheg. 6-40 m. | Cheg. 5-40 t. | Cheg. 6-15 t. | Cheg. 2-37 m. | Cheg. 8-55 m. | Cheg. 3-30 t. | Cheg. 8-00 t. | Cheg. 6-30 m. | Cheg. 8-20 t. |
| 11-45 t. | 12-25 t. | 6-15 t. | 6-15 t. | 6-15 t. | 8-55 m. | 10-54 m. | 12-40 t. | Beja-Faro | Faro-Beja |
| Lisb.-C. S. Porto | Porto Lisb.-C. S. | Lisboa R.-Alfar. | Alfar.-Lisboa R. | Lisboa R.-Alfar. | Alfar.-Lisboa R. | Figueira-Pamp. | Pamp.-Figueira | 11-20 m. | 7-35 t. |
| Part. 7-30 m. | Part. 9-10 t. | Part. 6-15 t. | Part. 12-35 m. | Part. 6-15 t. | Part. 12-35 m. | Part. 3-10 t. | Part. 10-54 m. | 6-30 m. | 2-40 t. |
| Cheg. 9-10 t. | Cheg. 6-45 m. | Cheg. 2-38 m. | Cheg. 8-55 m. | Cheg. 2-38 m. | Cheg. 8-55 m. | Cheg. 10-54 m. | Cheg. 12-40 t. | — | — |
| Aveiro a Porto | Porto a Aveiro | Figueira-Alfar. | Alfar.-Figueira | Figueira-Alfar. | Alfar.-Figueira | Pamp. V. Form. | V. Form.-Pamp. | Porto-Vianna | Vianna-Porto |
| Part. 4-0 m. | Part. 6-25 m. | Part. 5-0 m. | Part. 5-55 m. | Part. 5-0 m. | Part. 5-55 m. | Part. 5.ª e 6.ª | Part. 2.ª e 6.ª | Part. 5-0 m. | Part. 5-30 t. |
| Cheg. 6-25 m. | Cheg. 4-15 t. | Cheg. 5-41 m. | Cheg. 6-37 m. | Cheg. 5-41 m. | Cheg. 6-37 m. | Cheg. 12-5 t. | Cheg. 6-28 m. | 10-25 m. | 10-45 t. |
| 11-10 m. | 3-15 t. | 11-30 m. | 12-12 t. | 11-30 m. | 12-12 t. | 6-0 m. | 6-28 m. | 5-0 m. | 5-30 t. |
| Espinho a Porto | Porto-Espinho | Lisboa R.-Cintra | Cintra Lisboa-R. | Lisboa R.-Cintra | Cintra Lisboa-R. | Mang. Guarda | Guarda-Mang. | Porto-Valença | Valença-Porto |
| Part. 11-45 t. | Part. 11-30 t. | Part. 7-0 m. | Part. 8-22 m. | Part. 7-0 m. | Part. 8-22 m. | Part. 4.ª feiras e sab. | Part. 5.ª feiras e dom. | Part. 8-0 m. | Part. 1-10 t. |
| Cheg. 6-10 t. | Cheg. 6-54 t. | Cheg. 8-22 m. | Cheg. 9-20 m. | Cheg. 8-22 m. | Cheg. 9-20 m. | Cheg. 10-9 t. | Cheg. 4-10 m. | 1-10 t. | 2-50 m. |
| Lisboa R.-V. Alc. | V. Alc.-Lisboa R. | Lisboa R.-Cintra | Cintra Lisboa-R. | Lisboa R.-Cintra | Cintra Lisboa-R. | Pampilh.-Mang. | Mang.-Pampilh. | 2-50 m. | 8-20 m. |
| Part. 7-30 t. | Part. 5-15 m. | Part. 7-0 m. | Part. 8-22 m. | Part. 7-0 m. | Part. 8-22 m. | Part. 6-35 t. | Part. 7-10 m. | 8-0 m. | 3-15 t. |
| Cheg. 5-15 m. | Cheg. 8-45 t. | Cheg. 8-22 m. | Cheg. 9-20 m. | Cheg. 8-22 m. | Cheg. 9-20 m. | Cheg. 9-47 t. | Cheg. 10-25 m. | 3-15 t. | 9-45 m. |
| Lisb. R. S.-V. Alc. | V. Alc. Lisb. R. S. | Lisboa R.-Cintra | Cintra Lisboa-R. | Lisboa R.-Cintra | Cintra Lisboa-R. | Guarda-Mang. | Mang.-Guarda | 1-40 t. | 6-50 t. |
| Part. 2.ª e 3.ª | Part. 3.ª e 4.ª | Part. 7-0 m. | Part. 8-22 m. | Part. 7-0 m. | Part. 8-22 m. | Part. 4.ª feiras e sab. | Part. 5.ª feiras e dom. | 4-0 t. | 11-0 t. |
| Cheg. 3-15 t. | Cheg. 4-13 t. | Cheg. 8-22 m. | Cheg. 9-20 m. | Cheg. 8-22 m. | Cheg. 9-20 m. | Cheg. 10-9 t. | Cheg. 4-10 m. | — | — |
| Lisboa R.-Bada. | Bada.-Lisboa R. | Lisboa R.-Cintra | Cintra Lisboa-R. | Lisboa R.-Cintra | Cintra Lisboa-R. | Lisb. T. P.-Faro | Faro-Lisb. T. P. | Porto-Braga | Braga-Porto |
| Part. 7-30 t. | Part. 9-10 t. | Part. 7-0 m. | Part. 8-22 m. | Part. 7-0 m. | Part. 8-22 m. | Part. 4-30 t. | Part. 6-30 t. | Part. 5-0 m. | Part. 8-40 m. |
