

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

PUBLICAÇÃO QUINZENAL



Anvers—1894

Com a qual são distribuidas todas as tarifas de transporte das linhas ferreas portuguezas

POR CONTRACTOS COM O GOVERNO E DIRECÇÕES RESPECTIVAS

Proprietario-director: L. DE MENDONÇA E COSTA, Inspector Chefe da Repartição Central do Trafego
nos Caminhos de Ferro Portuguezes

Engenheiro consultor: C. XAVIER CORDEIRO, Chefe do Serviço de Via e Obras dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Redactor em Madrid: D. JUAN DE BONA; em Bruxelas: ALB. URBAN, eng.—Correspondente no Brazil: HIPPOLYTE DE BAÉRE
Em Paris: L. CRETEY

Collaboradores, os srs. engenheiros:

Conselheiro A. C. Justino Teixeira, Director dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro.
A. Luciano Simões de Carvalho, Chefe da Exploração da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes.
A. de Moraes Sarmiento, da Direcção da Fiscalização dos Caminhos de Ferro Portuguezes.
A. de Vasconcellos Porto, Chefe da Construção dos Caminhos de Ferro Portuguezes.
Augusto P. de Miranda Montenegro, Director da Fiscalização do Governo junto da Companhia das Auguas de Lisboa.
Conde de Gouveia, Director da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta.
D. Xavier Cohen, Director da Companhia Nacional de Construcções.
D. Euzébio Page, Senador e Director das Obras Publicas em Hespanha.
F. Augusto Pimentel, Director dos Serviços de Obras Publicas.
F. Ferreira do Amaral, Conselheiro d'Estado, antigo Ministro da Marinha e Ultramar e dos Estrangeiros.
F. Perfeito de Magalhães, Chefe da Repartição de Caminhos de Ferro, do Ministerio das Obras Publicas.
J. Candido de Moraes, da Direcção Fiscal de Exploração de Caminhos de Ferro.
J. Faustino de Poças Leitão.
J. Fernando de Souza, adjuncto da Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste.
J. Pires de Souza Gomes, Inspector das Obras Publicas.
Conselheiro J. P. Tavares Trigueiros, Director dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste.
M. Affonso d'Espregueira, Director Geral da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes.
M. Emydio da Silva.
P. Ignacio Lopes, Director dos estudos da nova rede de estradas municipaes e districtaes.
P. Romano Folque, Director de construcção e estudo de Pharoas.
Raul Mesnier de Ponsard, Constructor dos Ascensores de Lisboa, Porto, Braga, Funchal, etc.
Umberto F. Borges de Castro.

7.º ANNO



1894

REDACÇÃO
43—RUA DO LORETO—43
—
LISBOA

ASSIGNATURAS

PORTUGAL: anno 2\$500 réis; semestre 1\$400 réis.—HESPAÑA: anno 17 pesetas

UNIÃO POSTAL: anno 18 fr.—AFRICA E BRAZIL: anno 4\$000 fortes.—Numero avulso, sem annexos, 120

(Os numeros com annexos não se vendem avulso)

LISBOA

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO DE PORTUGAL

35 — RUA IVENS — 41

—
1895

INDICE

DOS

ARTIGOS E SECCOES DO 7.º ANNO

	PAG.
Annulação de tarifas.....	159
Arrematações — 11, 27, 51, 67, 84, 100, 115, 132, 148, 164, 180, 192, 208, 224, 240, 255, 272, 288, 304, 320, 336, 352, 368, 384 e.....	399
Ascensor Municipio-Bibliotheca — por Raul Mesnier de Ponsard — 1 e.....	17
Assembléa geral da Companhia Atravez d'Africa.....	346
Assembléa geral da Companhia Nacional.....	127
Assembléa geral da Companhia Real (Vidé <i>Negocios da Companhia Real</i>).....	
Avisos de serviço — 11, 27, 84, 116, 148, 164, 207, 223, 239, 255, 272, 304, 336, 367 e.....	399
Batalha (A) das flores em Lisboa.....	108
Bilhetes por preços reduzidos (Vidé: <i>Viagens baratas</i>).....	
Boato falso.....	64
Boletim financeiro de Lisboa — por J. F. — 8, 24, 48, 64, 80, 96, 112, 128, 144, 160, 188, 204, 220, 236, 252, 268, 284, 300, 316, 332, 348, 364, 380 e.....	395
Caixa (A) Economica Portugueza.....	298
Camara (Uma) agradecida.....	125
Caminho de ferro de Guimarães.....	330
Caminho de ferro de Lourenço Marques ao Transvaal.....	111
Caminhos de ferro do Natal e Transvaal.....	98
Caminho de ferro do Valle do Vouga — 137 e.....	267
Caminho de ferro funicular.....	105
Caminhos de ferro africanos.....	315
Caminhos (Os) de ferro da Europa em 1 de janeiro de 1893.....	302
Caminhos (Os) de ferro de interesse local em França.....	288
Caminhos de ferro de Paris-Lyon-Mediterraneo.....	233
Caminhos de ferro do Minho e Douro.....	341
Caminhos (Os) de ferro economicos.....	231
Caminhos (Os) de ferro em todo o mundo.....	232
Caminhos de ferro inglezes e allemães.....	329
Caminhos (Os) de ferro na Inglaterra e nos Estados Unidos.....	366
Caminhos de ferro nos Estados Unidos — por Camille Pelletan.....	377
Caminhos (Os) de ferro vicinaes na Belgica.....	270
Carruagens sem cavallos (illustrado).....	245
Cartas da Belgica — por A. Urban — 3, 20, 43, 74, 107, 139, 182, 215, 230, 247, 278, 310, 342 e.....	374
Cartas do Brazil — por Hippolyto de Baère — 19, 44, 60, 106 e.....	138
Carta de Inglaterra — por W. N. Cornett — 358 e.....	390
Carteira dos accionistas — 8, 23, 80, 96, 112, 128, 187, 204, 220, 236, 299, 331, 347, 363 e.....	395
Casa (A) John Harker.....	26
Casa (A) Street & C. ^a	82
Catastrophe (A) de Appilly.....	327
Cidade (A) de Lagos.....	366
Commercio Portuguez — 26, 47, 114, 252, 282 e.....	318
Commissão de caminhos de ferro da Sociedade de Geographia de Lisboa.....	126
Commissão official do estudo de tarifas (Vidé: <i>Tarifas por Zonas</i>).....	
Companhia de Moçambique.....	114
Companhia de seguros «Fidelidade».....	99
Complemento da rede do Sul e Sueste.....	389
Concursos — 100, 255, 272, 288 e.....	384
Congresso internacional de caminhos de ferro.....	126
Congresso internacional de empregados de caminhos de ferro — 270 e.....	334
Congresso internacional de navegação interior.....	262
Conselho (O) superior de caminhos de ferro — 73, 94 e.....	121
Contractos de transporte — 4, 124, e.....	342
Cooperativa Industria Social.....	114
Cotações dos titulos de caminhos de ferro na bolsa de Lisboa e estrangeiro — 9, 25, 49, 65, 81, 97, 113, 129, 145, 161, 189, 205, 221, 237, 253, 269, 285, 301, 317, 333, 349, 365, 381 e.....	397
Descarga (A) de wagons.....	284
Desencargo (O) da grande velocidade nas linhas francezas.....	82
Diario (O) Popular e as tarifas.....	343
Doas distincções á «Gazeta dos Caminhos de Ferro».....	309

	PAG.
Engenharia civil (illustrado) — por A. Urban.....	197
Escola de caminhos de ferro.....	286
Estação (A) central do Porto.....	277
Estatística (A) de mercadorias.....	146
Estatísticas ferro-viarias.....	214
Excursão ao Porto.....	264
Exposição Universal de Antuerpia — 123, 154, 158, 203, 326, 334, e.....	360
Exposições.....	345
Filtro (O) Chamberland (illustrado).....	143
Freio (O) de vacuo automatico.....	114
Fundição (A) do Ouro — 47 e.....	110
Futuro (O) dos nossos caminhos de ferro — por J. C. M... ..	261
Governo (O) hespanhol e as companhias de caminhos de ferro — 235.....	248
Grande (O) Central Belga — 162 e.....	187
Grandes (Os) Armazens do Chiado.....	382
Homem (O) electrico.....	218
Honrosa nomeação.....	299
Horario dos comboios — 9, 25, 49, 65, 81, 97, 113, 129, 145, 161, 189, 205, 221, 237, 253, 269, 285, 301, 317, 333, 349, 365, 381 e.....	397
Iluminação (A) electrica da estação do Rocio.....	295
Iluminação electrica dos comboios.....	82
Importante estatística.....	108
Inauguração do monumento a Cruz Sobral — por V. P....	392
Jacques Inaudi.....	379
Linhas (As) da Russia em 1893.....	125
Linhas estrangeiras:	
Allemanha — 271 e.....	383
Austria-Hungria — 10, 27, 66, 84, 100, 163, 271, 287 e...	351
Belgica.....	367
Brazil — 131, 163, 271, 303 e.....	367
China.....	319
Congo — 10 e.....	51
Estados Unidos — 27, 84, 100, 131, 239, 255, 271, 287 e...	319
França — 10, 51, 66, 84, 99, 115, 131, 147, 163, 190, 223, 239, 255, 287, 335, 383 e.....	308
Inglaterra — 66, 190, 223, 239, 287, 303 e.....	351
Italia — 10, 239, 271, 287 e.....	367
Mexico.....	319
Republica Argentina — 66, 115, 147, 255, 287, 319, 367 e...	383
Russia — 51, 100, 131, 206, 255, 271, 287, 319 e.....	335
Suecia.....	51
Suissa — 26, 115, 206, 223, 287, 303 e.....	398
Transvaal.....	287
Turquia.....	27
Linhas hespanholas — 10, 26, 50, 66, 83, 99, 115, 130, 147, 163, 190, 206, 222, 238, 254, 271, 286, 303, 318, 335, 351, 367, 382 e.....	398
Linhas portuguezas — 10, 26, 50, 66, 83, 99, 114, 130, 147, 162, 190, 206, 222, 238, 254, 271, 286, 302, 318, 335, 350, 367, 382 e.....	398
Locomotiva (A) de bico.....	288
Locomotiva electrica Heilmann — 78 e.....	309
Luz electrica.....	92
Maior e menor cotação mensal e annual em 1893, dos titulos de caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes nas bolsas de Lisboa e estrangeiro.....	24
Medidas sanitarias em Hespanha — 141 e.....	201
Mercado de metaes — 11, 27, 52, 67 e.....	132
Metropolitano (O) de Paris — 350 e.....	366
Morte de um engenheiro.....	83
Motores a gaz.....	50
Movimento de comboios em Lisboa.....	264
Necrologia.....	205
Negocios (Os) da Companhia Real — 7, 23, 33, (projecto de convenção), 48, 64, 79, 95, 112, 128, 160, 169 (2.º projecto de convenção), 235, 268, 284, 293, 331, 346, 362 e assembléa geral 373 e.....	394
Norte (O) de Hespanha.....	98
Nossa (A) Gazeta nas exposições — 159 e.....	204
Nosso (O) novo correspondente.....	343
Nosso (O) setimo anno.....	1

	PAG.
Notas de viagem :	
XIV — Huelva.....	6
XV — De Huelva a Zafra.....	21
XVI — Adeus á Andaluzia.....	46
XVII — O regresso.....	62
I — A Paris.....	234
II — Paris e a sua viação.....	249
III — De Paris á fronteira belga.....	266
IV — Na Belgica — Bruxellas.....	282
V — De Bruxellas a Antuerpia.....	298
VI — Antuerpia.....	314
VII — A exposição de Antuerpia.....	328
VIII — Ainda a exposição — O Grande Central Belga.....	344
IX — Ottignies, Namur e as grutas de Rochefort.....	361
X — Grão Ducado de Luxemburgo.....	376
XI — Trier — Os caminhos de ferro allemães.....	393
Notavel invenção.....	318
Novas locomotivas de mercadorias.....	302
Novo apparelho.....	187
Omnibus a vapor, systema J. Scotte, d'Epernay (illustrado).....	375
Orçamento (O) das colonias — por M. G.....	229
Palácio da Industria Portugueza.....	334
Patentes de invenção — 130, 239 e.....	303
Ponte no canal da Mancha.....	162
Porto (O) e as festas henriquinas.....	99
Primeira (A) locomotiva feita em Portugal.....	313
Projectos Müllender para Bruxellas e Antuerpia.....	334
Proposito (A) da tracção electrica.....	114
Publicações recebidas — 7, 22, 77, 127, 143, 162, 186, 203, 219, 235, 270, 286, 335, 346 e.....	380
Questão de principios.....	181
Questão (A) Lourenço Marques.....	89
Questões de trafego combinado.....	343
Questões do syndicato de Salamanca.....	375
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes — 9, 25, 49, 65, 81, 97, 113, 129, 145, 161, 189, 205, 221, 237, 253, 269, 285, 301, 317, 333, 349, 365, 381 e.....	397
Regulamento do movimento nos caminhos de ferro da Alemanha (continuação) — 6, 63, 76 e.....	94
Regulamento para a transmissão das mercadorias e divisão das indemnisações — 124 e.....	250
Relatorios de companhias:	
Companhia real dos caminhos de ferro Atravez d'Africa — 10, 66, 351, 383 e.....	398
Caminhos de ferro da Beira Alta — 191 e.....	206
Representação (A) da Associação Commercial do Porto.....	198
Representação do Centro Commercial do Porto.....	215
Revue de la Bourse de Paris — por L. C. — 299, 300, 331, 363 e.....	396
Sadi Carnot.....	214
Situação dos fundos portuguezes, nas bolsas de Lisboa, Londres e Paris — 8, 48, 64, 80, 96, 112, 128, 144, 160, 188, 204, 220, 236, 252, 268, 284, 300, 316, 332, 348, 364, 380 e.....	396
Sociedade dos caminhos de ferro de Madrid a Cáceres e a Portugal	330
Sul da França	334
Tarifas de transporte — 21, 141, 156, 180, 183, 201, 217, 232, 342 e.....	359
Tarifas por zonas — 41, 57, 75, 92, 142, 158 (apontamentos etc.) 159, 186, 202, 266 e.....	344
Tarifas por zonas na Russia	202
Thermas, Campos e Praias (illustrado):	
I — Torres Vedras e os Banhos dos Cucos.....	156
II — As Caldas da Felgueira — 184 e.....	202
III — As Caldas da Amieira.....	201
IV — Caldellas.....	218
V — Caldas da Fadagosa — 232 e.....	249
VI — As Caldas da Rainha.....	264
VII — Praia de Espinho.....	281
VIII — Cascaes.....	296
Tracção (A) electrica	219
Transportes (Os) e os impostos	325
Tratado de commercio com a Hespanha	231

