

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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

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

REDACÇÃO — Rua do Loreto, 43 — LISBOA

SUMMARIO

Conselho superior de caminhos de ferro.
A nossa carta da Belgica, por A. Urban.
Comissão official de estudo de tarifas.
Viação accelerada em Portugal, por F. Augusto Pimentel, (continuação).
Regulamento do movimento dos caminhos de ferro da Allemanha, (continuação).
Publicações recebidas. — Tunnels, sua utilidade e construção, por Eduardo Emilio Monteverde. — La machine locomotive. — Appellation Commercial. — Relatorio da direcção da companhia Fiação de Thomar. — Indicador official de los caminos de hierro. — Memoria sobre as investigações experimentaes e ensaios de resistencia dos materiaes de construção, por J. Castanheira das Neves. — Almanach Illustrado do Occidente. — A Electro-homoeopathia. — Catalogo da livreria Baudry et Compagnie de Paris.
Locomotiva electrica Hellmann.
Os negocios da Companhia Real.
Carteira dos accionistas.
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.
Recetas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.
Horario dos comboios em 1 de março.
O desengargo da grande velocidade nas linhas francezas.
A casa Street & C.
Iluminação electrica dos comboios.
Morte d'um engenheiro.
Linhas portuguezas — Lourenço Marques. — Ascensor em Coimbra. — Novo material. — Caminho de ferro de Mormugão. — Pessoal para Lourenço Marques.
Linhas hespanholas — O auxilio ás companhias. — Valladolid a Ariza. — Noguera Pallaresa. — Caminho de ferro Transversal. — Novo projecto. — Bobadilla a Algeciras.
Linhas estrangeiras — França. — Austria. — Estados Unidos.
Avisos de serviço.
Arrematações.
Casas recommendadas.
Agenda do viajante.
Annuncios.
Vapores a sahir do porto de Lisboa.

O conselho superior de caminhos de ferro

Novo ministro sobraça a pasta das obras publicas; a occasião é, pois, azada, para renovarmos as nossas instancias porque se regularise um serviço dos mais importantes d'aquelle ministerio — a gerencia superior do Estado nos assumptos que se relacionem com as vias ferreas do paiz, — constituindo-se um corpo unico e competente para essas funcções, em lugar dos elementos dispersos que hoje teem voto na materia.

E' vulgar, em jornaes que representam uma determinada industria, reclamarem para ella toda a liberdade de acção, toda a independencia da vigilancia superior por parte dos poderes publicos; mesmo em questões ferro-viarias ha quem insista porque as administrações, quer particulares quer do Estado, devem dirigir-se autonomicamente, e que a interferencia official se deve limitar aos dois unicos pontos a fiscalisar: — o cumprimento do contracto com o Estado e as condições de segurança da exploração.

Não somos tão descentralisadores. A industria da viação accelerada exercendo uma prodigiosa influencia na vida economica do paiz, constitue uma especialidade e tem que ser vigiada de perto pelos poderes superiores e ainda pelos representantes de outros elementos economicos, aos quaes interessa a sua exploração.

Mas se admittimos este principio perfeitamente prudente e justo, entendemos tambem que de modo algum essa fiscalisação deve representar um entorpecimento ao livre exercicio d'essa industria e ao gozo dos beneficios que ella está destinada a poder offerecer aos que d'ella se servem.

Uma nova linha que se requer, uma estação que se abre, um comboio cuja marcha se altera, uma tarifa que se estabelece, se modifica ou se supprime, qualquer d'estes factos interessa mais ou menos o publico e a linha em que o caso se dá — é muitas vezes de tão grande importancia que affecta todo o paiz.

Ora se os poderes publicos, tendo que auctorisar ou que examinar um projecto antes d'elle ser posto em execução, demoram n'isso semanas e mezes, e annos até, está bem visto que o prejuizo não é só para a industria, mas para todos que d'ella se aproveitam, e estes são, por vezes, tantos que se pôde dizer que constituem o paiz inteiro.

Hoje um individuo, ou um grupo d'elles, requer a concessão de uma linha ferrea.

Compreende-se que, quem assim faz, conta com os elementos necessarios para, obtida a concessão, poder aproveitá-la, quer constituindo companhia quer por outra forma.

Mas o pedido tem que sujeitar-se a mil tramites antes de que a concessão se faça ou se negue. Pedem-se informações que ninguem se apressa a dar, fazem-se consultas que demoram mezes, submete-se o negocio a pareceres que levam annos, e entretanto os elementos que o requerente tinha agremiado para levar a effeito a sua iniciativa estão completamente dispersos ou perdidos por tão grande demora na solução, e as localidades que lucrariam com o estabelecimento da linha estão prejudicadas, não só com a demora que houve na concessão, como com a que resulta do praso necessario para vencer as difficuldades que durante aquelle tempo se avolumaram, ou reconquistar as facilidades que se perderam.

Se tratamos de qualquer projecto de tarifa formulado por uma companhia, temos que os tramites, para uma resolução que pôde ser bem simples, não são menos trabalhosos.

O projecto é examinado primeiramente pelo engenheiro fiscal do governo junto da companhia, e enviado com o parecer d'este á repartição dos caminhos de ferro, que o examina tambem.

Começa então a sua peregrinação; primeiro vae ao conselho superior do commercio e industria, depois ao de agricultura, embora a tarifa em questão seja apenas applicavel a mobilia, por exemplo, depois ao de obras publicas e minas.

Mas, d'estes conselhos, os dois primeiros não teem sessões regulares, succede que reúnem a largos espaços de mezes, e quando o fazem, tantos são os assumptos mais importantes de que teem que occupar-se que o exame de tarifas nem sempre é o preferido.

Ora, além d'isso, todos sabem quanta repugnância ha, em geral, em quem não percebe de um assumpto, ter que occupar-se d'elle. E nós não fazemos offensa aos individuos que constituem cada um d'estes conselhos, dizendo que um projecto de tarifa desacompanhado dos elementos de estudo que o originaram e justificam a sua criação é, na maior parte das vezes, um logogripho que os mais competentes não são capazes de decifrar.

Bem simples é a tarifa de zonas da Hungria, de que tanto se fala agora, e venha alguém dizer-nos que a estudou e deu sobre ella parecer exacto, sem conhecer as suas bases e estudos que a originaram.