| Cheg. 9-10 t. | Cheg. 6-45 m. | Cheg. 8-22 m. | Cheg. 9-20 m. | Cheg. 8-22 m. | Cheg. 9-20 m. | Cheg. 5-0 m. | Cheg. 6-30 t. | 8-40 m. | 5-40 m. |
| Lisboa R.-S. Bad. | S. Bad.-Lisboa R. | Lisboa R.-Cintra | Cintra Lisboa-R. | Lisboa R.-Cintra | Cintra Lisboa-R. | Lisboa T. P.-Beja | Beja-Lisboa T. P. | 8-0 m. | 10-35 m. |
| Part. 7-30 m. | Part. 9-15 t. | Part. 7-0 m. | Part. 8-22 m. | Part. 7-0 m. | Part. 8-22 m. | Part. 8-0 m. | Part. 10-0 m. | 10-35 m. | 11-45 m. |
| Cheg. 9-15 t. | Cheg. 6-45 m. | Cheg. 8-22 m. | Cheg. 9-20 m. | Cheg. 8-22 m. | Cheg. 9-20 m. | Cheg. 10-0 m. | Cheg. 11-0 m. | 11-45 m. | 2-15 t. |
| Lisb. R. S. Sant. | Sant. Lisb.-C. S. | Lisboa R.-Cintra | Cintra Lisboa-R. | Lisboa R.-Cintra | Cintra Lisboa-R. | Beja-Lisboa T. P. | Lisboa T. P.-Beja | 2-15 t. | 6-50 t. |
| Part. 2-0 t. | Part. 4-35 t. | Part. 7-0 m. | Part. 8-22 m. | Part. 7-0 m. | Part. 8-22 m. | Part. 10-0 m. | Part. 11-0 m. | 6-50 t. | 11-0 t. |
| Cheg. 4-30 t. | Cheg. 7-05 t. | Cheg. 8-22 m. | Cheg. 9-20 m. | Cheg. 8-22 m. | Cheg. 9-20 m. | Cheg. 11-0 m. | Cheg. 12-0 m. | — | — |
| Lisb.-C. S. Entr. | Entr. Lisb.-C. S. | Lisboa R.-Cintra | Cintra Lisboa-R. | Lisboa R.-Cintra | Cintra Lisboa-R. | Lisb. T. P.-Faro | Faro-Lisb. T. P. | Porto-Regoa | Regoa-Porto |
| Part. 4-0 m. | Part. 10-55 m. | Part. 7-0 m. | Part. 8-22 m. | Part. 7-0 m. | Part. 8-22 m. | Part. 4-30 t. | Part. 6-30 t. | Part. 6-0 t. | Part. 11-30 t. |
| Cheg. 11-0 m. | Cheg. 3-0 t. | Cheg. 8-22 m. | Cheg. 9-20 m. | Cheg. 8-22 m. | Cheg. 9-20 m. | Cheg. 5-0 m. | Cheg. 6-30 t. | 11-30 t. | 3-12 m. |
| Lisb.-R. Queluz | Queluz Lisb.-R. | Lisboa R.-Cintra | Cintra Lisboa-R. | Lisboa R.-Cintra | Cintra Lisboa-R. | Setub. Lisb.-T. P. | Lisb.-T. P.-Setub. | 3-12 m. | 8-0 m. |
| Part. 4-30 t. | Part. 5-02 t. | Part. 7-0 m. | Part. 8-22 m. | Part. 7-0 m. | Part. 8-22 m. | Part. 8-0 m. | Part. 9-50 m. | 8-0 m. | 10-35 m. |
| Cheg. 5-02 t. | Cheg. 6-30 t. | Cheg. 8-22 m. | Cheg. 9-20 m. | Cheg. 8-22 m. | Cheg. 9-20 m. | Cheg. 10-0 m. | Cheg. 11-0 m. | 10-35 m. | 11-45 m. |
| Lisb.-R. Queluz | Queluz Lisb.-R. | Lisboa R.-Cintra | Cintra Lisboa-R. | Lisboa R.-Cintra | Cintra Lisboa-R. | Beja C. Branca | C. Branca Beja | Vianna-Valença | Valença-Vianna |
| Part. 4-30 t. | Part. 5-02 t. | Part. 7-0 m. | Part. 8-22 m. | Part. 7-0 m. | Part. 8-22 m. | Part. 6-10 m. | Part. 9-0 m. | Part. 7-0 m. | Part. 9-15 m. |
| Cheg. 5-02 t. | Cheg. 6-30 t. | Cheg. 8-22 m. | Cheg. 9-20 m. | Cheg. 8-22 m. | Cheg. 9-20 m. | Cheg. 4-30 t. | Cheg. 7-24 t. | 9-15 m. | 6-0 t. |
| Lisb.-R. Queluz | Queluz Lisb.-R. | Lisboa R.-Cintra | Cintra Lisboa-R. | Lisboa R.-Cintra | Cintra Lisboa-R. | Tua-Porto | Porto-Tua | 6-0 t. | 10-45 m. |
| Part. 4-30 t. | Part. 5-02 t. | Part. 7-0 m. | Part. 8-22 m. | Part. 7-0 m. | Part. 8-22 m. | Part. 3-30 m. | Part. 6-19 m. | 10-45 m. | — |
| Cheg. 5-02 t. | Cheg. 6-30 t. | Cheg. 8-22 m. | Cheg. 9-20 m. | Cheg. 8-22 m. | Cheg. 9-20 m. | — | — | — | — |