	PAG.
Travessia (A) dos Pyreneos centraes.....	234
3:000.* (A) locomotiva Krauss.....	270
Velocidade (A) nos caminhos de ferro francezes.....	98
Viação accelerada em Portugal (continuação) — por Frederico Augusto Pimentel — 5, 45, 75, 93 e.....	109
Viagens baratas — 61, 92, 156, 180, 217, 232, 248, 264, 280, 296 e.....	327
Vinhos (Os) portuguezes.....	357
Wagonetes postaes.....	359
Zelo (O) aduaneiro.....	360

Parte official

Legislação relativa ás diferentes linhas

Beira Alta — 140, 155, 183 e.....	296
Beira Baixa — 21 e.....	45
Benguella a Mossamedes — 140, 155, 199 e.....	216
Cascaes.....	140
Cintura de Lisboa.....	123
Coimbra a Arganil.....	206
Foz-Tua a Mirandella.....	280
Funchal á Camara de Lobos.....	311
Lagos a Faro e Villa Real.....	4
Leste e Norte — 4, 91, 140, 155, 183, 296 e.....	326
Lisboa-Cintra-Torres — 91, 123 e.....	199
Loanda a Ambaca.....	91
Mormugão — 232 e.....	359
Porto a Vendas de Grijó.....	61
Ramal de Cáceres.....	123
Ribamar a Carnaxide.....	359
Santa Comba a Vizeu.....	280
Sul e Sueste — 91, 155 e.....	199
Torres-Figueira-Alfarellos — 312 e.....	320
Urbana do Porto — 183 e.....	216
Valença a Monsão.....	391
Zaire ao rio Quango — 247, 263 e.....	279

Legislação diversa

Commissão de estudo de tarifas.....	44
Gastos com transportes officiaes.....	216
Medidas sanitarias.....	247
Reducção de 50 % no preço do transporte do pessoal dos serviços agricolas.....	61
Situação da Companhia Real — 21, 33, 45, 169 e.....	392

Tarifas

Distribuidas como annexos dos seguintes numeros

Companhia real:	N.ºs
P. n.º 9 — p. v. — combinada com o Sul — Transportes de batatas.....	155
6 bis — p. v. — Aluguer de jaulas para touros.....	155
Bilhetes de banhos.....	156
2 — g. v. — Grupos de collegiaes.....	158
N. B. S. n.º 8 — p. v. — Lãs.....	166
Minho e Douro:	
P. n.º 10 — g. v. — Peixe fresco e salpicado.....	155
P. H. n.º 2 — g. v. — Generos frescos.....	156

Diversos annexos

Planta e perfil do ascensor Municipio-Bibliotheca.....	146
Mappas estatísticos do trafego dos caminhos de ferro portuguezes.....	151
Horarios:	
1 de janeiro.....	145
16 de agosto.....	160

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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

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

REDACÇÃO — Rua do Loreto, 43 — LISBOA

O NOSSO SETIMO ANNO

Ao encetar um novo volume d'esta *Gazeta*, o nosso primeiro dever é agradecer a todos os nossos assignantes, collaboradores, annunciantes e correspondentes o auxilio que nos prestaram durante o anno findo.

N'esse anno demos aos nossos leitores um valioso brinde que não prometteramos, e deixámos de cumprir uma promessa que fizemos. Expliquemos:

O *Mappa de Portugal com todas as linhas ferreas*, quizemos que fosse perfeitamente auctorizado, e como tal, traçada a rede ferroviaria pela repartição de caminhos de ferro do ministerio das obras publicas, e tirado na commissão dos trabalhos geodesicos.

Obtivemos a necessaria auctorisação do sr. ministro, mas aquelle trabalho não pôde ainda ser feito porque a remodelação do ministerio sobrecarregou por tal forma o serviço d'aquella repartição, que o seu digno chefe, o nosso amigo sr. engenheiro Perfeito de Magalhães, apesar da sua actividade, não pôde mandal-o fazer até hoje. Conta s. ex.^a, porém, que poderá agora desempenhar-se d'esse serviço, que expontaneamente se offereceu a prestar á nossa *Gazeta*, e a palavra de s. ex.^a é para nós segura garantia de que em breve poderemos cumprir a nossa promessa.

Outro melhoramento, que ha pouco introduzimos e hoje desenvolvemos mais, é o registro de *vapores a sahir do porto de Lisboa*.

Os esclarecimentos que ahi publicamos são fornecidos pelas propria empresas maritimas, ou seus agentes, até a ultima hora da sahida da nossa *Gazeta*, o que dá a essas noticias o character da mais perfeita authenticidade e exactidão.

Assim este jornal, que já era um indicador seguro sobre assumptos de caminhos de ferro, é agora tambem um exacto guia dos serviços maritimos do porto de Lisboa.

Annexo d'este numero

Horario da partida e chegada dos combois em 1 de janeiro (para carteira).

SUMMARIO

O nosso setimo anno.
Ascensor Municipio-Bibliotheca, por R. Mesnier de Ponsard.
A nossa carta da Belgica, por A. Urban.
Parte official — portarias de 19, 23 e 29 de dezembro.
Contractos de transporte.
Viagem accelerada em Portugal, por Frederico Augusto Pimentel.
Regulamento do movimento nos caminhos de ferro allemães. — (Continuação).
Notas de viagem — XIV — Huelva.
Publicações recebidas — A reorganisação dos serviços telegrapho-postaes.
Os negocios da Companhia Real.
Carteira dos acclonistas.
Boletim financeiro, de Lisboa, por J. F.
Situação dos fundos portuguezes nas bolsas de Lisboa, Londres e Paris.
Cotações dos titulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro.

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.
Horario dos comboios em 1 de janeiro.
Linhas portuguezas — Pessoal da Companhia Real — Monte Funchal — Urbana do Porto — Atravez d'Africa — Linhas do Algarve.
Linhas hespanholas — Zaragoza a Barcelona — O directo de Madrid — Vigo ao Porto.
Linhas estrangeiras — França — Italia — Austria — Congo.
Companhia real dos caminhos de ferro Atravez d'Africa. — Relatorio (Continuação).
Mercado de Metaes. — Arrematações. — Casas recommendadas. — Agenda do viajante. — Annuncios. — Vapores a sahir do porto de Lisboa.

ASCENSOR MUNICIPIO-BIBLIOTHECA

Ologar de honra do numero com que inauguramos o nosso setimo anno é occupado pelo notavel trabalho do infatigavel engenheiro portuguez o sr. Raul Mesnier, com a descripção do novo projecto do seu ascensor, da Praça do Municipio ao Largo da Bibliotheca Publica.

Já aqui demos, em junho de 1891, a descripção do primitivo projecto d'esta obra, então planeada pelo sr. Mesnier em bases differentes das actuaes. O ascensor funcionaria em duas torres elevadas na praça do Municipio, em sitio que nada absolutamente estorvava o transito publico, constituindo assim aquella construcção um verdadeiro embellesamento local.

A camara municipal, porém, na authorga da respectiva concessão manifestou o desejo de que se procurasse obter local particular d'onde se levantasse a construcção, reservando-se por, no caso de impedimentos de qualquer ordem superior, e em vista da grande utilidade publica que resultaria do ascensor, annuir á sua construcção no largo do Municipio.

Em harmonia com este desideratum, o sr. Mesnier tratou de estudar outras bases para a realisação do seu intento e o projecto do ascensor teve que ser modificado, devendo fazer-se a construcção particular dentro de uma propriedade, no referido largo. E' esse novo estudo que hoje damos, e de que no proximo numero distribuiremos as gravuras correspondentes.

Como por elle se vê a construcção ainda lucrou em elegancia e condições de estabilidade e melhor funcionamento, podendo sem risco assegurar-se que a empresa é esperada pelo mais brilhante futuro, visto a vantagem que terá em servir-se d'este ascensor a enorme massa de população que transita a toda a hora entre o Chiado e a baixa da cidade, especialmente na sua parte commercial, maritima, financeira e burocratica.

A REDACÇÃO.

Descripção do systema do ascensor Municipio-Bibliotheca

Duas torres verticaes de ferro elevar-se-hão do nivel da Praça do Municipio, vencendo, entre os planos de entrada e sahida dos passageiros, uma altura de 30 metros, differença approximada de nivel entre a Praça do Municipio e Largo da Bibliotheca.

Cada torre tem, interiormente, um espaço livre quadrangular de 3^m,5 de lado, no qual funciona a caixa destinada ao transporte de passageiros.

Os eixos das torres estão distanciados 8^m30; e as faces das mesmas torres fronteiras ficam a 4^m,580 uma da outra, deixando livre um rectangulo com esta extensão e 3^m,72 de largura.

Estas dimensões contam-se entre os planos verticaes tangentes aos contraventamentos das torres.

No rectangulo disponivel entre as duas torres estão dispostos dois grupos motores respectivamente compostos de uma pequena machina a gaz, vertical, da força de 4 cavallos, actuando uma bomba tambem da força de 4 cavallos.

Um grupo está geralmente funcionando, ficando o outro de reserva prompto a continuar o serviço do seu conjugado, quando alguma reparação se torne necessaria.

As bases das duas torres estão fundamentadas em um solido massico de beton, tendo 2^m,500 de profundidade, 4^m,500 de largura e 12^m,800 de comprimento.

A parte d'este massico comprehendida entre as duas torres forma um reservatorio de 1^m de profundidade por 3^m × 2^m de superficie, podendo conter, sem trasbordar, 4 metros cubicos d'agua. A parte superior d'este reservatorio fica coberta com um sobrado solidamente estabelecido sobre vigas de ferro, encaixadas no beton, ou ligadas á estrutura metallica das torres.

Sobre este sobrado installam-se os grupos de machinas de gaz e bomba, elevando a agua do reservatorio inferior a 35^m de altura, para os dois reservatorios situados, cada um, na parte superior de cada torre, e communicando entre si por meio de um tubo.

Cada bomba deve poder elevar 2:500 litros d'agua á altura de 35^m em 5 minutos.

Entre a parte superior das torres e o largo da Bibliotheca, existe o predio n.º 32, com uma fachada para o referido largo, e a outra para a calçada de S. Francisco. E' pelo interior d'esta casa ao nivel do 5.º andar, lado da calçada de S. Francisco, e rez do chão, lado do largo da Bibliotheca, que se fará a communicação entre a parte superior das torres e o largo da Bibliotheca.

Para esse fim lança-se uma ponte metallica de 26^m de comprimento, 3^m,5 de altura e 3^m,3 de largo, a qual assenta de um lado sobre fortes vigas de ferro, ligadas ás torres; e do outro lado, sobre um pilar metallico que se eleva verticalmente na calçada de S. Francisco, em face da casa n.º 15, d'onde fica afastado de toda a largura do passeio lateral.

Este pilar eleva-se no intervallo das janellas, afim de não obstruir a vista.

A extremidade da ponte metallica fica afastada 20^{mm} da casa, (apenas o espaço necessario para o jogo das dilatações). Toda a construcção metallica não toca no predio, e portanto este nada soffrerá com a installação do ascensor, para cujo serviço bastará retirar a varanda do 5.º andar, estabelecendo-se assim a communicação definitiva com o largo da Bibliotheca.

A parte superior do pilar metallico articula-se como charneira com a base da ponte; da mesma sorte a base do pilar articula-se n'uma chapa de ferro solidamente cravada sobre um massico de beton construido na calçada de S. Francisco.

A extremidade da ponte, do lado das torres, articula-se tambem como charneira, sobre um systema de gonzos invariavelmente fixos sobre vigas de ferro, destinadas a receber esta extremidade da ponte. As tres linhas de articulação são parallelas entre si, e por consequencia a dilatação, não alterando estas relações en-

tre as peças, pôde effectuar-se sem resistencia anormal nem empeno das mesmas peças.

As reacções, em vista da pequena dilatação da ponte, podem ser consideradas actuando sensivelmente segundo o eixo do systema de apoio. O local, obrigando o eixo longitudinal das torres a fazer um angulo com o eixo da calçada de S. Francisco, o eixo de articulação da ponte forma com o eixo da torre um angulo de 78º; no que não ha inconveniente, visto ser parallello aos outros dois de articulação.

A ponte metallica forma uma caixa rectangular, cujo interior pôde ser habitado. A altura da ponte metallica é justamente igual á de um andar da casa da rua de S. Francisco, de forma a que o sobrado da ponte, dando accesso para o 5.º andar, possa servir de cobertura á galeria formada pela ponte.

A parte que forma o sobrado do interior da ponte fica perfeitamente de nivel com o sobrado do 4.º andar, e portanto bastará tirar uma varanda d'este andar para abrir uma communicação com o interior da ponte, e aproveitar assim um espaço de 26^m de comprimento e 2^m,7 de largo, obtendo-se uma galeria com esplendida vista sobre a cidade baixa e sobre o porto de Lisboa.

Estabelecendo uma escada de serviço entre o interior da ponte e a galeria, ou fazendo a correspondencia pelo 4.º andar da casa, o que será mais commodo, certamente que este embellesamento lhe augmentará o valor.

Para resistir á variação das temperaturas, bastará revestir as superficies interiores de pranchas de madeira de pequena espessura, ou de outra substancia má conductora do calor. São conhecidas as importantes applicações do aço e do ferro á construcção de casas para habitação, inteiramente metallicas, para todos os climas, as quaes não deixam nada a desejar ás habitações ordinarias.

As vigas da ponte, tendo uma altura exaggerada em relação aos esforços relativos ao serviço corrente do ascensor, a habitação do seu interior e o excesso de peso dos revestimentos não influirá nunca no coefficiente de segurança pratica imposta pelos regulamentos.

Além da hypothese de utilizar o interior da ponte como habitação ou prolongamento do 4.º andar da casa, seria este muito applicavel para atelier photographico, escriptorio de agencias, restaurants, exposição d'objectos d'arte, etc.

Na parte superior da torre, e ao nivel da ponte, os passageiros passam para uma plataforma de 1^m,5 de largura formando um terraço d'onde com um golpe de vista descobre um immenso horisonte que se alonga sobre toda a cidade baixa, o rio, o campo e o oceano.

Systema motor — Caixas para transporte de passageiros — Mechanismo de suspensão e de segurança — Funcionamento.

O systema motor consiste no emprego da agua como contrapeso, para equilibrio entre a differença do peso das caixas com a carga e mais as resistencias passivas, e o excesso de peso necessario para as pôr em movimento.

Uma das vantagens d'este systema está na sua extrema simplicidade. Cada caixa tem na parte superior um reservatorio de folha de ferro podendo comportar 2:500 litros d'agua, maximo este sufficiente para o maior serviço de qualquer das caixas. Com effeito, cada uma pôde conter 30 pessoas que ao peso de 70 kilog. representam 2:100 kilog., e juntando a este peso 400 kilog. para vencimento das resistencias passivas (o que é excessivo) perfaz o total de 2:500 kilog. ou litros, garantindo o maximo de exploração.