Portanto, dado um projecto d'estes, para relatorio, a qualquer membro dos conselhos de commercio, industria ou agricultura, é bem de vêr a difficuldade em que se encontrará esse funcionario, por muito intelligente que seja, para emitir opinião que lhe pareça segura, e a repugnancia com que, por vezes, o fará.

D'ahi a demora inevitavel n'esse parecer e nova demora no respectivo julgamento.

Multipliquem-se agora por tres estas duas demoras e acharemos a razão do praso enorme que assumptos, que demandam urgente resolução, levam para resolver.

Se do terreno das hypotheses passamos ao da pratica, citaremos um facto que fala bem alto, e que será bastante, para, da verdade do que estamos dizendo, convencer o intelligente ministro, ao qual dedicamos estas observações:

Em setembro do anno passado, a administração do Sul e Sueste combinou-se com a da Companhia real para a criação de uma tarifa directa para o transporte de batata, das linhas da Beira Baixa para as do Sul.

A necessidade d'esta tarifa tornava-se urgente por se tratar de uma questão de momento, tal era o facto de escassear aquelle producto na zona do sul e ter sido abundantissima a colheita na da Beira, e não poder o genero atravessar uma tão grande extensão do paiz, entre o ponto de procedencia e o de consumo, sem ser beneficiado por um preço reduzido de transporte.

D'esse projecto demos aqui noticia no nosso n.º 138 de 16 de setembro.

Pois estamos em março e ainda elle não foi approvedo pelo governo — passou a epocha em que essa tarifa produziria os mais beneficos resultados á agricultura beirã e á alimentação dos povos do sul, e aquella, e estes, e as receitas das vias ferreas do Estado, e as da companhia e todos, finalmente, ficaram prejudicados, porque o projecto não teve ainda approvação! Lucram apenas... os povos aos quaes, por abundancia de producção, sem mercado de consumo, tem sido dada a comer grande parte da batata beirã.

Supponhamos agora, por hypothese, que um caso contrario se dá, isto é, uma tarifa é approveda rapidamente sem se ouvirem interesses que o julgador d'ella nos differentes conselhos não pôde suppôr sejam feridas por essa disposição.

Como é sabido, em toda a parte onde duas vias ferreas de differente administração disputam o trafego de um mesmo ponto, os antagonismos de interesses nascem e desabrocham em serviços de competencia.

Ora uma das administrações rivaes formula uma tarifa com a qual vae conquistar, não só o trafego disputado, mas ainda o que á outra legitimamente pertence, por ser proprio e nascido na zona mais directamente servida pelas suas linhas.

O projecto é examinado longe das vistas de alguém que descubra este *truc*; dos conselhos que o apreciam, e dão parecer favoravel sobre elle, não faz parte nin-

guem que tenha por missão defender os interesses legitimos da linha prejudicada.

Resultado: o projecto é approvedo, e enquanto se beneficia uma rede, prejudica-se outra, até sem resultados praticos para o publico.

Nada do que estamos observando se daria, se a organização de um conselho superior de caminhos de ferro se tivesse estabelecido, como tão necessario se torna, conselho em que se reuniriam todos os elementos necessarios para o estudo dos assumptos que lhe seriam submettidos; do qual fariam parte representantes dos varios interesses postos em jogo na construcção e exploração das vias ferreas.

De como esse conselho pôde ser constituido e funcionar, nos occuparemos em outro artigo, visto a extensão que este tomou.

A NOSSA CARTA DA BELGICA

Bruxellas, 24 de fevereiro de 1894.

O ministro dos caminhos de ferro acaba de resolver a criação de dois novos sellos de caminhos de ferro para as encomendas postaes.

Estes sellos, cujo valor é respectivamente de 2 francos e 15 centimos, serão emitidos muito brevemente.

A *Sociedade anonyma de Morlanwelz* obteve uma encomenda de 125 wagons para o Estado belga, com um abatimento de cerca de 100 francos por wagon sobre os preços feitos nos anteriores concursos.

A convenção internacional para a transmissão das mercadorias, concluida em 9 de agosto de 1893, entre a França, Belgica, Paizes Baixos e o Luxemburgo, foi publicada, em 1 do mez passado, no jornal official da Republica franceza.

Esta convenção estabelece novas regras para a transmissão das mercadorias de uma a outra linha, no sentido de facilitar quanto possivel o trafego combinado entre umas e outras companhias e entre os paizes que entraram na combinação.

Envio esse documento, que poderá ser publicado no proximo numero, porque certamente interessará aos leitores portuguezes.

Continuam em grande escala as importações de trigo em França, na previsão do augmento dos direitos aduaneiros. Asseveram me que, n'estes ultimos dias, entraram outros 2 milhões de quintaes de trigo, ou seja um total de 7 milhões de quintaes, incluindo os 5 milhões já conhecidos.

A *Iron and Steel Institute*, a celebre sociedade ingleza de engenheiros, metallurgicos e electricistas, a cujo congresso Siemens presidiu um dia, decidiu, segundo parece, realisar este anno a sua assemblea annual em Bruxellas.

Reunir-se-ha na nossa cidade nos dias 4 a 7 de setembro, e visitará em seguida a exposição de Antuerpia.

A Sociedade dos caminhos de ferro vicinaes belgas vae publicar dentro em breve o seu relatorio sobre o exercicio 1893.

O balanço d'este anno é brilhantemente saldado.

Sobre as 57 linhas actualmente em exploração, só quatro é que teem as despesas superiores ás receitas: mas, ainda assim, a sua situação vae melhorando gradualmente e o deficit d'uma d'ellas é insignificante.

As receitas totaes para todas as linhas elevam-se a fr.4.675.801.89. E n'esta receita o beneficio a repartir entre as provincias, communas interessadas e accionistas é de fr. 1.476.926,95. Como se vê o resultado é brilhante.

A. Urban.

Commissão official de estudo de tarifas

nomeada por portaria de 17 de janeiro de 1894

2.^a SESSÃO

Em 21 de fevereiro de 1894

Sob a presidencia do ex.^{mo} sr. conselheiro Marianno de Carvalho, teve lugar na sala das sessões do conselho das obras publicas a 2.^a sessão da commissão supracitada.