Horario dos comboios.— Em vista de augmento na secção dos vapores, passámo-lo á pagina anterior.

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Africa Oriental, pelo Canal de Suez, vap. allemão, **General**. Sahirá a **13** de dezembro. Agente, E. George, R. da Prata, 8.



Africa Oriental, pelo Cabo B. Esperança, vap. allemão, **Kaiser**. Sahirá a **17** de dezembro. Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



Algarve, vapor portuguez, **Gomes IV**. Sahirá a **16** de dezembro. Agentes, Alberto R. Centeno & C.^a Largo dos Torneiros, n.º 5.



Bahia, Rio e Santos, vapor ingl., **Garrick**. Sahirá a **11** de dezembro. Agentes, Garland Laidley & C.^a R. do Alecrim, 10, 1.º



Bahia, Rio e Santos, vapor allemão, **Porto Alegre**. Sahirá a **11** de dezembro. Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



Bordeaux, vapor francez, **La Plata**. Sahirá a **23** de dezembro.—Messageries Maritimes. Agentes, Torlades & C.^a, R. Aurea, 32, 1.º



Bordeaux, vapor francez, **Chili**. Sahirá a **8** de dezembro.—Messageries Maritimes. Agentes, Torlades & C.^a, R. Aurea, 32, 1.º



Brazil e portos do Pacifico, vap. inglez, **Orellana**. Sahirá a **11** de dezembro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.º



Dakar, Rio, Montevideo e Buenos Ayres, vapor francez, **Brésil**. Sahirá a **8** de dezembro.—Messageries Maritimes. Agentes, Torlades & C.^a, R. Aurea, 32, 1.º



Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio, Montevideo e Buenos Ayres, vapor franc., **Portugal**. Sahirá a **23** de dez.—Messageries Maritimes.—Torlades & C.^a, R. Aurea, 32, 1.º



Havre e Anvers, vapor franc., **Saint-Mathieu**. Sahirá a **10** de dezembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. Fanqueiros, 10.