Notando que a experiencia tem sempre mostrado que na generalidade o numero dos passageiros que descem será $\frac{1}{3}$ do dos que sobem, pôde ter-se a certeza de que o caso maximo que se estabeleceu nunca se apresentará. Por este systema não se dispende, em principio, senão a agua correspondente ao esforço necessario proporcionalmente ao trafico, e portanto a despesa com os motores varia tambem em relação directa com o trabalho effectuado.

A escolha do systema de pequenos motores a gaz verticaes, actuando nas bombas para elevar a agua do tanque inferior para os reservatorios collocados no alto das torres, é o que conduz aos resultados mais simples e mais economicos. Effectivamente não se carece de um engenheiro machinista para pôr em movimento um pequeno motor a gaz; e uma bomba ordinaria é facilissima de dirigir. Escolhendo um pessoal para o ascensor composto de individuos que tenham uma intelligencia média, todos elles poderão pôr o motor em serviço.

Para as reparações que serão necessarias algumas vezes, poderá fazer-se um contracto annual com um estabelecimento mechanico da localidade, o qual fornecerá as reparações que forem exigidas.

A segurança é completa, visto que a agua é independente do ascensor, e não intervem senão como accessorio momentaneo de serviço. Qualquer especie de negligencia ácerca dos motores não tem pois influencia alguma sobre a segurança dos passageiros.

Suspensão das caixas.

As caixas podem ser suspensas em dependencia uma da outra por meio de cabos ou por meio de cadeias Galle.

No nosso estudo escolhemos as cadeias Galle e respectivas rodas, em consequencia da vantagem que apresentam de não exigir senão pequenos diametros para grandes forças, emquanto que, empregando cabos da mesma força das cadeias, seria necessario empregar tambores de muito maior diametro. As cadeias que escolhemos são estabelecidas para um esforço, em serviço pratico, de 5:000 kilos; maximo da tensão produzida por uma caixa com carregamento completo; mas como duas cadeias estão em acção, para cada caixa, a segurança é dupla da julgada sufficiente. Para fazer comprehender claramente o methodo de suspensão, reportemos-nos ao croquis n.º 1.

Consideremos sómente a caixa A; tudo o que dissermos d'esta, applica-se á caixa A'. Dois supportes fixos na caixa A, sustentam duas pequenas roldanas Galle b e c; sobre estas roldanas passa a cadeia sem fim a, b, c, d, e, c', a', b' c' d' f', f, a. Duas peças de junção com parafuso a, d permitem em pequenas amplitudes regular o comprimento da cadeia. No cimo da torre a cadeia passa sobre as roldanas e, e', f, f'.

Solidas esperas m, m' estão fixadas á caixa, e atravessadas pela cadeia, a abertura de passagem sendo de dimensões ligeiramente superiores ao calibre da cadeia.

Entre as esperas e a pouca distancia, a cadeia está munida de dois solidos encontros de ferro n, n', entre os quaes e as esperas se interpõem duas fortes molas.

Por esta disposição os dois ramos da cadeia supportam o peso da caixa, e a fractura de um ramo não acarreta perigo algum, ficando o outro ramo funcionando até que aquelle seja reparado.

Notemos que este accidente, com uma pequena vigilancia, nunca deve produzir-se, porque a inspecção da cadeia é sempre facil, e deve ser feita regularmente pelos empregados encarregados de vigilancia de todo o material.

(Continua).

Raul Mesnier de Ponsard.

A NOSSA CARTA DA BELGICA

Bruxellas, 25 de dezembro.

E' para mim um dever muito agradavel principiar a minha ultima correspondencia do corrente anno desejando muitas felicidades aos meus estimaveis leitores da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* em geral, e ao seu digno director e meu amigo, o sr. L. de Mendonça e Costa, em particular.

O governo chileno acaba de communicar a sua adhesão á União postal. Desde hoje, são ali applicadas as condições d'este convenio ao serviço das correspondencias, vales e encomendas postaes.

O conselho federal avisará os estados da União da data em que os outros serviços serão postos em vigor.

Os tribunaes inglezes resolveram que o pedido da declaração da fallencia da companhia do caminho de ferro de Carenero, que tinha sido feito pela sociedade dos caminhos de ferro de via reduzida, de Bruxellas, seja annexado á acção intentada anteriormente contra o Carenero e tendente a tornar possivel em Inglaterra a execução da sentença pronunciada na Belgica, que condemna esta companhia a pagar á Sociedade belga a quantia de frs. 1.140:699.11.

L'Organe Industriel des Bassins de Liège annuncia que as novas tarifas internas do *Liégeois-Limbourgeois* baseadas na tonelada-kilometro, em lugar de o ser na tonelada-legua, foram approvadas pelo ministro, e que o respectivo decreto será publicado dentro em pouco no *Moniteur*.

Como é sabido, o syndicato dos constructores de wagons acabou ha já algumas semanas. As consequencias d'isto não tardaram em se fazer sentir.

A sociedade de Dyle et Bacalan foi declarada, em 6 do corrente, adjudicataria de 200 wagons, a 1:789 frs., preço que representa uma diminuição de 300 a 400 frs. sobre a das ultimas adjudicações.

No concurso para o fornecimento de 2:000 toneladas de carris para os caminhos de ferro romanos, foi a sociedade Cockerill que apresentou preços mais reduzidos.

Cockerill concorreu a frs. 122,60 por tonelada franco Galatz, seguida pela União de Dortmund a 130 frs., Longwy a frs. 147,10, Rothe Erde de 148 a 154,60 frs. e Alais a 162 frs.

O ministro da agricultura, industria e obras publicas da Belgica tem-se preocupado com as consequencias da ultima grève do carvão de pedra, a qual, como se sabe, foi interrompida pelo governo, na pessoa de lord Roseberry.

M. de Bruyn pediu ao conde de Mérode, ministro dos negocios estrangeiros, para mandar estudar a questão das minas de carvão de pedra em Inglaterra, assim como a ultima grève e as suas consequencias pela legação belga em Londres. M. Joosbens, conselheiro da legação, foi encarregado de fazer este trabalho.

M. Mundeller communicou á camara dos communs o total das importações de carvão estrangeiro em Inglaterra durante os mezes de agosto, setembro, outubro e novembro (os mezes da grève).

A Allemanha forneceu 120 toneladas; a Belgica, 2:524; a França, 209; a Nova Galles do Sul, 3:518; os

Estados Unidos, 1:280, ou seja um total de 7:651 toneladas.

A Belgica aproveitou pois com a grève ingleza mais de que nenhum outro paiz da Europa.

*

Um decreto ministerial de 30 de novembro passado declara: Art. 1.º A tarifa condicional e de assignatura n.º 7 dos caminhos de ferro Nord Belge fica sendo applicavel aos transportes de escorias dos altos fornos, effectuados em serviço interno n'estes caminhos de ferro. Art. 2.º O presente decreto terá vigor 15 dias depois de ser publicado no *Moniteur*.

*

Asseguram-me que as companhias do Este e do Norte estão d'accordo em conceder novas reduções nos transportes de 200 a 300 toneladas para certas estações dos Ardennes não designadas nas antigas tarifas. A redução seria de 1 fr. a 1 fr. 20 por tonelada.

Dou-lhe esta noticia debaixo de toda a reserva, apesar de a ter recebido de fonte que considero certa. A construcção d'um ramal de Florenville a Muno será o unico meio de conseguirmos abrir ao nosso commercio a parte do mercado dos Ardennes que não está ligada á via navegavel.

*

Teve lugar em 6 do corrente, n'esta cidade, uma assembléa dos interessados na organização do syndicato belga dos fabricantes de coke.

Todos os productores, á excepção d'um só, concordaram em principio no projecto do syndicato; foi nomeada uma commissão encarregada de redigir os estatutos, os quaes serão discutidos n'uma proxima secção.

E' crença geral que este projecto será apresentado nas melhores condições.

*

Sou informado que o Landtag de Mecklemburgo Schwerin, acaba de approvar definitivamente o resgate pelo Estado do caminho de ferro de Neu-Strelitz a Warnemünde.

Em consequencia d'esta decisão, a sociedade belga de caminhos de ferro, proprietaria d'esta linha, receberá em fundos consolidados 3 1/2 % Mecklemburguez, a quantia de 9.700:000 francos, que empregará no reembolso da maior parte das suas obrigações.

*

A proxima conferencia internacional para a fixação dos horarios dos caminhos de ferro terá lugar em Paris, nos dias 6 e 7 de junho de 1894.

*

Participam de Bahia Blanca que a companhia do *Great Southern Railway* decidiu fazer servir por cinco vapores uma linha directa entre aquelle porto e Antuerpia. Um jornal de Bahia Blanca vê n'este facto uma grande fonte de desenvolvimento para o extremo sul da Republica Argentina.

*

Os membros do *comité* executivo da exposição de Bruxellas foram recebidos em audiencia pelo ministro da agricultura, industria e obras publicas.

M. de Bruyn, depois de ter declarado que seria impossivel construir para 1895 a ligação do caminho de ferro projectado, accrescentou que não poria obstaculo á construcção d'uma via provisoria.

Emquanto á data de 1895, escolhida pelos organisadores da Exposição, o ministro affirmou que não tinha razão alguma para não a approvar.

A. Urban.

PARTE OFFICIAL

Direcção dos serviços de obras publicas

Repartição dos caminhos de ferro

Tendo sido excedidos os prazos marcados nas condições 3.ª e 21.ª do alvará de 2 dezembro de 1887, pelo qual foi concedido a Joseph William Henry Bleck, auctorisação para estabelecer um caminho de ferro, systema americano, servido por locomotivas, para ligar entre si e com o caminho de ferro do sul as povoações de Lagos, Villa Nova de Portimão, Lagôa, Silves, Loulé e Faro, Olhão, Fuzeta, Tavira e Villa Real de Santo Antonio, auctorisação transferida nos termos da condição 34.ª do mesmo alvará para a companhia portugueza de caminhos de ferro do sul, actual concessionaria: ha por bem Sua Magestade El-Rei, tendo ouvido o conselho superior de obras publicas e minas, nos termos da condição 43.ª do alvará mencionado, e conformando-se com o parecer da procuradoria geral da corôa e fazenda, mandar declarar caduca para todos os effeitos, em conformidade com a condição 40.ª do mesmo alvará, a concessão alludida, revertendo para o Estado, nos termos da mesma condição, o deposito de réis 50:000\$000, effectuado pelo concessionario na caixa geral de depositos e a que se refere a condição 37.ª do alvará de concessão. Paço, em 19 de dezembro de 1893.—Bernardino Luiz Machado Guimarães.

Para o director dos serviços das obras publicas.

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 9 de setembro ultimo, de um taboleiro metallico para substituição do actual taboleiro da ponte de S. Lourenço ao kilometro 158,660 da linha ferrea do norte, projecto apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes.

O que se communica ao director da fiscalisação de caminhos de ferro para os devidos effeitos.

Paço, em 23 de dezembro de 1893.—Carlos Lobo de Avila.

Para o director da fiscalisação dos caminhos de ferro.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 13 de novembro findo do conselho superior de obras publicas e minas: ha por bem approvar o projecto apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes com officio n.º 4:281—Ef de 24 de agosto ultimo, de um passadiço que a mesma companhia pretende construir na estação de Villa Nova Gaia, na linha ferrea do norte, para dar passagem do caes de desembarque do elevador da rua de Serpa Pinto para o pateo inferior da referida estação.

O que se communica ao director da fiscalisação de caminhos de ferro, para os effeitos devidos.

Paço, em 29 de dezembro de 1893.—Carlos Lobo de Avila.

Para o director da fiscalisação de caminhos de ferro.

Contractos de transporte

A companhia real celebrou ha pouco os seguintes contractos com os srs.:

—José Giron Alcalá, para o transporte de sal (1:200 toneladas), das estações da Figueira da Foz e Aveiro para Torres Novas, Entroncamento, Payalvo, Barquinha até Bemposta, e estações da linha da Beira Baixa (na Abrantes);

—Leon Delpeut & C.ª, para o transporte annual de mil toneladas de azeitonas verdes ou salgadas, 600 toneladas de madeira serrada, desbastada ou em pacotes para caixas, e 300 toneladas de bagaço de azeitona de varias estações do norte e leste para a de Alferrarede e Lisboa;

—Werner Ferdinand, representante da companhia «Tinoca Limited», para o transporte de 300 toneladas de acidos sulfurico, nitrico ou muriatico, sulfatos de ferro, cobre, soda, crystaes de soda e superphosphatos de cal, de Braço de Prata para Gaia ou Porto, e de garrafas ou garrações vasio, de vidro ou grés do Porto ou Gaia para Braço de Prata.

Viação acelerada em Portugal

(Continuado do numero antecedente)

Ramal de Caceres

A linha de Caceres tem a sua origem na de leste, ao kilometro 174,8 na estação de Torre das Vargens, dirigindo-se á Fronteira, e liga-se com a linha de Caceres e de Madrid.

Desenvolve-se em toda a sua extensão através do districto administrativo de Portalegre.

Foi construida pela companhia real sem encargo algum para o estado.

As suas condições technicas de planta e perfil são condensadas nos mappas seguintes:

PLANTA		
Extensão em alinhamentos	Metros	Percentagens
Rectos	27:830,45	38,28
Curvas com raios de 300 ^m	21:794,85	30,30
De 300 a 400 metros	8:574,50	11,93
De 400 a 500 metros	9:178,04	12,76
De 500 a 600 metros	2:817,08	3,80
De 600 a 700 metros	702,80	0,92
De 1:000 metros	950,20	1,92
Total	71:849,00	—

PERFIL		
Extensões	Metros	Percentagens
Horizontaes	18:536,60	25,93
Declividades de 0 ^m ,001 a 0 ^m ,005 ..	2:320,00	3,20
De 0 ^m ,005 a 0 ^m ,008	8:358,04	11,49
De 0 ^m ,008 a 0 ^m ,010	5:034,00	8,26
De 0 ^m ,010 a 0 ^m ,012	10:518,00	14,63
De 0 ^m ,012 a 0 ^m ,014	8:241,03	11,47
De 0 ^m ,014 a 0 ^m ,015 ..	5:431,00	7,56
De 0 ^m ,015 a 0 ^m ,018	9:062,04	12,61
De 0 ^m ,018 a 0 ^m ,125	3:447,30	4,83
Total	71:849,00	—

A largura da plataforma é de 5 metros em aterro e 5^m,5, em escavação.

Tem cinco estações incluindo a da origem.