Lida a acta da 1.^a sessão pelo secretario, o sr. Bacharel Bandeira de Mello, e depois de rectificadas algumas das suas asserções, teve a palavra o sr. conselheiro Cabral Couceiro que, na sua qualidade de presidente da sub-commissão nomeada na sessão anterior para dar parecer, em relação á applicação na rede ferroviaria portugueza, e ao transporte de passageiros do systema da tarifa por zonas estabelecida na Hungria, deu conta de alguns trabalhos de estudo a que se procedeu na reunião que em 3 sessões tinha tido lugar, por parte da sub-commissão.

Apesar do trabalho não ter podido ainda ser concluido, s. ex.^a fez ver que, pelos estudos a que se tinha procedido, se chegava ao conhecimento de que a applicação dos typos húngaros na rede portugueza, sem produzirem vantagem ao publico, produziam notavel prejuizo nas receitas d'este ramo de exploração, fez diversas considerações como prova d'esta asserção, que ainda se reserva para esclarecer quando o estudo completo da sub-commissão pudesse ser apresentado.

Tendo o estudo da sub-commissão versado, principalmente, sobre a rede do Minho e Douro, o sr. conselheiro Justino Teixeira, director d'aquella rede do Estado, apresentou varios documentos em que, por estatisticas e calculos baseados nos resultados da exploração da rede ferroviaria sob a sua direcção, se demonstrava que a referida tarifa húngara, applicada aos seus typos de preços cobrados a oiro, como é exigido n'aquelle paiz, e nas distancias estipuladas na tarifa húngara, comparados com os typos de percepção e nas estações d'aquella rede, os resultados não apresentavam vantagem publica, trazendo prejuizos muito sensiveis aos productos da exploração.

O sr. engenheiro Vargas, em nome do sr. conselheiro Affonso Espregueira, que por exigencia de serviço publico não podia comparecer a esta sessão, apresentou diversos documentos estatisticos e uma colleção de tarifas em vigor na rede da companhia real, e fez interessantes communicções sobre os enormes gravames que, alheios á applicação tarifaria, oneram os generos.— Fez notar que os encargos de impostos aduaneiros sobre generos de consumo permitiam transportar esses mesmos generos dupla e triplicadamente, sobre toda a extensão da rede geral do paiz. Fez ainda largas e judiciosas considerações em relação á applicação tarifaria nos caminhos de ferro do paiz.

O antigo chefe do trafego da companhia real, o sr. Miguel Queriol, apresentou um mappa graphico dos productos geraes da exploração da rede Leste e Norte, referido a epoca em que s. ex.^a superintendeu o serviço commercial da companhia. Este graphico, bem como os mappas estatisticos que detalham as diversas proveniencias do trafego que constituem a receita bruta da exploração durante essa epoca, eram acompanhados de um largo relatorio ou memoria em que s. ex.^a faz as suas observações relativas a exploração da rede Leste e Norte, desde a sua origem.

Foi resolvido que esses documentos fossem copiados para exame e opinião dos diversos membros da commissão.

Os srs. Cabral Couceiro, Justino Teixeira, Perfeito de Magalhães, Vargas, Tavares Trigueiros, Miguel Queriol, e em geral a maior parte dos membros presentes a esta sessão, fizeram largas e interessantes communicções com relação ao assumpto de que a commissão tem de occupar-se, tendo o sr. Queriol chamado em particular a attenção sobre factores importantes que, alem das tarifas, importam á regular e vantajosa exploração ferroviaria e que lhe criam os maiores obstaculos, sendo os mais notaveis a anachronica exigencia de passaportes, abolida geralmente; o exagero do excessivo zelo fiscal aduaneiro que por vezes se torna prejudicial; o repetido e exagerado systema sanitario, a maior parte das vezes vexatorio e inutil, e outros inconvenientes que detalhadamente aponta no seu relatorio da historia da tarificação.

O sr. presidente, que por vezes tambem tomou parte na discussão, resolveu, visto o interesse resultante das observações apresentadas, requisitar um tachygrapho para que as observações dos membros da commissão fiquem bem consignadas, e de accordo com os membros da commissão foi resolvido que as sessões fossem semanais e aos sabbados, devendo a 3.^a sessão ter lugar no 2.^o sabbado de março.

Viação acelerada em Portugal

(Continuação do n.º 147)

Ramal da Casa Branca a Extremoz

Este ramal tem a sua origem na estação da Casa Branca, e termina na villa de Extremoz, depois de passar junto á cidade de Evora.

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

PLANTA		
Extensão em alinhamentos	Metros	Porcentagens
Rectos.....	47:227,56	60,48
Curvas com raios de 300 ^m	1:263,60	1,61
De 350 metros.....	475,46	0,51
» 400 a 450 metros.....	13:788,63	17,65
» 600 » 750 ».....	3:623,87	4,64
» 750 » 800 ».....	1:948,73	2,49
Superiores a 1:000 metros.....	9:751,95	12,62
Total.....	78:079,80	—

PERFIL		
Extensões	Metros	Porcentagens
Horizontaes.....	14:926,70	19,11
Declividades até 0 ^m ,005.....	16:413,60	21,02
De 0 ^m ,005 a 0 ^m ,010.....	22:716,86	29,09
» 0 ^m ,010 » 0 ^m ,015.....	24:022,64	32,88
Total.....	78:079,80	—

Linha de Beja a Faro

É na estação de Beja que a linha do Algarve se inflecte sobre esta direcção, terminando em Faro depois de um percurso de 186:477^m,32.

No primeiro torço de Beja a Casevel, na extensão de 46:682 metros, tem 16:774 metros em alinhamentos rectos e curvos, ou 35,98 por cento do seu comprimento total.

As suas condições technicas em perfil vão resumidas no quadro seguinte:

Extensões	PERFIL	Metros	Percentagens
Horizontaes		5:084,0	10,90
Declividades até 0 ^m ,005		10:357,0	22,12
De 0 ^m ,005 a 0 ^m ,010		17:423,0	37,36
» 0 ^m ,10 » 0 ^m ,015		10:973,0	23,53
» 0 ^m ,015 » 0 ^m ,018		2:791,0	5,90
Total		46:628,0	—

Troço de Casevel a Faro

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

PLANTA		
Extensão dos alinhamentos	Metros	Percentagens
Rectas	85:073,35	60,82
Curvas com raios de 300 ^m	12:877,51	9,21
De 300 a 400 metros	16:001,43	11,44
» 400 » 600 »	13:062,73	9,34
Superiores a 600 metros	12:834,30	9,19
Total	139:849,32	—

Extensões	PERFIL	Metros	Percentagens
Horizontaes		26:485,75	18,20
Declividades até 0 ^m ,005		16:363,50	11,70
De 0 ^m ,005 a 0 ^m ,010		22:883,63	16,36
» 0 ^m ,010 » 0 ^m ,018		74:116,44	53,72
Total		139:849,32	—

A plataforma tem em aterro 5^m,30 e em escavação 6^m, 20.