La Pallice, (La Rochelle) e **Liverpool**, vap. inglez, **Potosi**. Sahirá a **11** de dezembro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.º



Liverpool, vapor inglez, **Lisbon**. Sahirá a **2** de dezembro. Mascarenhas & C.^a T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Liverpool, vapor inglez, **Minho**. Sahirá a **7** de dezembro. Mascarenhas & C.^a T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Liverpool, vapor inglez, **Oporto**. Sahirá a **14** de dezembro. Mascarenhas & C.^a T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Londres e Anvers, vapor hespanhol, **Goya**. Sahirá a **7** de dezembro. Mascarenhas & C.^a T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Londres, vapor hespanhol, **Calderon**. Sahirá a **14** de dezembro. Mascarenhas & C.^a T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Madeira, S. Vicente, S. Thomé, Ambriz, Loanda, Benguella e Mossamedes, vap. port., **Ambaca**. Sahirá a **6** de dezembro. Emp. Nac. Agente, R. d'El-Rei, 75.



Maranhão e Ceará, vapor inglez, **Basil**. Sahirá a **16** de dezembro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, R. do Alecrim, 10, 1.º



Pará e Manaus, (via Madeira), vapor inglez, **Anselm**. Sahirá a **11** de dezembro. Agentes, Garland Laidley & C.^a R. do Alecrim, 10, 1.º



Pará, vapor inglez, **Clement**. Sahirá a **10** de dezembro. Agentes, Garland Laidley & C.^a R. do Alecrim, 10, 1.º



Pará, vapor inglez, **Dominic**. Sahirá a **15** de dezembro. Agentes, Garland Laidley & C.^a R. do Alecrim, 10, 1.º



Pernambuco, Bahia, Rio, Santos, Montevideo e Buenos Ayres, vapor franc., **Médoc**. Sahirá a **5** de dez.—Messageries Maritimes.—Agente, R. Aurea, 32, 1.º



Pernambuco, Rio e Santos, vapor allemão, **Buenos Ayres**. Sahirá a **18** de dezembro. Agente, E. George, R. da Prata, 8.



Pernambuco, Rio e Santos, vapor allemão, **Curityba**. Sahirá a **4** de dezembro. Agente, E. George, R. da Prata, 8.



Pernambuco, Bahia, Rio, Montevideo e Buenos Ayres, vapor ingl. **Danube**. Sahirá a **16** de dezemb. Royal Mail. Knowles Rawes & C.^a, R. d'El-Rei, 31, 1.º



Rio de Janeiro, Paranaguá, e Rio G. do Sul, vapor allemão, **Guahyba**. Sahirá a **14** de dezembro. Agente, E. George, R. da Prata, 8.



S. Miguel, Terceira, Graciosa, S. Jorge, Lages do Pico, Fayal e Flores, vap. port., **Açor**. Sahirá a **5** de dezembro. Agente, Germano S. Arnaud, C. Sodré, 84, 1.º



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio, Montevideo e Buenos Ayres, vap. ing., **Magdalena**. Sahirá a **2** de dez. Royal Mail. Kuowles Rawes & C.^a, R. d'El-Rei, 31.



Valencia, Barcelona, Cette e Marselha, vap. francez, **Saint-Marc**. Sahirá a **2** de dezembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. Fanqueiros, 10.



Valencia, Barcelona, Cette e Marselha, vap. franc., **Saint-Jean**. Sahirá a **10** de dezembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. Fanqueiros, 10.



Valencia, Barcelona, Cette e Marselha, vap. francez, **Saint-Luc**. Sahirá a **12** de dezembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. Fanqueiros, 10.