Movimento

Em 1890 teve esta linha um movimento de 28:123 passageiros, e um tráfego de 871:245 kilogrammas em grande velocidade e 45.509:735 kilogrammas em pequena velocidade.

A proporção nas diferentes classes é de 33 % na 1.^a classe, 23 % na 2.^a classe e 44 % na 3.^a classe.

As tarifas geraes n'este ramal são as mesmas da linha de leste norte.

Linha de Lisboa a Cintra, Torres Vedras, Figueira da Foz, Alfarellos ou linha de oeste

Lisboa a Cintra

A linha de Lisboa a Cintra parte da estação de Alcantara e dirige-se a Cintra depois de dar em Campolide ligação á linha urbana, e no Cacem á de Torres e Figueira.

As suas condições technicas vão condensadas nos quadros seguintes:

PLANTA		
Extensão em alinhamentos	Metros	Percentagens
Rectos	14:135,61	51,64
Curvas com raios de 320 ^m	432,10	1,50
De 350 metros	2:544,68	9,29
De 400 metros	2:051,23	7,49
De 500 metros	3:269,98	11,94
De 600 metros	1:132,74	4,14
De 650 metros	598,43	2,18
De 800 metros e superiores	3:210,13	11,82
Somma	27:374,90	—

PERFIL		
Extensões	Metros	Percentagens
Horizontaes	7:008,90	25,64
Declividades de 0 ^m ,001 a 0 ^m ,005 ..	1:650,00	5,80
De 0 ^m ,005 a 0 ^m ,010 ..	2:275,00	8,31
De 0 ^m ,010 a 0 ^m ,012	5:145,55	18,79
De 0 ^m ,012 a 0 ^m ,015	3:686,00	13,56
De 0 ^m ,015 a 0 ^m ,018	7:609,45	27,90
Total	27:374,90	—

A largura da plataforma é de 8^m,70 em escavação e de 9^m,03 em aterro.

E' de via dupla entre Lisboa e Cacem, tem tres tunneis, cuja extensão total é de 705 metros.

Lisboa (Cacem) Torres Vedras

Tem esta linha a sua origem na estação do Cacem ao kilometro 19:216 da de Cintra, e desenvolve-se sempre através do districto administrativo de Lisboa.

Foi construida pela companhia real sem encargo algum para o estado.

As suas condições technicas de planta e perfil são condensadas nos quadros seguintes:

PLANTA		
Extensão em alinhamentos	Metros	Percentagens
Rectos	23:629,16	51,94
Curvas com raios de 350 ^m	3:676,99	8,11
De 400 metros	5:591,33	12,24
De 400 a 500 metros	5:509,10	12,06
De 600 a 700 metros	4:564,52	10,62
De 800 a 900 metros	262,54	0,58
Superiores a 900 metros	2:066,36	4,35
Total	45:300,00	—

PERFIL		
Extensões	Metros	Percentagens
Horizontaes	9:376,00	20,73
Declividades de 0 ^m ,004 a 0 ^m ,005 ..	3:000,00	6,73
De 0 ^m ,005 a 0 ^m ,010	5:857,00	12,72
De 0 ^m ,010 a 0 ^m ,012	3:200,00	7,16
De 0 ^m ,012 a 0 ^m ,015	10:848,00	23,94
De 0 ^m ,015 a 0 ^m ,018	13:019,00	28,72
Total	45:300,00	—

A largura da plataforma é de 5 metros em escavação e de 5^m,30 em aterro.

Tem quatro tunneis na extensão total de 715 metros, e oito estações incluindo a do Cacem no entroncamento com a de Cintra.

Movimento

Na linha de Lisboa a Cintra e Torres foi em 1890 o movimento de passageiros de 597:202, e o seu tráfego em mercadorias de grande velocidade de 2:144 kilogrammas e de 651:030 kilogrammas em pequena velocidade.

A proporção dos passageiros nas diversas classes foi de 14,9 % na 1.^a classe, de 30,5 % na 2.^a classe e de 44,6 na 3.^a classe.

O producto bruto foi de 21:036 francos por kilometro e o coefficiente de exploração 57,12 %.

Torres Vedras á Figueira da Foz

Esta linha tem a sua origem no terminus da linha de Lisboa a Torres, e é o seu prolongamento sobre a Figueira.

Foi construida e é explorada pela companhia real por um periodo de noventa e nove annos, concedendo o estado 5 % para complemento de juros e amortisação do capital de 166:667 francos por kilometro, não podendo porém, o desembolso do estado ser superior a 2 %.

Desenvolve-se através dos districtos administrativos de Lisboa, Leiria e Coimbra.

As suas condições technicas de planta e perfil vão numeradas nos quadros seguintes:

PLANTA		
Extensão em alinhamentos	Metros	Percentagens
Rectos	102:118,70	67,04
Curvas com raios de 350 ^m ..	235,19	0,15
De 400 metros	3:571,25	2,35
De 400 a 500 metros	17:963,00	11,87
De 600 a 700 metros	10:698,19	7,08
De 800 a 900 metros	4:358,13	2,89
1:000 metros e superior	12:550,70	8,28
Total	151:495,16	—

PERFIL		
Extensões	Metros	Percentagens
Horizontaes	39:480,38	26,06
Declividades de 0 ^m ,00 a 0 ^m ,005 ..	28:305,00	18,68
De 0 ^m ,005 a 0 ^m ,010	26:355,00	17,39
De 0 ^m ,010 a 0 ^m ,012	12:852,00	8,42
De 0 ^m ,012 a 0 ^m ,015	43:702,78	28,26
De 0 ^m ,015 a 0 ^m ,018	800,00	0,53
Total	151:495,61	—

A largura da plataforma é a mesma que a da linha de Lisboa (Cacem-Torres).

Tem vinte e tres estações, incluindo a de Torres, sua origem.

(Continúa).

Frederico Augusto Pimentel.

Regulamento do movimento nos caminhos de ferro da Allemanha

(Continuação do n.º 144)

Expedição das mercadorias por grande velocidade (Expressgut). — Os caminhos de ferro podem determinar nas tarifas que as mercadorias que se desejem expedir por grande velocidade, como as bagagens, embora não tenham direito ao mesmo tratamento d'aquellas, sejam expedidas com a escripturação das mesmas, ou antes com uma guia especial de expedição.

Feita a expedição da mercadoria por grande velocidade nas guias de bagagens, deve esta ser regularmente consignada ao expedidor. Em tal caso a entrega da mercadoria será feita na estação de destino, em troca da dita guia. Todavia, mediante desejo expresso do expedidor, a guia póde igualmente ser junta á mercadoria e acompanhá-la, se esta tem o endereço preciso e completo do recebedor. A entrega, em tal caso, é feita em conformidade com as disposições especiaes de cada administração.

Para a expedição d'estas mercadorias applicam-se, portanto, as disposições já indicadas para a expedição das bagagens.

Transporte de cadáveres. — Para o transporte de um cadáver da estação principal de um caminho de ferro, deve a administração ser avisada com antecedencia de seis horas, e doze, se se tratar de uma estação intermedia. O cadáver deve ser fechado com todas as precauções n'um caixão de metal e este mettido n'um outro de madeira, de modo a não ser aberto pelas trepidações do comboio. Deve ser acompanhado, pelo menos, por uma pessoa, a qual tem de pagar o respectivo bilhete e ir no mesmo comboio em que vae o cadáver. A entrega do cadáver deve ser feita mediante a apresentação dos documentos que serviram para a expedição. As auctoridades que podem dar licença para o transporte dos cadáveres são nomeadas especialmente. A citada licença serve para o transporte em todas as linhas ferreas.

O preço do transporte deve ser pago na occasião da entrega ao caminho de ferro. Para os cadáveres provenientes dos outros Estados, observar-se-hão as convenções existentes. O transporte deve ser feito n'um wagon de mercadorias fechado especialmente do mesmo lugar. Se vier mais de um cadáver ao mesmo tempo, destinados á mesma estação, podem ser collocados em um só wagon, que em certos casos póde tambem ser descoberto.

O wagon não deve ser desengatado do comboio sem necessidade; o trajecto deve ser feito, quanto possivel, rapidamente e sem interrupção. Senão é possivel evitar o estacionamento do wagon em qualquer estação, aquelle deve ser resguardado em uma via que esteja livre.

Se, para o cadáver ser transportado, forem apresentadas falsas declarações, além de outras punições ultteriores que possam ser dadas, será pago o quadruplo do preço da viagem. Devendo-se transportar cadáveres das esquadras de policia, dos hospitaes, prisões ou institutos de instrucção superior e outros congeneres, não são obrigados a serem acompanhados, bastando igualmente que sejam fechados em caixões maciços. Não poderá fazer a expedição em carros descobertos. E' necessario que as mercadorias que forem collocadas n'estes wagons, sejam separadas do cadáver por materias bastante solidas, como madeira, metal, etc. Deve, comtudo, sempre haver as precauções acima citadas.

A expedição é feita segundo as tarifas que o cami-

nho de ferro applica nas expedições das mercadorias. As expedições que devam ser transportadas nos comboios de passageiros serão feitas pelo mesmo modo que a expedição das bagagens. A entrega do cadáver é feita no praso de 6 horas, a contar da sua chegada á estação destinada; depois d'este praso o cadáver ficará á disposição das auctoridades.

Expedição de animaes vivos. — Os animaes vivos podem ser expedidos como uma qualquer mercadoria; podem, comtudo, ser recusados os que estiverem doentes. Quando haja perigo de contagio de doença, deverão observar-se as disposições de policia em vigor. Os animaes vivos devem ser sempre acompanhados por uma pessoa que, durante a viagem, vá sempre proximo d'elles, a menos que o chefe da estação não disponha o contrario quando isso lhe pareça conveniente ao serviço. Póde ser feita, sem ir acompanhada de uma pessoa, a expedição de animaes pequenos, como por exemplo, gallinaceos, comtanto que vão em canastras bem arejadas e dispostas. O expedidor deve cuidar do seu carregamento e accommodação nos wagons, e da descarga. O transporte tem que ser pago á partida.

A expedição far-se-ha segundo os systemas usados nos caminhos de ferro. O chefe da estação indicará o comboio pelo qual a expedição seguirá; o preço do transporte será na proporção do espaço occupado pelos animaes. Podem determinar que a expedição de animaes vivos não seja feita aos domingos e dias santificados, assim como que tenha logar a determinadas horas.

Os animaes devem ser conduzidos á estação pelo menos meia hora antes da partida de cada comboio. A entrega no respectivo destino é feita mediante restituição da guia ou senha de expedição. Os animaes devem ser retirados no espaço de duas horas depois da chegada do comboio; passado este praso o caminho de ferro conservá-os-ha em deposito por conta do proprietario ou, se os conservar nos wagons, far-se-ha pagar segundo uma tarifa especial. O transporte deve fazer-se no praso de um dia para a distancia de 300 kilometros.

Para a expedição de cães e cavallos nos comboios de passageiros adoptar-se-hão disposições especiaes. Em tudo o mais o transporte é igual e regulado pelas condições de transporte de mercadorias.

(Continúa.)

NOTAS DE VIAGEM

XIV

Huelva

A falta de caracteristico de Huelva, como cidade andaluza, é justamente a sua especialidade.

A sua população divide-se em dois grupos perfeitamente distinctos: os pescadores, em grande numero, que habitam a parte alta, o bairro pobre, e enviam o seu peixe em grandes quantidades a Sevilha, Zafra e outros pontos do interior, e os empregados nas minas que se occupam no embarque dos mineraes de Rio Tinto e Buitron e no desembarque dos productos para a exploração d'essas minas.

Ora estes são os que habitam a parte nova da cidade, o bairro baixo, e como em grande numero são inglezes, eis porque o elemento britannico predomina por toda a parte.

E eis porque eu comi no hotel um excellente almoço á ingleza. Devia esta explicação ao leitor.

Mas não é só nos bifes que os costumes inglezes se manifestam em Huelva. Ao visitante que, como eu, não pôde consagrar á bonita cidade mais que algumas horas, torna-se notavel esta tendencia inglezada nos leitreiros das lojas, na sua disposição, nos pequenos jardins exteriores ás casas, no isolamento das ruas, no socego das praças.

E se passamos por um grupo de homens ouvimos a lingua de Shakespeare, e se olhamos um jornal que um sujeito lê, é o *Times*, e se contemplamos um rosto de mulher, é loura como uma filha do Tamisa.

A cidade é pequena, muito açada, alegre pelo esplendido sol do meio dia que a illumina; casas baixas em geral, nenhuns edificios notaveis, á parte as duas elegantes estações de caminhos de ferro, de uma das quaes já tratei, reservando a outra para quando n'ella tomar logar no comboio que me levará a Zafra.

O muito notavel, porém, o notabilissimo, o extraordinario que só para se ver merece ir a Huelva, é a ponte de embarques das minas de Rio Tinto.

O viajante deve ver aquella enorme ponte, aquella monstruosidade de ferro que se estende para o mar, como uma tromba de elephante, e admirar a rapidez, precisão, boa ordem e importancia do serviço que por ella se faz.

A ponte tem não menos de 300 metros de extensão, formando tres pavimentos que se reúnem, por meio de suaves rampas, á entrada, em terra.

Até dois terços d'aquella extensão entram as locomotivas empurrando, á ida, ou rebocando, á volta, os wagons das minas.

Em rapida descripção, como rapida foi a minha visita, direi como o serviço se faz:

Chegados os comboios do Rio Tinto á entrada da ponte, a machina toma-os pela cauda e impelle rapidamente aquella enorme serpente até um ponto determinado do 3.º pavimento. Ahi desengata, e os wagons vão a um e um sendo desligados dos que ficam, e, descendo por uma rampa da ponte ao local onde os espera um unico homem encarregado do embarque. No ponto em que o wagon pára, a via é aberta ao centro, e sob essa abertura uma grande e fortissima calha de ferro conduz ao vapor atracado. Os wagons abrem pelo fundo e o mineral toma o caminho do barco.

Logo em seguida o wagon vasio segue até uma agulha e, vencida ella, uma outra rampa o conduz ao pavimento inferior, o segundo, onde a machina o espera, indo cada wagon juntar-se ao seu anterior, formando o comboio de material vasio.

Se este tem que tomar carvão para as minas, como entre o terceiro e o segundo, pavimento ha um deposito de carvão, é pela linha inferior a este deposito que os wagons são encaminhados, e ali, por meio de uns alçapões que se abrem, são carregados automaticamente com a maior rapidez.

Se ha mercadoria a bordo para carregar em wagons, elles descem ainda, pelo systema de *triage* que tenho descripto, ao primeiro pavimento e recebem, por meio de calhas, o carregamento. A machina, n'este caso, vem buscar o comboio já carregado, engatado, completo, ao primeiro pavimento.