Tem quarenta e cinco estações, sendo trinta e duas na linha do Barreiro a Faro, sete no ramal de Extremoz, duas no de Setúbal e quatro no prolongamento de Beja a Pias.

Movimento

O numero de passageiros em 1890 foi de 340:915 e o trafego em pequena velocidade de 158:404 toneladas metricas.

O percurso entre Barreiro e Faro, na extensão de cerca de 340 kilometros, é feito em 12 h., 25' pelos comboios correios.

As tarifas geraes de passageiros são:

0,105 francos por kilometro para a 1.^a classe.

0,0815 francos por kilometro para a 2.^a classe.

0,059 francos por kilometro para a 3.^a classe.

O producto bruto no anno de 1890 foi de 7:973 francos por kilometro, e o coefficiente de exploração 62,08 por cento.

Caminho de ferro do Minho

A linha ferrea do Minho tem a sua origem na cidade de Porto, onde se liga com a do norte, e segue atravessando a provincia d'esta denominação, e servindo as cidades e villas mais importantes como Braga, Barcellos, Vianna, até Valença, onde se liga, por meio da ponte internacional sobre o Minho, com a linha ferrea hespanhola de Orense a Vigo, depois de um percurso de 131:194^m,52.

A cidade de Braga é servida por um ramal cuja extensão é de 15:163^m,71.

Esta linha ferrea foi construida e é explorada directamente pelo estado.

Desenvolve-se através dos districtos do Porto, Braga e Vianna do Castello.

As condições technicas de planta e perfil, quer da linha principal, quer do ramal de Braga, podem-se condensar nos quadros seguintes:

PLANTA		
Extensão em alinhamentos	Metros	Percentagens
Rectos	88:481,07	67,44
Curvas com raios de 300 a 400 metros	7:502,48	5,71
De 400 a 500 metros	8:765,95	6,67
» 500 » 600 »	4:729,31	3,60
Superiores a 600 metros	21:715,71	16,58
Total	131:194,52	—

Extensões	PERFIL	Metros	Percentagens
Horizontaes		38:726,02	29,51
Declividades de 0 ^m ,00 a 0 ^m ,005 ..		18:714,88	14,26
De 0 ^m ,005 a 0 ^m ,010		14:878,06	11,34
» 0 ^m ,010 » 0 ^m ,012		12:388,21	9,44
» 0 ^m ,012 » 0 ^m ,015		46:487,35	35,45
Total		131:194,52	—

PLANTA		
Extensão em alinhamentos	Metros	Percentagens
Rectos	8:905,36	58,72
Curvas com raios de 400 ^m	1:238,61	8,16
De 400 a 500 metros	822,04	5,42
» 500 » 600 »	733,40	4,83
Superiores a 600 metros	3:464,30	22,87
Total	15:163,71	—

Extensões	PERFIL	Metros	Percentagens
Horizontaes		3:872,24	25,53
Declividades de 0 ^m ,005 a 0 ^m ,010 ..		2:641,97	17,42
De 0 ^m ,010 a 0 ^m ,015		6:604,43	43,55
» 0 ^m ,015 » 0 ^m ,016		2:005,07	13,50
Total		15:163,71	—

A largura da plataforma em aterro é de 5^m,30 e de 4^m,50 nas escavações.

Tem esta linha algumas obras de arte de bastante importancia, e seis tunneis na extensão total de 2:174^m,90.

Movimento

O seu movimento de passageiros no anno de 1890 foi de 554:387, e o trafego em pequena velocidade foi de 100:824,429 toneladas.

As proporções de passageiros nas diferentes classes é de:

8,28 por cento para a 1.^a classe.

17,57 por cento para a 2.^a classe.

74,15 por cento para a 3.^a classe.

O numero de estações é de trinta na linha do Porto a Valença, e de cinco no ramal de Braga, incluindo a estação commum á linha principal.

As tarifas geraes para passageiros são:

0,105 francos por kilometro para a 1.^a classe.

0,0813 " " " " 2.^a classe.

0,059 " " " " 3.^a classe.

O percursos d'esta linha pelos comboios correios é feito em 5 h. 18'.

(Continúa).

F. Augusto Pimentel.

Regulamento do movimento nos caminhos de ferro da Allemanha

(Continuado do n.º 148)

O expedidor, quando a isto se não opponha uma determinação do regulamento ou as prescrições aduaneiras de policia etc., podem declarar por escripto, na nota de expedição, que deseja que sejam expedidas em wagons cobertos as mercadorias que, segundo a tarifa, são expedidas em wagons descobertos, ou vice-versa. No primeiro caso, deve pagar ao caminho de ferro um supplemento da tarifa; esta determinará, pois, de que maneira e mediante quaes condições são expedidas em wagons descobertos as mercadorias que deveriam ser transportadas em wagons cobertos.

O expedidor é obrigado a juntar á nota de expedição os documentos de que o caminho de ferro possa precisar, desde o momento da expedição até o entregar ao destinatario. O caminho de ferro não é obrigado a examinar se esses documentos estão certos e são os verdadeiros.

Todas as exigencias d'alfandega, e da policia, são reguladas á vista da carta do porte, na qual o expedidor pôde fazer indicar pessoa que debaixo da sua responsabilidade as execute, mediante uma remuneração fixada pela tarifa; em todos os casos este agente tem as mesmas obrigações e direitos que o expedidor.

Tratando-se de mercadorias que devem ser transportadas para o estrangeiro, ter-se-ha de observar as prescrições imperiaes

para a estatística, como também as proibições ou limites que possam ser feitos pelo governo ou por um dos governos da confederação germanica, mas o caminho de ferro pôde encarregar-se de satisfazer a estas prescripções, mediante uma remuneração fixada para tarifas.

A importancia da despesa do transporte das mercadorias é determinada pelas tarifas. Pódem ser feitas, em certos tempos e para certos mezes, tarifas excepçionaes com sensiveis abatimentos. No caso que a consignação das mercadorias deva ser feita, mediante pedido do expedidor, em condições excepçionaes, como por exemplo, a outros caminhos de ferro ou a barcos ou navios, afim de que possam proseguir a viagem por mar, serão accrescentadas ás despesas ordinarias, as extraordinarias, determinadas por uma tarifa especial.

O preço do transporte não é pago pelo expedidor no momento da expedição, mas pelo recebedor no acto da chegada da mercadoria. Tratando-se de mercadorias que, segundo o parecer do caminho de ferro, estão sujeitas a facil e prompta deterioração, o preço do transporte pôde ser exigido anticipadamente; o mesmo se faz para as mercadorias de valor inferior ao custo do transporte.

O expedidor pôde pagar sómente a differença entre o valor da mercadoria e o preço do transporte, se este é maior do que aquelle; o caminho de ferro pôde, porém, não fazer esta concessão ás mercadorias cujo preço de transporte deva ser pago adiantadamente.

Os prazos para a chegada das mercadorias devem ser indicados nas tarifas; não devem ser maiores das seguintes: para a expedição das mercadorias em grande velocidade, um dia; para o respectivo transporte, um dia por cada trezentos kilometros. Para a expedição das mercadorias ordinarias, dois dias; para o transporte das mesmas a uma distancia não superior a 100 kilometros, um dia; para distancias maiores, um dia por cada duzentos kilometros.

Se o transporte é feito atravez as linhas de differentes administrações ferro viarias, os prazos devem contar-se pela distancia entre as estações de partida e de chegada, como se fosse uma unica linha.

O caminho de ferro pôde, mediante parecer do conselho de vigilancia, prolongar os prazos, em circumstancias e para mercadorias especiaes.

Sómente o expedidor tem o direito de fazer voltar a mercadoria para a estação de partida, ou de dispôr d'outra fôrma, de a fazer reter durante a viagem, de a fazer receber por um destinatario differente do indicado na nota d'expedição ou de a fazer consignar a uma estação intermediaria. Faz-se valer este direito mostrando um duplicado da nota d'expedição, ou a carta de porte.

O expedidor, bem entendido, e não o caminho de ferro, é responsavel por estes seus actos, assim como pelos prejuizos que elles possam causar ao destinatario. Cessa, porém, o mencionado direito depois da mercadoria ter chegado á estação destinada e o recebedor ter já cumprido com certas formalidades.

O expedidor, para fazer valer os ditos direitos, deve apresentar uma declaração escripta. Nenhuma indemnisação é devida ao caminho de ferro só pelo facto de se fazer valer este direito; de verá, porém, ser indemnizado se occorrer qualquer despesa ulterior; como por exemplo, a devolução da mercadoria á estação de expedição; em qualquer caso, esta indemnisação deve ser calculada em conformidade com as tarifas em vigor.

O principio ou seguimento do transporte das mercadorias pôde não ter logar por casos de força maior ou por qualquer motivo. No caso do expedidor querer rescindir o contracto de transporte, o caminho de ferro deve ser indemnizado, se alguma quantia não estiver ainda paga, das despesas com os preparativos do transporte, taes como das de carga e descarga, da importancia da parte da viagem já effectuada, tudo em conformidade com determinadas tarifas.

As mercadorias pódem também proseguir por outra linha e a outro destino, e também n'este caso se deve fazer o pedido por escripto e pagar os respectivos direitos. Chegada a mercadoria á estação de destino, deve o caminho de ferro tratar de a entregar ao consignatario, mediante pagamento do respectivo porte.

Com respeito ao logar da entrega a estação deve ser a indicada pelo expedidor. O recebedor tem direito á entrega immediata da mercadoria que lhe é expedida, a menos que pelo expedidor ou por outro motivo não seja d'outra fôrma determinado.

O aviso da chegada da mercadoria pôde ser dado de varios modos, segundo os systemas do caminho de ferro; isto é, ou ao proprio consignatario quando procura a mercadoria, ou por carta ou outro meio; n'este caso devem, porém, reembolsar-se as despesas que o caminho de ferro fizer.

Este aviso deve ser dado ao consignatario que o peça, não mais tarde do que duas horas depois da chegada da mercadoria, nem mais de seis horas depois no caso do ser transmettido pelo correio. São concedidos maiores prazos aos domingos e dias santos.

O caminho de ferro pôde determinar certos locais da estação

para a entrega das mercadorias; se a estação não é determinada pelo expedidor, pôde consignal-as áquella que mais convenha ou também a outra, ou logar qualquer fôra da estação, mediante pedido do consignatario e por conta e risco d'este.

As mercadorias são entregues mediante o pagamento das sommas necessarias e apresentação da guia do recebedor. A mercadoria pôde, por varias razões, não ser entregue ao destinatario; em tal caso a estação de chegada deve, por intermedio da estação de partida informar o expedidor dos obstaculos que houver. A mercadoria não deve ser reexpedida para a estação de partida sem auctorisação por escripto do expedidor. Isto diz respeito especialmente áquellas mercadorias que são recusadas, ás que chegam tarde e áquellas cuja entrega é impossivel fazer.

O caminho de ferro deve conservar estas mercadorias em deposito por conta e risco do remettente, diligenciar a sua melhor venda, etc.

(Continúa).

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Tunneis, sua utilidade e construcção, por Eduardo Emilio Monteverde. — Acaba de ser publicado este livro que representa mais um elemento de estudo sobre a construcção d'estas obras d'arte.

Sem a pretensão de ter publicado uma obra completa sobre o assumpto, fornece-nos, comtudo, o seu auctor uma grande copia de conhecimentos uteis e de detalhes sobre a execução d'estes trabalhos especiaes, sendo interessante o estudo theorico que faz des nvolvidamente sobre a melhor distribuição dos poços para a construcção dos terrenos.

Agradecendo ao novel engenheiro, o sr. Eduardo Emilio Monteverde, o seu offerecimento, encarecemol-o a que considere este trabalho como o inicio de analogas publicações com que auxilie o estudo do constructor, publicações em que decerto se revelará mais o cunho pratico que do exercicio da sua profissão advirá, para quem tão distincto se revela á sahida das escolas.

La machine locomotive—*Manuel pratique par Edmond Sauvage* — Librairie Baudry et C.^{ie}, Paris.—A difficil missão do machinista que dirige uma locomotiva impõe-lhe graves responsabilidades que exigem o conhecimento profundo e detalhado da machina que lhe está confiada.