Isto tudo, que acabo de descrever, faz-se com uma tal facilidade, precisão e rapidez admiraveis, na verdade.

Não ha uma manobra a braço, não ha um esforço do homem para o carregamento; as machinas a vapor fazem tudo; a disposição das linhas facilita o trabalho que centos de trabalhadores não conseguiriam em dobrado tempo.

E' curioso ver como o wagon, por si só, toma o ca-

minho devido, como um só homem o descarrega, outro lhe dirige, do seu posto, por meio de uma agulha, a marcha, e outro o manda, já carregado, juntar-se ao comboio.

A locomotiva pucha-o e eis como em menos de uma hora se descarregaram e carregaram vinte e tantos wagons que não levarão menos de 50 toneladas.

A licença para visitar a ponte é prompta e amavelmente facilitada a qualquer estrangeiro, no escriptorio da companhia.

Terminada a visita á ponte, o visitante que puder dispôr de dois dias, tem um bello passeio a dar, obtendo, tambem no mesmo escriptorio, auctorisação para ir, n'um comboio que ha todas as manhãs para o pessoal, (se a memoria não me falha) ver as minas, passeio que eu não fiz, por falta de tempo, mas que me asseguram ser interessantissimo.

Isto dá para um dia. No seguinte, tomando o comboio das 6 h. 10' da manhã, de Huelva, para a primeira estação, San Juan del Puerto, poderá ir, na linha de Buitron (sem pedir favores porque tem serviço publico) a Zalamea, 57 kilometros (8 pesetas e 20 centimos em 1.ª classe) voltando no comboio das 3 h. 33' da tarde para chegar a Huelva ás 7 h. 50' da tarde.

E é preciso que volte a Huelva quem foi para Sevilha pela linha de Merida, porque de Huelva deve regressar até Zafra (180 kilometros) pela interessantissima linha directa que fez as minhas delicias de viajante e as fará ainda de modesto descriptor de viagens, no meu proximo artigo.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

A reorganisação dos serviços telegrapho-postaes, por F. Julio Borges. — Este livro publicado agora, mas evidentemente escripto desde que foi posta em vigor a lei de 1 de dezembro de 1892 sobre o serviço telegrapho-postal, tem o valor de uma prophesia e dá revelação dos vastos conhecimentos e competencia do seu auctor, sobre a materia.

Com effeito o sr. Julio Borges prevê n'elle que aquella lei, longe de melhorar este importante serviço publico, veiu peoral-o, e o caso é que os factos plenamente teem confirmado aquella previsão, porque o serviço está peor do que estava.

O sr. Borges analysa minuciosamente cada um dos ramos da administração telegrapho-postal, e acompanha a sua critica da indicação dos meios que entende proficientes para accudir aos males de que ella enferma.

Não pudemos, bem entendido, apreciar por completo e em todos os seus detalhes o trabalho do illustre auctor, mas afigura-se-nos que n'elle o assumpto está perfeitamente estudado e que o livro do sr. Borges tem preciosa lição que bem pensada deve ser pelos que se occupam d'este importante ramo de serviço.

Agradecemos o exemplar que nos foi offerecido.

Os negocios da Companhia Real

Em successivas reuniões do conselho de ministros e conferencias entre o sr. ministro das obras publicas e o sr. conselheiro Carrilho, actual presidente da comissão administrativa da Companhia, tem-se tratado d'este assumpto.

As bases dos accordos devem ficar assentes até terça feira, afim de serem presentes ao tribunal no dia 9, em que finda o praso de dois mezes fixado pelo respectivo decreto.

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Atravez d'Africa

Tendo-se procedido ao sorteio das obrigações a amortisar em 1 de janeiro de 1894, conforme o disposto no titulo 4.º dos estatutos, coube a sorte aos n.ºs 2:131, 4:421 e 8:247 de 450.000 rs.; e aos n.ºs 11:310, 12:035, 18:021, 23:182, 24:574, 32:573, 39:783, 41:189, 42:294, 42:421, 43:547, 43:860, 44:352, 47:334 e 55:826 de 90.000 réis.

O pagamento do coupon e dos titulos com os numeros mencionados será feito no dia 1 de janeiro proximo:

No Porto, na sede da companhia, rua de Bellomonte, 49
Em Lisboa, no London and Brazilian Bank Limited.
Em Londres, no Capital and Counties Bank Limited.
Em Paris, no Banque d'Escompte de Paris.
Em Amsterdam, em casa dos srs. Westendorp & C.
Em Bruxellas, em casa dos srs. J. Mathieu & Fils.

Porto, 21 de dezembro de 1893.

Pela Companhia Real dos Caminhos de Ferro Atravez d'Africa
O PRESIDENTE DO CONSELHO D'ADMINISTRAÇÃO, Carlos Lopes.

Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta

Os srs. portadores de obrigações d'esta companhia são avisados de que do 1.º de janeiro de 1894 em diante será paga uma terceira prestação de 2 fr. 50 sobre o coupon n.º 17.

O pagamento effectuar-se-ha á vista do coupon, o qual será carimbado da seguinte maneira «Payé 2 f.50» e entregue ao portador para ser apresentado quando for annuciado novo pagamento.

Segundo decisão da camara dos corretores da praça de Paris, a partir do dia 31 de dezembro de 1893, a declaração actualmente feita no *Boletim official* será substituída pela seguinte:

«Ex-coupon n.º 17 estampillé de 6 fr.»

Os coupons serão pagos e carimbados em Lisboa, na sede da companhia, rua Capello, n.º 5, em Paris, no comptoir national d'escompte, 14, rue Bergère, e em Londres, na casa Morton Rose & C., Bartholomew Lane E. C.—O conselho de administração.

BOLETIM FINANCEIRO

Lisboa, 31 de dezembro de 1893.

Está findo o anno de 1893. Infelizmente a situação economica e financeira do paiz não corresponde ás esperanças tam sinceramente formuladas ha doze mezes, quando se esperava que a breve trecho fossem liquidadas as questões que traziamos pendentes e que interessavam mais directamente a solução do complicado problema da regularisação das nossas finanças, condição essenciaissima para o necessario e indispensavel restabelecimento do nosso credito.

Durante algum tempo conseguimos sopear os nossos habitos de politica irrequieta e perturbadora, que, preocupando demasiadamente os governantes, os inutilisou para os serios e graves estudos de administração, mas não tardou muito que elles resurgissem e que n'um momento invalidassem o que se havia conseguido para a restauração das finanças, lançando-nos novamente nas luctas do partidario.

Depois da dissolução das camaras tivemos uma recomposição ministerial com a sahida dos srs. ministros da fazenda e das obras publicas, facto d'uma importancia capital, porque fez retardar consideravelmente a solução de questões, que urgia ter resolvidas quanto antes, para evitar novos embaraços e novas complicações internacionaes, jogando ao mesmo tempo com interesses nacionaes de primeira importancia.

Teve tambem um imprevisto desenlace a questão da liquidação da *Mala Real Portuguesa*. Como se sabe, um grupo de obrigacionistas requereu perante o Tribunal do Commercio a antecipaçaõ da venda do material sob pretexto de que elle se depreciava com a demora. Apesar de ser evidente que este expediente se-

ria o peor de todos, o tribunal deferiu, a venda de dois vapores foi annunciada com uma valorisação de 75 % do custo primitivo, ficando a praça deserta.

Os credores, obrigacionistas e accionistas, que haviam desaprovado o requerimento d'aquelles, tentaram lançar as bases para uma concordata, unico meio dos principaes interessados não perderem tudo. Entre estes figurava o proprio Estado com um credito definido de 750 contos e outro de 372 contos a definir, definição esta que poderia modificar completamente a sua posição entre os credores passando do grupo quarto ao primeiro, quando reconhecida a legitimidade da rescisão do contracto e da applicação da multa.

Afinal os obrigacionistas divergentes (grupo portuense que requereu a venda immediata do material) veio a accordo com os outros interessados, e resolveram pedir a suspensão da praça até ser presente ao tribunal o projecto da concordata. O juiz-presidente, porém, apesar de instrucções do governo, indeferiu o requerimento e mandou proceder á hasta publica, vendendo-se os vapores por menos da terça parte do seu custo. Deram-se n'este acto circumstancias escandalosas, a que toda a imprensa tem alludido, com prejuizo para o prestigio e dignidade do tribunal.

Parece que o governo adoptará as providencias que a gravidade do caso determina e tudo indica que se evitará o desastre irremediavel da liquidação forçada da companhia, visto como, segundo as indicações, o material, vendido por menos da terça parte do seu valor, mal dará para os credores privilegiados e para as despesas da administração da fallencia, perdendo assim tudo os obrigacionistas, os credores não privilegiados, incluindo o Estado, e os accionistas, alguns dos quaes metteram n'esta empresa uma grande parte da sua fortuna pessoal.

Durante a quinzena houve uma certa affluencia de papel para descontos, mas com difficuldade na collocação, por causa das restricções que os bancos entenderam dever pôr a este negocio para augmentarem as suas disponibilidades do fim do anno, vigorando a taxa de 7 % mesmo para sommas mais avultadas, situação que provavelmente se modificará na primeira quinzena de janeiro. O mercado de cambios esteve bastante animado por causa das transferencias procuradas pelo Thesouro e pela Junta do Credito Publico.

Preenchidas estas formalidades, o mercado desanimou sensivelmente, melhorando comtudo na ultima semana pela compra de cambias para o pagamento do coupon das obrigações *Loanda-Ambaca*. Os coupons dos diversos titulos vindos em janeiro começaram a affluir ao mercado supprindo as necessidades do momento e alterando as disposições para a tensão. Com a chegada do paquete da Africa Occidental a situação desafogou-se muito mais ainda. Os chéques regularam sobre Londres de 40 ⁵/₈ a 40 ¹³/₁₅ sobre Paris de 702 a 704.

O mercado das inscripções não tem estado muito animado, regulando as inscripções d'assentamento (j. r.) de 31,50 a 31,60 32,20, 32,25, 32,45, as de coupon a 31,80, a divida externa a 26,20, as obrigações do emprestimo de 1888 (4 p. c.) a 13.7600, as do emprestimo de 1890 (4 p. c. conv.) a 33.7800, as de 4 ¹/₂ p. c. (conv.) a 38.7500, as dos tabacos a 76.000 réis.

As acções do Banco de Portugal mantiveram-se de 110.7500 a 111.7000, as do Commercial de Lisboa a 82.7100, as do Lisboa & Açores a 89.7500. As acções do Banco de Portugal tiveram certa procura motivada na probabilidade d'um dividendo n'este exercicio superior ao anterior.

A situação do Brazil não se modificou, mas tudo parece indicar que a solução do conflicto está imminente devendo pender a victoria para o contra-almirante Custodio de Mello, o que equivalerá a um immediato restabelecimento da vida normal dos mercados brazileiros e consequentemente da regularisação das operações financeiras que principalmente nos interessam.

J. F.

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

DEZEMBRO															
	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
Bolsa de Lisboa:															
Inscripções assent.	-	31,50	31,60	32,45	32,45	32,25	32,20	-	-	39,75	30,70	31,70	32,20	32,20	-
" coupon.	-	-	-	-	-	31,98	-	-	-	31,00	31,00	31,00	30,80	30,80	-
Divida externa.	-	-	26,20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bolsa de Londres 3 %:	-	19,87	19,87	19,87	19,87	19,87	19,87	-	-	19,87	19,87	19,87	19,75	19,75	-
Bolsa de Paris 3 %:	-	19,83	19,84	19,87	19,87	19,81	19,81	-	-	19,81	19,81	19,81	19,62	19,62	-

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

BOLSAS	TÍTULOS	1893 - DEZEMBRO - DIAS												
		16	18	19	20	21	22	23	26	27	28	29	30	—
Lisboa...	ACÇÕES Comp. Real Portuguesa.	—	13.500	—	—	—	14.000	14.000	—	—	14.000	—	—	—
	OBRIG. Comp. Real Portuguesa.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Nacional.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20.200	—
Paris.....	» Atravez d'Africa	56.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	55.000	—	—
	ACÇÕES Comp. Real Portuguesa..	—	—	—	—	—	—	—	55	—	—	—	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal.	35	35	—	—	40	49	40	—	—	40	55	—	—
	» Norte de Hespanha	112	111,50	111,50	110	106,25	108	—	—	—	—	—	—	—
	» Madrid-Zaragoza-Alicante.	152,50	151	151	145	146,25	149	—	—	—	—	—	—	—
	» Andaluzes	245	—	242	—	245	245	—	—	—	—	—	—	—
	OBRIG. Comp. Real Portuguesa ..	91,50	90	90	90	90	90,25	91	91,25	91,50	91	91	—	—
	» C.ª da Beira Alta.....	72	72	72,50	72,75	73	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal.	120	125	120	120	124	118	123	121	120	120	120	—	—
	» Norte Hespanha 1.ª hypot.	280,50	278	279,50	280	279,75	276,50	—	—	—	—	—	—	—
Londres...	» Atravez d'Africa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Atravez d'Africa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Amsterd..	» Atravez d'Africa	—	—	14,87	44,25	—	44,50	—	—	—	—	44	—	—
Bruxellas.	» Atravez d'Africa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Receita dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Periodo de exploração	RECEITAS NO PERIODO						DESDE 1 DE JANEIRO			
		1893			1892			Totaes		Diferença a favor de	
		Kil.	Totaes	Kilometros	Kil.	Totaes	Kilometros	1893	1892	1893	1892
COMPANHIA REAL	Antiga rede	26 2 Dezemb.	690	Réis 51.423:000	74:526	690	Réis 55.239:084	80:036	2.701.284:000	2.617.817:074	83.466:926
	» nova não	8 9 »	»	48.486:000	70:269	»	53.805:276	77:978	2.749.770:000	2.671.622:350	78.147:650
	» garantida.	10 16 »	»	53.628:000	77:721	»	53.805:276	77:978	2.803.398:000	2.725.427:626	77.970:374
	Nova rede	26 2 Dezemb.	380	4.822:000	12:689	334	5.974:223	17:886	278.762:000	268.962:870	9.799:130
	» garantida.	3 9 »	»	5.230:000	13:763	»	6.796:349	20:348	283.992:000	275.759:219	8.232:781
Sul e Sueste...	»	10 16 »	»	5.737:000	15:097	»	6.796:349	20:348	289.729:000	282.555:568	7.173:432
	»	29 4 Novemb.	475	14.825:935	31:212	475	14.601:570	30:740	629.430:420	616.970:425	12.459:995
	»	5 11 »	»	13.193:390	27:775	»	13.493:740	28:407	642.623:810	630.464:165	12.159:645
Minho e Douro.	»	12 18 »	»	10.499:920	22:105	»	12.494:750	26:304	653.123:730	642.958:915	10.164:815
	»	1 7 Outub.	353	20.050:493	56:800	353	19.820:311	56:147	734.482:983	695.042:621	39.440:362
	»	8 14 »	»	23.416:844	66:336	»	20.503:474	58:083	757.899:827	715.546:095	42.353:732
Beira Alta.....	»	15 21 »	»	19.873:265	56:298	»	16.827:804	47:670	777.773:092	732.373:899	45.399:193
	»	19 25 Novemb.	253	6.585:667	26:030	253	6.946:734	27:457	271.693:402	260.941:060	10.752:342
	»	26 2 Dezemb.	»	6.999:862	27:667	»	7.935:538	31:365	278.693:264	268.876:598	9.816:666
Nacional (Mirandella e Viçeu).....	»	3 9 »	»	6.170:832	24:430	»	6.538:212	25:842	284.864:096	275.414:810	9.449:286
	»	— — —	105	—	—	105	—	—	—	—	—
	»	— — —	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Norte de Hespanha	»	25 1 Dezemb.	3393 Ps.	1.746:888	Ps. 515	3393 Ps.	1.843:120	Ps. 513	Ps. 78.530:696	Ps. 80.729:396	—
	»	2 8 »	»	1.670:844	492	»	1.782:658	525	80.201:541	82.512:054	Ps. 2.198:700
	»	— — —	—	—	—	—	—	—	—	—	2.340:513
Madrid — Zaragoza — Alicante.....	»	3 9 Dezemb.	2672	1.016:810	381	2672	1.139:866	427	48.743:300	50.735:444	—
	»	10 16 »	»	1.054:415	394	»	1.177:988	440	49.767:715	51.913:433	2.022:145
	»	— — —	—	—	—	—	—	—	—	—	2.145:718
Andaluzes	»	26 2 Dezemb.	894	353:261	395	894	315:597	353	13.608:527	13.607:116	1:411
	»	3 9 »	»	305:632	342	»	277:351	310	13.914:160	13.884:468	29:692
	»	— — —	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zafra a Huelva.	»	3 9 Dezemb.	180	46:388	257	180	44:228	229	2.304:883	2.481:128	—
	»	10 16 »	»	45:533	252	»	51:747	287	2.350:416	2.532:875	176:245
	»	— — —	—	—	—	—	—	—	—	—	182:459

HORARIO OFFICIALMENTE CONFERIDO da partida e chegada de todos os comboios, em 1 de janeiro de 1894

LINHAS DA COMPANHIA REAL				LINHAS DO SUL E SUESTE			
Lisb. R. a Porto	Porto a Lisb. R.	Lisb. R. a V. Alc.	V. Alc. a Lisb. R.	Lisb. T. P. a Faro	Faro a Lisb. T. P.	Porto a Braga	Braga a Porto
Part. 8-45 t.	Cheg. 7-20 m.	Part. 2-45 t.	Cheg. 4-30 m.	Part. 4-30 t.	Cheg. 5-0 m.	Part. 8-20 m.	Cheg. 1-26 t.
10-0 t.	10-30 m.	7-0 t.	5-30 m.	4-30 t.	5-0 m.	11-0 m.	3-15 t.
Lisb. C. S. a Port. Port. a Lisb. C. S.				Lisb. T. P. a Pias Pias a Lisb. T. P.			
7-30 m.	9-0 t.	8-45 m.	10-30 t.	4-30 t.	2-45 m.	8-10 m.	4-40 t.
Aveiro a Porto Porto a Aveiro				Pias a Faro Faro a Pias			
4-0 m.	6-25 m.	4-15 t.	6-37 t.	8-10 m.	7-40 t.	6-30 t.	2-45 m.
11-20 m.	3-35 t.	5-30 m.	9-35 m.	Lisb. T. P. a Ext. Ext. a Lisb. T. P.	8-0 m.	3-45 t.	12-10 m.
Lisb. R. a V. Alc. V. Alc. a Lisb. R.				Lisb. T. P. a Set. Set. a Lisb. T. P.			
7-30 t.	5-10 m.	8-45 t.	6-30 m.	8-0 m.	10-10 m.	8-0 m.	9-50 m.
2.ª 4.ª e sab.	2.ª 4.ª e sab.	2.ª 4.ª e sab.	2.ª 4.ª e sab.	4-30 t.	11-10 t.	9-10 m.	4-40 t.
7-15 t.	1-50 m.	9-40 m.	4-8 t.	LINHAS DA BEIRA ALTA			
Lisb. R. a Badaj. Badaj. a Lisb. R.				Fig.ª a V. Form. V. Form. a Fig.ª			
7-30 t.	6-35 m.	7-0 t.	6-30 m.	5-25 m.	3-30 t.	9-15 m.	8-0 t.
Lisb. C. S. a Bad. Bad. a Lisb. C. S.				Figueir. a Pamp. Pamp. a Figueir.			
7-30 m.	9-15 t.	8-45 m.	10-30 t.	3-10 t.	4-48 t.	7-15 m.	9-10 m.
Lisb. C. S. a Sant. Sant. a Lisb. C. S.				Pamp. a Mang. Mang. a Pamp.			
11-0 m.	1-40 t.	6-45 m.	9-20 m.	6-35 t.	9-47 t.	9-45 m.	12-54 t.
4-30 t.	7-10 t.	5-20 t.	8-0 t.	Mang. a Guarda Guarda a Mang.			
				Só 4.ª e sab. Só 5.ª e dom.			
				10-0 t. 12-50 m. 6-40 m. 9-28 m.			

LINHAS PORTUGUEZAS

Pessoal da Companhia Real.—Reassumiu já as funções de chefe do serviço dos armazens o sr. engenheiro Augusto Fuschini, ministro da fazenda até ha pouco.

Monte, Funchal.—Segundo noticias da Madeira, a direcção e mais corpos gerentes do caminho de ferro do Monte empregam todos os meios para se desempenharem do encargo que tomaram, promovendo a collocação de obrigações, e procurando vencer todas as difficuldades, para que no mais breve espaço de tempo possível a linha esteja concluida até o Altinho.

A direcção já remetteu para Londres 7:140.000 réis para pagamento do material para a conclusão da linha.

Urbana do Porto.—O sr. Justino Teixeira, director dos caminhos de ferro do Minho e Douro, enviou ao governo um novo projecto, muito economico, para aproveitar as obras já executadas para a ligação da estação central do Porto com o ramal de Campanhã.

Atravez d'Africa.—Partiu para Loanda mr. Celestin Vigroux, empreiteiro que foi d'uma parte d'este caminho de ferro já aberto a exploração. Vae agora dar principio aos trabalhos além do kilometro 300, aonde deve em breve chegar a machina.

Linhas do Algarve.—Foi declarada caduca, desde de 19 de dezembro, a concessão feita em 2 de dezembro de 1887 ao sr. Henry Bleck para a coustrucção de uma linha americana a vapor, entre Faro e Lagos e entre Faro e Villa Real de Santo Antonio.

LINHAS HESPAÑOLAS

Zaragoza a Barcelona.—Abriu em 15 de dezembro parte d'esta linha, pertencente á companhia de Tarragona a Barcelona e França, na extensão de 127 kilometros, entre Reus e Caspe.

As estações e suas distancias são as seguintes: desde Reus, Las Borjas del Campo, 8 kilometros—Riudecañas y Botarell, 13 kil.—Dosaguas-Argentera (*apeadero*), 19 kil.—Pradell, 24 kil.—Marsá-Falset, 29 kil.—Caspas (*apeadero*), 36 kil.—Guiamets, 39 kil.—Mora la Nueva, 49 kil.—Ascó, 61 kil.—Flix, 68 kil.—Ribarroja, 76 kil.—Fayon, 88 kil.—Nonaspe, 100 kil.—Fabara, 109 kil.—e Caspe, 127 kil.

O directo de Madrid.—Parece estar certo que este caminho de ferro poderá ser completamente inaugurado em 1 de julho d'este anno.

Serão organizados comboios expressos diarios entre Madrid e Barcelona, os quaes farão a viagem em 14 horas. Estes comboios terão restaurante, wagons-camas e carruagens de 1.^a e 3.^a classe.

Vigo ao porto.—Reuniu em 20 de dezembro passado a assembléa geral da companhia de caminhos de ferro de Medina del Campo a Zamora e de Orense a Vigo, sendo resolvida por unanimidade a construcção do ramal de ligação de Vigo com o porto.

A construcção é subsidiada pelo Estado, pela camara e deputação provincial com 200:000 pesetas, cada uma.

LINHAS ESTRANGEIRAS

FRANÇA

O concessionario do caminho de ferro de Grenoble a Villard de Lans formou uma sociedade anonyma especial, com o capital de 1.600:000 francos, divididos em 3:200 acções de 500 fr. A linha terá 26 kilometros de comprimento, dos quaes 8 de cremalheira. Fará junção com dois ramões: um de Perrieres a Seyssins e o outro de Saint Nizier a Moucherotte na extensão total de 6 kil. 405. O concessionario recebe da cidade de Grenoble um subsidio de 200:000 francos e de diversas communas situadas no percurso da linha a quantia de 54:000 fr.

ITALIA

Fez-se ha pouco tempo a primeira experiencia do tremvia electrico de Milão, dando os melhores resultados.

Os carros são construidos pelas casas Miani e Silvestri e Grandona. Estes carros podem conter 18 pessoas no interior e 16 nas

duas plataformas; descançam sobre 28 molas, de maneira a adquirir maior elasticidade.

As carruagens teem campainha electrica para dar o signal da partida e paragem, collocada sob o carro, a qual é posta em comunicação, apertando-se o botão que está ao pé do conductor.

Ha uma alavanca que regula a velocidade, outra para fazer recuar ou avançar os carros immediatamente, e outra para os freios.

AUSTRIA

No orçamento para 1894, os subsidios a conceder ás linhas ferreas garantidas estão previstos como segue:

Nordwest.....	446:000 fls. —	45:000 que em 1893
Südnorddeutsche Verbindungsbahn.....	693:000 " —	107:000 " "
Staatsbahn.....	269:000 " +	4:000 " "
Lemberg-Czernowitz..	2.197:000 " +	69:500 " "
Mährische Grenzbahn..	324:000 " +	39:200 " "
Locale Wodnian Pracatitz.....	14:200 " +	14:200 " "
Locale Montfalcone Cervignano.....	27:400 " +	27:400 " "
Zittau Reichenberg....	41:700 " —	3:300 " "
Total...	4.013:800 —	1:000

Para os dois primeiros caminhos de ferro julga-se necessario um subsidio menor, por isso que o governo espera, n'este anno, que as receitas sejam maiores. Os subsidios ao quarto e quinto caminho de ferro serão augmentados por causa de muitas obras, principalmente de reparação e construcção de material, que no proximo anno haverá a fazer. O sexto e o setimo caminho de ferro terão no proximo anno um augmento de despesa para a garantia do Estado.

No referido orçamento, a participação do Estado nas receitas liquidas da Nordbahn está calculada em 430:000 florins, enquanto que em 1893 foi só previsto em 100:000.

Os resultados obtidos em 1893 dão uma importante receita de 1.312:312 florins; as despesas calcula-se terem tido um augmento de 769:696 florins sobre o resultado definitivo de 1892.

CONGO

No dia 4 de dezembro teve lugar a inauguração do caminho de ferro do Congo, na secção de Matadi a N'Kengé ou sejam 40 kilometros.

Ha tres gares n'esta secção: Matadi, Pallaballa e N'Kengé, e quatro apeadeiros em Echelles, Mpozo, Matadi,—Mapembe e La Mia.

Haverá provisoriamente um comboio só para o serviço de passageiros e mercadorias, ás segundas quartas e sextas feiras, o qual parte de Matadi ás 7 horas da manhã, e ás terças, quintas e sabbados um outro que parte de N'Kengé á mesma hora.

Os bilhetes de passageiros são vendidos nas estações e durante a viagem.

Os preços dos logares para os passageiros que viajarem em carruagens (porque os pretos e gente de trabalho utiliza os wagons de mercadorias) são como seguem: Matadi a Palaballa, 17 kilometros, 22 francos.—Pallaballa a N' Kengé, 23 kilometros, 28 francos.—Matadi a N'Kengé, 40 kilometros, 50 francos.

Parece-nos carissimo.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Atravez d'Africa

Assembléa geral de 10 de novembro de 1893

Relatorio do conselho d'administração e parecer do conselho fiscal

(Continuado do n.º 144)

Veem em nosso auxilio as cifras seguintes, que são a prova mais cabal da utilidade do caminho de ferro d'Ambaca:

Rendimento da alfandega de Loanda nos seguintes annos civis

Em 1886 (principio da construcção).....	217:744\$056
" 1887.....	349:173\$252
" 1888.....	358:026\$622
" 1889.....	473:472\$104
" 1890.....	537:642\$592
" 1891.....	544:879\$692
" 1892.....	454:709\$434
De 1 de janeiro a 30 de junho de 1893.....	413:072\$235

Exceptuando o anno de 1892, no qual claramente se reconhece a influencia da crise que, no mesmo anno, tão duramente se fez sentir na metropole, tem sido enorme a progressão, e vemos que no semestre que acaba de findar a alfandega de Loanda rendeu proximo do dobro do que rendeu em todo o anno de 1886, em que se deu começo á construcção, e tanto, só ella, como renderam, no mesmo anno as quatro alfandegas da provincia de Angola (Loanda, Benguella, Mossamedes e Ambriz), que apenas produziram para o Estado 416:600\$000 réis.

Os direitos são provenientes dos seguintes valores :

	Importação	Exportação	Totais
1886.....	958:266\$174	716:354\$850	1.674:621\$024
1887.....	1.329:300\$980	1.114:989\$743	2.444:290\$723
1888.....	1.371:078\$511	935:973\$751	2.307:052\$262
1889.....	1.982:688\$890	1.543:885\$328	3.526:574\$218
1890.....	2.009:130\$157	1.604:571\$990	3.613:702\$147
1891.....	2.473:878\$659	1.861:474\$310	4.335:352\$969
1892.....	2.022:403\$825	2.022:033\$606	4.044:437\$431
1893 (6 mezes)...	1.389:466\$121	1.548:634\$027	2.938:100\$148

Convém, embora superfluo, notar que o material do nosso caminho de ferro é isento de direitos e não entra, por conseguinte, n'estes calculos.

E não terão os outros rendimentos do Estado augmentado proporcionalmente ?