Devem, por isso, ter o melhor acolhimento as obras que tendam a completar a instrucción profissional d'estes agentes de um dos mais delicados serviços de exploração das linhas.

Com o titulo acima indicado, acaba de publicar o engenheiro de serviço de tracção dos caminhos de ferro do Este de França, Mr. Edmond Sauvage, um manual pratico que dá a descripção dos orgãos e do funcionamento da locomotiva, e que modestamente destina para o uso dos machinistas e fogueiros.

O distincto nome que o firma é sufficiente recommendação d'esta obra que, redigida com a maxima clareza e minucia, é uma publicação utilissima para ser consultada especialmente sobre os detalhes de que depende o conhecimento perfeito de todo o machinismo de uma locomotiva.

O auctor consegue, pela forma nitida adoptada na sua obra, tornar facilmente comprehensíveis os complexos problemas que ha a considerar em uma locomotiva, habilitando assim os que teem de a dirigir e proceder conscientemente.

É mais um trabalho interessante sobre o orgão mais essencial das linhas ferreas, a que estas devem toda a sua vital influencia.

Todas as obras destinadas a fazer conhecer este prodigio de concepção do nosso seculo, e que, como esta, o conseguem tão brilhantemente, merecem ser compulsadas pelos profissionaes.

Appellação Commercial.—Appellante, H. J. Moser; appellado o conde do Paço do Lumiar.

Recebemos este importante documento juridico, impresso em folheto, e muito elucidativo sobre a questão suscitada entre a casa Moser e aquelle titular, a proposito da compra em reporte de 1.000 acções da companhia real, feita pelo sr. conde, e do respectivo pagamento também por este recusado do seu importe.

A questão está affecta ao tribunal da Relação e está bem de ver que sobre ella diremos o menos possível, por esse motivo.

Unicamente não nos furtamos a expôr a duvida que se levanta no nosso espirito, ao ler as contestações da defesa.

E' a seguinte: Se em logar da operação dar uma perda liquidada de 105 contos de réis, ella dêsse um saldo a favor d'esta quantia ou de outra qualquer, questão identica a esta, mas em sentido inverso, existiria, isto é: o sr. conde levaria a sua longanimidade a recusar uma liquidação que lhe dava lucro?

Recommendamos, como peça muito elucidativa, para quem possua este folheto, a carta do sr. Eduardo Moser que vem publicada a paginas 44 e seguintes.

Relatorio da Direcção da companhia Fiação de Thomar.—Poucas companhias ha, no paiz, de tão prospero e promettedor futuro como esta.

O relatorio do anno findo expõe a sua situação claramente, e prova também com quanta prudência, tacto e competencia anda aquella direcção na gerencia dos interesses que lhe estão confiados.

A aquisição da grande fabrica de Soure, ultimamente feita pela companhia, permittiu-lhe augmentar e melhorar o seu fabrico, visto aquellas novas officinas estarem montadas em condições de satisfazerem ao mais perfeito trabalho.

O producto das vendas vae n'um crescendo maravilhoso. Assim, em 1875, primeiro anno completo de laboração da fabrica de Thomar, foi elle de 36:286.125 enquanto que em 1892 foi de 409 contos, e em 1893 de 451:435.598 réis.

O fundo de reserva elevou-se a réis 113:333.334, o da amortisação da conta de moveis e immoveis, em Thomar, a 81:000.000 réis; o da amortisação das mesmas contas, na Fabrica de Soure, a réis 88:143.138; e de amortisação da conta de material de transporte a réis 3:655.674; o dos seguros de conta propria a réis 22:386.726, sendo a importancia total d'estes fundos 308:508.872 réis.

Comparando o valor d'estes fundos com a importancia do capital social, e exprimindo esta relação em percentagem, em referencia aos ultimos oito annos, temos que, quando em 1886 o capital social era de 300:000.000 réis, e os fundos das diversas reservas de 5:990.104 réis, a percentagem correspondia a 1,99; enquanto que em 1893, sendo o fundo social de 566:666.666 réis, e os fundos das diversas reservas de 308:508.872 réis, a percentagem é de 54,44.

Indicador oficial de los caminos de hierro.—Recebemos o numero do mez corrente d'este interessante guia que, pelo que se refere ás linhas hespanholas, é o mais completo, mais claro e mais intelligentemente compilado que conhecemos, o que é devido á competencia do seu director, o sr. D. Enrique de Latorre, empregado da companhia dos caminhos de ferro do Norte de Hespanha.

Memoria sobre as investigações experimentaes e ensaios de resistencia dos materiaes de construcção, por J. Castanheira das Neves.—Este bem elaborado trabalho do distincto engenheiro é um bello diploma demonstrativo do seu muito estudo da materia e da sua appli-

cação ao bom desempenho da missão official que lhe incumbe no ministerio das obras publicas.

Depois de expor, em resumo, as condições em que funcionam os laboratorios de estudos e ensaios de materiaes no estrangeiro, o sr. Castanheira das Neves propõe o que entende necessario estabelecer no nosso paiz, onde apenas existem uns *rudimentos de laboratorio*, segundo a sua phrase.

Tambem nos parece que bem empregada seria a despesa que, pouco a pouco, se fizesse com a aquisição das machinas necessarias para um estabelecimento n'este genero.

Pelo menos o Estado saberia o que compra e o que lhe fornecem, o que nem sempre sabe hoje, quando se trata de materiaes de construcção.

Almanach Illustrado do Occidente.—Desde o principio de janeiro que não damos esta secção, por isso não temos podido accusar a recepção do elegante livrinho que temos presente e que é uma das mais raras e bonitas publicações illustradas do nosso paiz.

Ha n'elle gravuras perfeitissimas, retratos de pessoas notaveis, copias de quadros, costumes, tudo que pôde constituir um livro verdadeiramente interessante.

A Electro-homœopathia.—Começou a publicar-se este novo periodico mensal, órgão da nova sciencia medica do conde Mattei, publicado pelo Instituto que se occupa da sua applicação, na rua da Palma 115, 1.º, do qual são directores os srs. drs. Macedo Bragança e Nogueira Souto.

E' uma publicação interessante sob o ponto de vista scientifico, e pela novidade que apresenta esta sciencia, hoje tão espalhada já em toda a Europa e America.