Não podemos aqui furtar-nos ao prazer de transcrever novamente as palavras do ex.^{mo} sr. conselheiro Pereira Rodrigues, digno director da alfandega de Loanda, no seu relatório de 1890 :

«Annunciou-se a construcção do caminho de ferro de Loanda a Ambaca, começaram os estudos, lançou-se a primeira pedra para a construcção da estação principal e a alfandega de Loanda accusou logo no primeiro anno um augmento de rendimento superior a cem contos de réis, augmento que tem progredido, como que acompanhando a exploração d'esse caminho de ferro. Todos os annos me tenho referido a este importante melhoramento, porque a elle attribuo principalmente o augmento da receita cobrada na alfandega de Loanda».

Por isso, senhores, repetimos que temos a intima convicção de que a nossa situação será breve e favoravelmente definida, como a temos de que não vem longe o tempo em que o paiz em peso reclame o prolongamento da nossa linha até ao Cuango, passando por Malange e Cassange, meio mais pratico de assegurar o nosso dominio n'aquelles territorios e unica forma de impedir que o Estado livre do Congo nos intercepte o movimento commercial.

Senhores accionistas :

Parece que só agora começa a opinião publica a fazer-nos justiça, reconhecendo a utilidade dos nossos esforços e, em parte, senhores, talvez sejam os nós os principaes culpados da indifferença do paiz. Fortes da consciencia, que dá o cumprimento do dever, e completamente occupados em o cumprir, esquecemos que é preciso chamar a attenção e, da ignorancia em que a nosso respeito se tem vivido, procede o espanto de dentro em breves dias termos em exploração 260 kilometros, isto é, tanto como do Porto a Santarem, e ser, para a maior parte do paiz, perfeita e agradável novidade o facto de ser o desenvolvimento da exportação africana uma das raras compensações ás infellicidades de Portugal.

Chegou, senhores, a occasião de dar uma ligeira idéa dos beneficios da nossa empresa. A acção da vossa Companhia tem sido altamente civilisadora, empregando-se para isso o mais nobre e efficaz de todos os instrumentos — o trabalho.

Se a exportação de Angola tem trazido ao paiz valiosissimos recursos, a importação, subindo prodigiosamente com beneficio dos rendimentos publicos, prova que o alargamento do consumo se deve á satisfação das necessidades creadas pelos indigenas, que pagam em trabalho.

Esta é a verdade.

O caminho de ferro implantou em Loanda o habito e necessidade do trabalho, e tanto isto é exacto que já não ha hoje escassez de braços para as obras da linha.

Não imagineis, senhores, que o numero dos indigenas, que trabalham, se limita aos dois a tres milhares d'elles, aos quaes diariamente se paga. Podeis triplicar esse numero, porque a reserva de trabalhadores que se offerecem ou acodem ao chamamento é muito superior ao que temos em serviço activo.

Assim, quando a nostalgia leva um cento de indigenas a abandonar o serviço, já sabemos que, emquanto não voltam, apparece outro cento a preencher-lhes as vagas.

Mas vae mais longe o beneficio, e julgamos que vos será agradável saber que as officinas da companhia em Loanda executam todos os trabalhos, que se fazem nas officinas dos caminhos de ferro da metropole, e que a maior parte dos nossos pedreiros, car-

pinteiros, trolhas, pintores, torneiros, moldadores, forjadores, são indigenas ensinados por mestres e contramestres europeus.

São igualmente indigenas quasi todos os capatazes de via e arvorados, bem como os fogueiros, a alguns dos quaes não duvidariamos confiar uma machina, se nos não impedisse de o fazer a responsabilidade que d'ahi nos adviria, se se desse um desastre.

Para fazerdes idéa do trabalho do indigena, folgamos de vos informar que a ponte do Sumbi, a qual mede 25 metros, foi corrida em 90 minutos por pessoal indigena ás ordens do conductor sr. Larue e em presença do nosso digno director, o ex.^{mo} sr. Antonio Guedes Infante.

Não menor prazer, porém, sentimos em vos chamar a attenção para a disciplina em todos os serviços, d'onde o facto verdadeiramente notavel de, n'um periodo de sete annos, e em tal aglomeração de homens, se terem dado apenas dois crimes de homicidio.

De tudo quanto acabaes de ler não queremos louvor nem agradecimento, o que nos não inibe de os consignarmos pela nossa parte e de vol-os propormos para o nosso zeloso director o ex.^{mo} sr. Antonio Guedes Infante e para todo o pessoal ás ordens d'elle.

(Continúa.)

MERCADO DE METAES

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

Em 27 de dezembro

Cobre — Mercado facil. — Spot Gobs & Gmbs : Lb. 43 a Lb. 43 ⁵/₁₆ — Tres mezes : Lb. 43 ¹⁰/₁₆ a Lb. 43 ¹⁵/₁₆ — Tough : Lb. 46 ¹⁷/₁₆ a Lb. 47 ¹/₁₆ — Best : Lb. 47 ¹/₁₆ a Lb. 47 ¹⁷/₁₆ — Chapas : Lb. 53 ¹⁰/₁₆ a Lb. 54.

Metal Amarelo — Lb. 4 ⁵/₈ a Lb. 4 ³/₄.

Estanho — Mercado quieto. — Straits : Lb. 74 ¹⁵/₁₆ a Lb. 75 ⁵/₁₆ — Australiano : Lb. 75 a Lb. 75 ¹⁰/₁₆ — Tres mezes : Lb. 75 ¹⁵/₁₆ a Lb. 76 ⁵/₁₆ — Inglez : Lb. 79 a Lb. 80.

Chumbo — Inglez : Lb. 9 ¹²/₁₆ a Lb. 9 ¹⁵/₁₆ — Hespanhol : Lb. 9 ¹¹/₁₆ a Lb. 9 ¹²/₁₆.

Zinco (spelter) — Lb. 16 ¹²/₁₆ a Lb. 16 ¹⁵/₁₆.

Prata — 32 ¹/₈ d.

Azougue — Lb. 6 ⁷/₁₆ em primeira mão. — Lb. 6 ⁶/₁₆ a Lb. 6 ⁷/₁₆ — em segunda mão.

Antimonio — Lb. 38 a Lb. 39.

Ferro — Escocoz, pigs 43 ¹/₄ a dinheiro 43 ⁷/₁₆ um mez.

» — Middlesbro, 35 ⁵/₁₆ a 38 ⁸/₁₆ » »

» — Hematite, 45 ²/₁₆ a 45 ⁵/₁₆ » »

AVISOS DE SERVIÇO

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fica em suspenso, até novo aviso, a execução do que determina o n.º B 529 de 16 de novembro do corrente anno, com respeito á cessação, desde 1 de janeiro de 1894, das concessões de redução sobre os preços estabelecidos em combinação com a Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta.

Lisboa, 27 de dezembro de 1893.

ARREMATACÕES

Caminhos de Ferro do Sul e Sueste

Fornecimento de metal branco

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 3 de janeiro proximo, perante o administrador do segundo bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para o fornecimento de 1:500 kilogrammas de metal branco.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de réis, 20\$000 o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5 por cento da importancia total da arrematação, por aquelle dos licitantes a quem o fornecimento for adjudicado, depositos que terão logar, o primeiro na thesouraria dos mesmos caminhos de ferro, e o segundo na caixa geral dos depositos á ordem d'esta direcção.

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

Lisboa, 14 de dezembro de 1893.

Fornecimento de 4:000 kilogrammas de sebo refinado

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 12 de janeiro proximo, perante o administrador do segundo bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para o **fornecimento de 4:000 kilogrammas de sebo refinado**.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de réis, 22\$000 o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5 por cento da importancia total da arrematação, por aquelle dos licitantes a quem o fornecimento fôr adjudicado, depositos que terão lugar, aquelle na thesouraria d'estes caminhos de ferro, e este na caixa geral de depositos á ordem d'esta direcção.

As condições do concurso estão patentes na secretaria da direcção, largo de S. Roque n.º 22, onde podem ser examinadas todos os dias uteis, desde as dez horas da manhã até ás quatro da tarde. Lisboa, 23 de dezembro de 1893.

Caminhos de ferro do Minho e Douro

Fornecimento de 1:200 kilos de porcas de ferro e de 11:600 kilos de ferro

No dia 9 de janeiro de 1894, á 1 hora da tarde, na secretaria dos armazens geraes d'estes caminhos de ferro, em Campanhã, e em presença do respectivo chefe, serão recebidas propostas em carta fechada para o fornecimento de 1:200 kilos de porcas de ferro, e ás 2 horas da tarde receber-se-hão também propostas para o fornecimento de 11:600 kilos de ferro.

O fornecimento será feito segundo as condições para elle estabelecidas e que se acham patentes na mesma secretaria, onde podem ser examinadas nos dias não feriados, desde as 11 horas da manhã até ás 3 da tarde.

Os concorrentes são obrigados a fazer o deposito provisorio de 12\$000 réis para o 1.º e de 12\$500 para o 2.º, no cofre d'estes caminhos de ferro e a apresentar no acto do concurso o respectivo documento, para poderem ser admittidos á licitação.

As propostas serão redigidas da seguinte forma:

«O abaixo assignado (nome, profissão e morada do proponente) obriga-se a fornecer á direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, e sob as condições a que se refere o annuncio de 11 de dezembro ultimo, 1:200 kilos de porcas de ferro por... (ou 11:600 kilos de ferro, etc.), pelo preço de...»

(Data e assignatura do proponente.)

Toda a proposta que não estiver conforme com o presente annuncio, será nulla e de nenhum effeito.

Porto, 11 de dezembro de 1893.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento de materiaes

No dia 3 do proximo mez de janeiro, pela 1 hora da tarde, na estação de Lisboa (Rocio) perante a commissão administrativa da companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento dos seguintes cinco lotes:

Lote n.º 1, *Ferragens diversas*, — lote n.º 2, *Cabos para ferramentas*, — lote n.º 3, *Telhas e ladrilhos mosaico*, — lote n.º 4, *Papel d'embruho*, — lote n.º 5, *Archotes e capachos*.

As condições e amostras estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens, estação de Lisboa (Santa Apolonia).

Lisboa, 16 de dezembro de 1893.

Fornecimento de papel para copia

No dia 20 de janeiro de 1894, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão administrativa da companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de **180 resmas de papel para copia**.

As condições e amostras estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens, estação de Santa Apolonia, todos os dias, das 10 da manhã ás 4 da tarde, e em Paris na agencia da Companhia, 28 rue Chateaudun.

Lisboa, 20 de Dezembro de 1893.

Fornecimento de tres caldeiras para locomotivas

(Repetição do concurso de 22 de novembro)

No dia 26 de janeiro de 1894, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão administrativa d'esta companhia, serão abertas propostas em carta fechada para o **fornecimento de tres caldeiras para locomotivas**.

As propostas terão exteriormente no involucrio a designação: Propostas para o fornecimento de caldeiras, e deverão ser redigidas segundo a formula seguinte:

Eu abaixo assignado, residente em... obrigo-me para com a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes a fornecer 3 caldeiras para locomotivas da série 32 a 37, na conformidade das condições patentes e das quaes tomei pleno conhecimento, pelo preço de... réis por cada caldeira posta em Lisboa (a bor-

do no Tejo sob vergas ou nos armazens da companhia) ..., ou seja pela importancia total de ... réis. (Data e assignatura por extenso e em letra bem intelligivel).

As condições e desenhos relativos a este concurso estão patentes em Lisboa, na estação de Santa Apolonia, repartição central do serviço dos armazens d'esta companhia, e em Paris na Agencia da companhia real, rue Chateaudun, 28.

Para ser admittido a licitar é indispensavel ao concorrente fazer previamente no cofre da companhia real em Lisboa ou na sua agencia em Paris, o deposito provisorio de réis 300\$000 ou frs. 1.280, e a apresentar com a sua proposta, mas fora do sobrescripto d'esta o documento comprovativo d'este deposito.

Lisboa, 21 de dezembro de 1893.

Venda de residuos de carvão

Pela 1 hora da tarde do dia 13 de janeiro de 1894, na secretaria da exploração d'estes caminhos de ferro, estação de Lisboa, (Santa Apolonia), e perante o sr. engenheiro chefe da exploração, serão abertas as propostas até aquella hora recebidas para a compra dos **residuos de carvão**, provenientes das fornalhas das locomotivas e forjas das officinas.

As condições para esta arrematação estão patentes na repartição central do serviço de material e tracção, estação de Lisboa (Santa Apolonia) onde podem ser consultadas em todos os dias não santificados desde as 10 horas da manhã até ás 4 da tarde.

As propostas serão dirigidas em carta fechada ao sr. engenheiro chefe da exploração, com a indicação exterior de: Proposta para a compra de residuos de carvão e redigidas segundo o teor seguinte: Eu abaixo assignado residente em... obrigo-me a comprar á Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, todos os residuos de carvão provenientes das fornalhas das locomotivas e das forjas das officinas, com excepção dos recolhidos nas estações de Alfarellos e Figueira da Foz, pelo preço de... réis (por extenso) cada tonelada posta na estação ou estações de... e na conformidade das condições patentes na repartição central do serviço de material e tracção, das quaes tomei pleno conhecimento. Data e assignatura (por extenso e bem intelligivel).

Lisboa, 27 de dezembro de 1893.

Fornecimento de travessas de carvalho

No dia 12 de janeiro de 1894 pela 1 hora da tarde, na estação de Lisboa (Santa Apolonia) perante o sr. engenheiro chefe da exploração, serão recebidas em carta fechada propostas para o fornecimento de 2 lotes de travessas de carvalho, compostos cada um de 2:500 travessas.

As propostas serão endereçadas ao sr. engenheiro chefe da exploração em Lisboa, estação de Santa Apolonia, com a indicação no sobrescripto: Proposta para o fornecimento de travessas de carvalho, e redigidas segundo a formula seguinte: Eu abaixo assignado residente em... obrigo-me a fornecer á Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes... lotes de travessas de carvalho, compostos cada um de 2:500 travessas, sendo 250 de 1.ª categoria pelo preço de... réis cada uma, 1:750 de 2.ª categoria pelo preço de... réis cada uma e 500 de 3.ª categoria pelo preço de... réis cada uma, (preços por extenso), na conformidade das condições patentes durante o praso de concurso e das quaes tomei pleno conhecimento, (data e assignatura por extenso e em letra bem intelligivel).

As condições relativas a este fornecimento estão desde já patentes na estação de Lisboa (Santa Apolonia) repartição de Via e Obras.

Deposito provisorio de garantia para cada lote—60\$000 réis. Lisboa, 28 de dezembro de 1893.

Arrendamento da agua proveniente do tunnel da Serra do Pilar

Base de licitação — 40\$000 réis

Pela 1 hora da tarde do dia 15 de janeiro de 1894 na secretaria da exploração d'estes caminhos de ferro em Lisboa, estação de Santa Apolonia, e perante o sr. engenheiro chefe da exploração, serão abertas as propostas até aquella hora recebidas, para o arrendamento da agua proveniente do tunnel da Serra do Pilar até 31 de dezembro de 1894.

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

As propostas deverão ser dirigidas em carta fechada ao sr. engenheiro chefe da exploração, com a indicação exterior de «proposta para o arrendamento de agua».

Lisboa, 30 de dezembro de 1893.

Typographia do Commercio de Portugal

35 — Rua Ivens — 41

Papel feito especialmente pela Companhia do PAPEL DO PRAIO

AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMMISSÕES RECOMMENDADAS

MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS RECOMMANDÉES

Antuerpia.—A. Hartrodt.—36, rue Zirk.
Berlim.—S. O.—A. Hartrodt.—54, Wienerstrasse.
Bremen.—A. Hartrodt.—90 e 91, Langenstrasse.
Bruxellas.—Messageries des Grands Express Européens.—Sordet et Compagnie.
Covilhã.—José do Nascimento Arraiano—Casa de commissões.
Hamburgo.—Augusto Blumenthal.
Hamburgo.—A. Hartrodt.—4, Kattrepelsbruecke.
Leiria.—Antonio C. d'Azevedo Batalha.
Lisboa.—Amancio José Alves — Rua dos Bacalhoeiros.

Lisboa.—Edwards Brothers — Rua dos Fanqueiros, 30.
Lisboa.—Rodolfo Reck — Rua dos Douradores, 21.
Lisboa.—Carlos C. Dias — (vinhos, fructas e outras commissões). — Rua do Jardim do Regedor, 35.
Lisboa.—C. Mahony & Amaral.—Rua Augusta, 70, 2.º
Lisboa.—D. Pedro Serrano—R. da Magdalena, 192.
Lisboa.—Compagnie des Wagons-Lits.—Rua do Principe.
Liverpool.—Edwards Brothers — Alexandra Buildings.
Londres.—Fernando Demolder — 21, Gt. St Helens.
Londres.—E. C.—A. Hartrodt.—49, Fenchurch Street.
Madrid.—Sordet et Compagnie—Messageries des Grands Express Européens.
Manchester.—Edwards Brothers — Jackson Row, 14.
Porto.—Augusto Laverré — Rua de S. Francisco.
Santarem.—José F. Canha.
Vienna.—Sordet et Compagnie—Messageries des Grands Express Européens.

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

LISBOA Francfort Hotel — No centro da cidade — 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 de 1\$000 rs. para cima.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

SEVILHA Gran Fonda de Madrid — Principal estabelecimento de Sevilha — iluminação 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, excellente serviço de 5 a 7,50 pesetas por dia.

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



ra como para mar, até á força de 200 cavallos, de qualquer dos systemas mais aperfeiçoados e uteis. — Motores hydraulicos, machinas de distillação, prensas para azeite e para vinho, e toda e qualquer obra de ferro fundido ou batido, metal, cobre ou bronze.

Porto, 9 de outubro de 1893.

A FABRICA DE FUNDIÇÃO DO OURO, fundada em 1864 por Luiz Ferreira de Souza Cruz, seu actual director e gerente, que foi premiado com as primeiras medalhas na exposição industrial portuense de 1861, sendo uma por distincção; — com a medalha de prata na exposição agricola de Braga em 1863; — com a medalha de honra na exposição agricola de Lisboa em 1864; — com o diploma de merito na exposição universal de Vienna d'Austria em 1873; — e com a medalha de 3.^a classe da Associação nacional, agricola, manufactureira e commercial de Paris em 1879, — acha-se hoje extraordinariamente augmentada com importantes machinas para auxilio dos seus trabalhos, e por isso muito habilitada para a construcção de machinas e caldeiras de vapor, tanto para ter-

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

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

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

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

Transmissões teledinamicas dirigiveis em todos os sentidos

Augusto Blumenthal
HAMBURGO

Vapores directos entre

Hamburgo e Lisboa, Porto, Vigo, Coruña, Gijon, Santander, Bilbao, S. Sebastian, Pasages, Cadiz, Malaga, Cartagena, Alicante, Valencia, Tarragona e Barcelona, (Sevilha e Almeria, via Cadiz)

Expedições para Gibraltar, Tanger, Safi, Larache, Rabat, Casablanca, Mazagão e Mogador

Serviço combinado de Hamburgo para Portugal e Hespanha

PELOS RAPIDOS VAPORES CORREIOS DA

COMPANHIA HAMBURGUEZA SUL-AMERICANA

Todas as quartas feiras

É bem conhecida a segurança e velocidade d'este serviço pelo que todos os viajantes o preferem

Fretes directos entre Hamburgo, Porto, Elvas, Badajoz, Valencia d'Alcantara, e todas as estações de caminhos de ferro até Madrid

AGENTES

Em Lisboa: **Ernesto George** — Rua da Prata, 8, 2.^o
Em Madrid: **Cesar Fereal** — Calle Salud, 13.

D. M. da Costa Ribeiro & C.^a

Effectuam-se transacções em todos os ramos
bancarios e commerciaes

Tomam e saccam letras sobre todo o reino.

Compram e vendem papeis de credito.

Taxam sobre todas as praças de Hespanha, mesmo sobre as menos importantes.

Tomam papel, saccam e dão cartas de credito, circulares sobre a França, Italia, Inglaterra, Suissa, Allemanha, Belgica e todas as principaes praças estrangeiras.

Agentes do Banco de Guimarães
Correspondentes do Banco Commercio e Industria, do Porto,
e do Banco Commercial de Coimbra
Agentes geraes da fabrica de alcool em S. Christovão, Faro.

ESCRITORIO

23 — Calçada de S. Francisco — LISBOA

Telephone n.º 313



REAL COMPANHIA VINICOLA DO NORTE DE PORTUGAL

VINHOS DO PORTO AUTHENTICOS

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

VINHOS DE MESA

qualidades especiaes do Douros e verdes superiores de Amarante, Minho e Basto.

VINHOS ESPUMOSOS

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

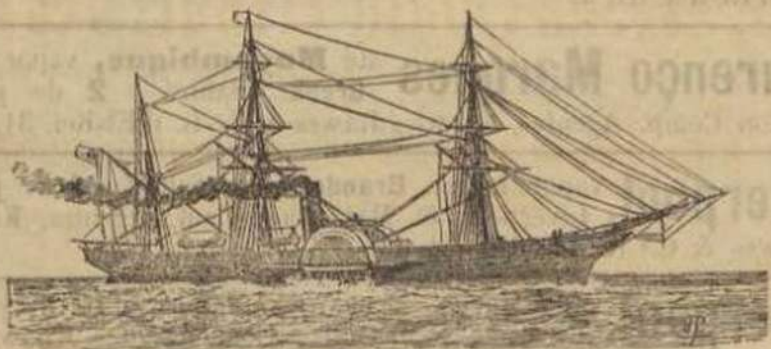
Alto Douro Crystal 1.ª reserva	garrafa	1\$000 réis
» » » secco	»	1\$000 »
» » » extra secco	»	1\$000 »
» » grande vinho espumante	»	1\$200 »

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

DEPOSITO FILIAL: Rua do Alecrim, 117

FILIAL DO DEPOSITO: R. do Ouro, 72

Red Cross Line



Para o Pará e Manaus

Sahirá depois da indispensavel demora o paquete inglez

OBIDENSE

que se espera n'este porto em 12 do corrente.

Tem magnificas accomodações para passageiros

Para carga ou passagens trata-se na agencia

Rua do Alecrim, n.º 10.

Lisboa.

Os agentes

Garland Laidley & C.ª

J. B. FERNANDES & C.ª

Successores de José Gregorio Fernandes

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

Armazens de ferro e aço de todas as qualidades

Carvão de pedra para forja

Zinco, chumbo, cobre, folles para ferreiro, safras, bigornas, tornos, garrafas, garrafões, linho para cordoaria e para fiação, flôr de enxofre, enxofre em pedra e moído

Sulfato de cobre, Cimento de Portland

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

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

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

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 rastilho, preços conforme a qualidade.

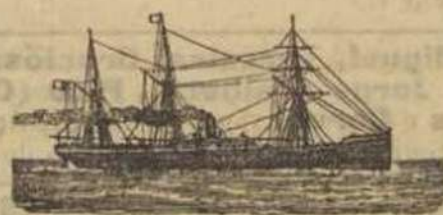
Agentes em Lisboa

Lima Mayer & Filhos. R. da Prata, 59, 1.º

Agente no Porto: — José R. Pinto e Pinho, R. do Almada, 109 e 111

Royal Mail Steam Packet Company

(MALA REAL INGLEZA)



A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

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

O paquete TAGUS a 1 de janeiro

Esperado em 31 de dezembro o paquete TAMAR para:
Southampton

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

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

AGENTES

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

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

M. Gonsalves

Cirurgião-dentista

RESIDENCIA

L. do Calvario, 22, 2.º

CONSULTORIO

R. N. do Almada, 69, Lisboa

EMPRESA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR PARA O ALGARVE E GUADIANA

Carreira official

O vapor GOMES IV

Commandante ROCHA JUNIOR



SAIRÁ no dia 1 de janeiro, 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 3.

Alberto R. Centeno & C.ª

Vapores a sahir do porto de Lisboa

Pernambuco, Bahia, Rio, Santos, Montevideo, Buenos-Ayres, vapor francez, Cordouan. Espera-se de 3 a 4 de janeiro. Agente, Torlades & C.ª

Dakar, Rio, Montevideo, Buenos-Ayres, vapor francez, Brésil. Sahirá a 8 de janeiro. Agente, Torlades & C.ª

Bordeos, (em direitura), vapor francez, Equateur. Espera-se de 13 a 14 de janeiro. Agente, Torlades & C.ª

Pernambuco, Bahia, Rio, Montevideo, Buenos-Ayres, vapor francez, Congo. Sahirá a 23 de janeiro. Agente, Torlades & C.ª

Bordeos, (em direitura), vapor francez, La Plata. Espera-se de 23 a 24 de janeiro. Agente, Torlades & C.ª

Maceió, Pernambuco, Bahia, Rio, Santos, vapor francez, Ville de San Nicolae. Sahirá a 2 de janeiro. Agente, F. Garay & C.ª

Pernambuco, Victoria, Bahia, Rio, Santos, vapor francez, Colombia. Sahirá a 14 de janeiro. Agente, F. Garay & C.ª

Açores, S. Miguel, Terceira, Graciosa (S.ª Cruz), S. Jorge (Calheta), Pico (Caes do Pico), Fayal, Flores e Corvo, vapor portuguez, Açor. Sahirá a 5 de janeiro. Agente, Germano Serrão Arnaud. Caes do Sodré, 84, 2.º

Londres, vapor inglez, Gibraltar. Sahirá a 29 de janeiro. Agentes, E. Pinto Basto & C.ª Caes do Sodré, 64, 1.º

Montevideo, vapor inglez, Potosi. Sahirá a 10 de janeiro. Agente, E. Pinto Basto & C.ª Caes do Sodré, 64, 1.º

Bordeus, vapor inglez, Ossian. Sahirá a 3 ou 4 de janeiro. Agente, E. Pinto Basto & C.ª Caes do Sodré, 64, 1.º

Liverpool, vapor inglez, Minho. Sahirá a 6 de janeiro. Agentes, Mascarenhas & C.ª T. do Corpo Santo, 10, 1.º

London, vapor hespanhol, Calderon. Sahirá a 5 de janeiro. Agentes, Mascarenhas & C.ª T. do Corpo Santo, 10, 1.º

New-York e Açores, vapor portuguez, Dona Maria. Sahirá a 15 de janeiro. Agentes, Pereiras & La Roque. R. dos Capellistas, 120, 2.º

Africa Oriental, vapor allemão, Kaiser. Sahirá a 11 de janeiro. Agente, E. George. R. da Prata, 8.

Pernambuco, Rio e Santos, vapor allemão, Uruguay. Sahirá a 3 de janeiro. Agente, Ernesto George. R. da Prata, 8.

Bahia, Rio e Santos, vapor allemão, Patagonia. Sahirá a 16 de janeiro. Agente, E. George. R. da Prata, 8.

Hamburgo, vapor allemão, Paraguassu. Sahirá a 1 de janeiro. Agente, E. George. R. da Prata, 8.

Hamburgo, vapor allemão, Belgrano. Sahirá a 2 de janeiro. Agente, E. George. R. da Prata, 8.

Cabo-Verde e Guiné, vapor portuguez, Bissau. Sahirá a 2 de janeiro. Agente, E. George. R. da Prata, 8.

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

Southampton, vapor inglez, Tamar. Sahirá a 3 de janeiro. Royal Mail. Agentes, Knowles Rawes & C.ª R. d'El-Rei, 31, 1.º

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

Southampton, vapor inglez, Anglian. Sahirá a 6 de janeiro. Union Comp. Agentes, Knowles Rawes & C.ª R. d'El-Rei, 31, 1.º

Lourenço Marques até Moçambique, vapor inglez, Greek. Sahirá a 2 de janeiro. Union Comp. Agentes, Knowles Rawes & C.ª R. d'El-Rei, 31, 1.º

Liverpool, vapor inglez, Brandenburg. Sahirá a 1 de janeiro. Liverpool & Maranhão Com. Agentes, Knowles Rawes & C.ª R. d'El-Rei, 31, 1.º

Liverpool, vapor inglez, Brunswick. Sahirá a 10 de janeiro. Liverpool & Maranhão Com. Agentes, Knowles Rawes & C.ª R. d'El-Rei, 31, 1.º

Maranhão, vapor inglez, Bourbon. Sahirá a 3 de janeiro. Liverpool & Maranhão Com. Agentes, Knowles Rawes & C.ª R. d'El-Rei, 31, 1.º

Bahia, Rio e Santos, vapor allemão, Baltimore. Sahirá a 5 de janeiro. Lloyd de Bremen. Agentes, Knowles Rawes & C.ª R. d'El-Rei, 31, 1.º

Pernambuco, Parahiba e Natal, vapor inglez, Scholar. Sahirá a 4 de janeiro. Agentes, Garland Laidley & C.ª R. do Alecrim, 10.

Pará e Manaus, vapor inglez, Obidense. Sahirá a 13 de janeiro. Agentes, Garland Laidley & C.ª R. do Alecrim, 10.

Valencia, vapor francez, St. Jacques. Sahirá a 10 de janeiro. Agentes, Henry Burnay & C.ª R. Fanqueiros, 10, 1.º

Barcelona, Cete, Marselha, vapor francez, St. Luc. Sahirá a 6 de janeiro. Agentes, Henry Burnay & C.ª R. dos Fanqueiros, 10, 1.º

Portos do Algarve, Sines, etc., vapor portuguez, 60. mes VI. Sahe nos dias 1 e 16 de cada mez. Agentes, Alberto R. Centeno & C.ª Largo dos Torneiros, 5.