Catalogo da livraria Baudry et C.ª, de Paris, rue des Saints Pères, 15.—Enviou-nos esta importante casa editora o seu catalogo em que annuncia uma prodigiosa quantidade das suas edições sobre construcção e obras publicas, architectura, arte industrial, archeologia, mechanica e machinas, electricidade, mineralogia, geologia, exploração de minas, metallurgia, chimica e industrias chimicas, agricultura, artes textis, mathematica, physica, economia industrial, etc.

Sobre caminhos de ferro tem esta casa editado os trabalhos dos melhores auctores francezes.

Locomotiva electrica Heilmann

Terminou já a primeira serie das experiencias officiaes d'esta locomotiva, as quaes attrahiram ao Havre grande numero de pessoas, desejosas de conhecer os resultados.

A esses ensaios assistiu parte do conselho de administração dos caminhos de ferro do Oeste, assim como o pessoal superior e numerosos engenheiros da companhia, director da companhia P. L. M., o engenheiro em chefe da de Orléans e outras notabilidades.

A locomotiva consiste n'um vehiculo montado sobre duas *bogies* de 4 eixos, e tendo um conjuncto de apprelhos (caldeira, machina a vapor e dynamo) destinados a produzir a corrente electrica, a qual é transmittida directamente a 8 motores montados directamente sobre os eixos.

A primeira experiencia que se fez d'esta machina foi em 21 de agosto de 1893, vendo-se n'essa occasião que ella podia passar por curvas de 80 m. de raio.

Depois d'esta data tem-se feito numerosas experiencias, sendo umas com a machina parada, para se ver quaes as condições de funcionamento dos diversos órgãos em separado, e outras em andamento.

A locomotiva pesa 120 toneladas em ordem de mar-

cha, e desenvolve a força de 650 cavallos pouco mais ou menos. Nas experiencias entre o Havre e Beuzeville, puchando um comboio do peso de 70 toneladas, venceu a distancia de 25 kilometros, que separa estas duas cidades, em 24 minutos, o que dá uma velocidade média de cerca de 62 kilometros por hora. A velocidade em horizontal attingiu 93 kilometros, e finalmente a rampa de 8 millm. foi vencida com a velocidade de 44 kilometros.

Damos um resumo das vantagens que esta machina apresenta sobre as de vapor:

Maior velocidade proveniente do emprego das *bogies*. Ausencia absoluta de movimentos perturbadores; a machina não tem biellas, manivellas ou contrapesos, de fórma que gira á maneira d'um vehiculo collocado n'uma rampa, e descendo com o seu proprio peso.

A suavidade da marcha faz com que a via se estrague muito menos do que com a locomotiva a vapor, e a tracção seja muito mais regular.

Consta que mr. Heilmann está estudando uma outra machina, que possa rebocar os comboios mais pesados com a velocidade commercial de 100 kil.^{os} por hora.

Os negocios da Companhia Real

Cada dia é mais activa a opposição dos obrigatarios estrangeiros á aceitação das bases do convenio, e apesar dos artigos violentos de que o nosso paiz é alvo, por parte da imprensa franceza, não se sabe ainda quaes são precisamente os pontos em que as opiniões divergem, originando essa campanha, e, portanto, não se conhecendo esses pontos, impossivel tem sido até hoje vêr até que ponto se poderá attender a essas reclamações.

Para se resolver a difficuldade, a commissão executiva da companhia resolveu, em sessão de hontem, 28, enviar a Paris um dos seus vogaes, escolhendo para essa missão o sr. conselheiro Madeira Pinto, que já para ali partiu hontem mesmo, afim de conferenciar com os representantes dos obrigatarios.

D'essa conferencia resultará o conhecimento dos meios a empregar para harmonisar as cousas de fórma a conseguir-se um accordo geral que, estamos certos, não se fará esperar.

Por agora, e para os que combatem o convenio fundando-se em que os recursos da companhia não dão para os encargos que ella toma, dar-lhes-hemos o seguinte calculo que temos como exacto:

As obrigações actuaes de 3 % chamadas a votar sobre o convenio, são	577.069	
Menos as do Grande Central Hespanhol....	20.000	
Restam, obrigações.....	557.069	
As quaes reduzidas a um terço dão.....		185.690
Obrigações 4 1/2 % (1.ª serie).....		94.510
" " " resto chamado a votar	48.252	
A accrescentar para a conversão em 3 %	24.126	
Total, obrigações.....	72.378	
As quaes reduzidas a um terço dão.....		24.126
Obrigações 4 % chamadas a votar	97.796	
A accrescentar para a conversão em 3 %	32.599	
Total, obrigações.....	130.395	
As quaes reduzidas a um terço dão.....		43.464
Total das obrigações privilegiadas actuaes.....	347.790	
Obrigações dadas ás companhias de Caceres e Oeste.....	50.000	
Obrigações dadas ao Grande Central Hespanhol.....	13.714	
		63.714
		411.504

Transporte... .. 411:504

Obrigações dadas em reembolso da divida fluctuante e juros:		
A Merchant Banking Company, com o premio do ouro a 30 %	155:036	212
— obrigações privilegiadas		2.393
Aos empreiteiros da Beira Baixa, com a deducção de 100 contos, nas condições do convenio, réis 1.393:988	245	
— obrigações privilegiadas		21.512
Aos credores portuguezes:		
Fonseca Santos & Viana—Réis.....	679:479	803
Banco Lisboa & Açores....	513:361	854
Banco Commercial de Lisboa	201:449	485
Fortunato Chamiço & C.ª..	35:390	124
Total—Réis.....	1.429:731	256
Que serão convertidos em obrigações privilegiadas		22:064
Monte-pio Geral—Réis....	330:798	825
Sociedade Geral Agricola e Financeira	422:321	463
Banco de Portugal....	776:868	588
Total — Réis	1.529:988	876
A converter em obrigações privilegiadas...		23:611
Para reembolsar a divida do governo.....		78:916
		148:496

Total das obrigações privilegiadas..... 560:000

Estas 78:916 obrigações, a 64:800 réis, representam réis 5.113:756; como a divida total ao Thesouro se eleva a 5.498:385, faltarão 384:628,372 réis que ficarão para serem reembolsados para se saldar esta conta. A divida fluctuante representa 10.007:129,771 réis, deduzindo a redução imposta aos empreiteiros da Beira Baixa.

Despesas annuas:

Coupon de 15 francos sobre 560:000 obrigações, francos 8.400:000, representando, com o agio do ouro, a 234 réis....	Réis	1.965:600	010
Receita liquida da exploração em 1893 até 31 de outubro..... contos		1:643	
Garantia de juro, que falta incluir:			
1.º semestre, Torres F. Alfanellos. contos		50	
1.º " " Beira-Baixa..... "		152	
Para completar a garantia normal da Beira Baixa	contos	81	
Receitas de novembro e dezembro de 1893		560	
Despesas de exploração.....		280	280
		2.206:000	000

Saldo disponivel provavel..... Réis 240:400 000

Recursos para o pagamento do restante da divida ao governo e do coupon de 1893:

Saldo da divida ao governo.....	Réis	384:628	372
Coupon de 1893 sobre 34:770 obrigações a 3:510 réis	"	1.220:742	900
Total.....	"	1.605:370	272
A deduzir o saldo em 31 de dezembro de 1893	"	750:000	000
Falta.....	"	855:371	272
Este saldo, repartido por 5 annos, dá annualmente.....	"	171:074	254
Como o lucro provavel de exploração é de	"	240:400	000
Fica um excesso activo annual de	"	69:325	746

Ha a notar que, segundo toda a probabilidade, o coupon das obrigações emitidas em reembolso da divida fluctuante será a favor da companhia, coupon avaliado em..... 521:220 960

Mas como a companhia paga sobre esta divida de 10.007:129,771 réis um juro de 5 %, ella gastará..... 500:356 489

Haverá, portanto, durante estes dois annos, uma diminuição de despesas de..... 20:864 471

O saldo disponivel das receitas de exploração póde, pois, permittir o reembolso em dois annos do saldo da divida do governo

e resto do coupon de 1893 das obrigações actuaes, nas condições do projecto do convenio.

Este saldo, com effeito, é só de.....	Réis	470:742\$900
A receita de exploração em dois annos se- rá de.....	contos	480
à qual é preciso juntar o saldo de juros da divida fluctuante.....	contos	21
		501:000\$000

Ficaria, portanto, ainda um excedente pro-
vavel de..... Réis 30:000\$000

Com estes elementos bom seria que todos vissem
bem, como é agora costume dizer-se.

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos caminhos de ferro portuguezes da Beira Alta

A assembléa geral annual dos accionistas d'esta companhia
terá logar quinta feira, 26 de abril de 1894, pelas tres horas da
tarde, na séde da companhia, rua Capello n.º 5.

Nos termos do artigo 42.º dos estatutos, a assembléa geral
compôr-se-ha de accionistas possuidores de vinte acções pelo
menos.

Para terem direito de assistir á assembléa geral, ou para n'ella
se fazerem representar, deverão os accionistas depositar os seus
titulos, quinze dias pelo menos antes do dia designado para a
reunião, em Lisboa na séde da companhia; em Paris, na caixa do
Comptoir National d'Escompte, rue Bergère, 14.

O recibo respectivo ás acções depositadas servirá para a admis-
são na assembléa geral.

As procurações dos accionistas residentes em Portugal deverão
ser legalisadas por tabellião, e as dos residentes em França, pelo
maire da sua residencia. — O conselho de administração.

Companhia de seguros Fidelidade

Em cumprimento do art.º 13.º dos estatutos estarão patentes
aos srs. accionistas nos dias 19, 20 e 21 do corrente, no escripto-
rio da companhia, largo do Corpo Santo, 13, 1.º, os livros e balan-
ço respectivo ao anno de 1893 e no dia 28 do corrente, pelas sete
e meia horas da tarde, ha de reunir-se a assembléa geral no local
acima indicado para os fins designados no § 3.º do artigo 16.º e
nos artigos 17.º e 18.º dos estatutos.

Lisboa, 12 de fevereiro de 1894.

O secretario

Victoriano Estrella Braga.

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

Sociedade anonyma, responsabilidade limitada

Nos termos do art.º 29.º dos estatutos é convocada a assem-
bléa geral ordinaria para o dia 15 de março, pela 1 hora da tarde,
para discutir e votar as conclusões do relatorio e contas da ge-
rencia relativas ao anno de 1893.

A reunião terá logar na séde da Companhia, rua Nova do Car-
valho, 71, 2.º, sendo necessario a representação de 20:000 acções
e d'estas pelo menos 2/3 das de capital, segundo o disposto no
art.º 32 dos estatutos.

Lisboa, 23 de fevereiro de 1894.

O presidente da mesa da assembléa gera]

José Mesquita da Rosa.

BOLETIM FINANCEIRO

Lisboa, 28 de fevereiro de 1894.

Não tem tido grande importancia o movimento das operações
na nossa bolsa, mas as inscrições conservaram os seus anterio-
res preços, tendo nos ultimos dias manifestado alguns indicios de
melhoria. Os nossos fundos externos melhoraram um pouco nos
mercados estrangeiros, não se reflectindo, porém, a alta no mer-
cado interno, fazendo-se n'esta especie limitadas operações.

O mercado de cambios, porém, esteve bastante animado em
consequencia de alguns pagamentos por compra de trigos que
ainda houve a fazer. Ao principio as condições do mercado apre-
sentavam menos firmeza, mas a procura, talvez um pouco preci-
pitada, fez desaparecer as boas disposições e a subida do preço
do cheque fez se rapida, chegando a 40 1/8. No concurso da Junta
do Credito Publico, no ultimo sabbado, apresentaram-se apenas
duas propostas para 10:000 libras sterlinas ao preço de 40 1/2 e
40 9/16.

Continua a haver falta de noticias que mereçam credito com
relação aos successos do Brazil. Segundo todas as probabilidades
deve realizar-se amanhã a eleição para a presidencia da Republi-
ca. Ha quem supponha que, se fôr eleito presidente o sr. Prudente
de Moraes, uma conciliação será possível, mas ha-tambem quem
esteja convencido de que ainda que a eleição se realise, ella an-
tes aggravará do que modificará a situação.

A baixa repentina dos fundos brasileiros em Londres causou
certo panico. Até aqui, sempre que a causa dos insurrectos ga-
nhava terreno, os fundos brasileiros subiam, e desciam quando o
governo legal obtinha, por seu turno, qualquer successo. N'estas
circumstancias a baixa de quatro pontos nos fundos brasileiros em
Londres afigurou-se a muita gente um indicio d'alguma victoria
para o marechal. Ora parece que d'esta vez o panico foi determi-
nado por constar ou se saber que o marechal levantára sommas
importantes da caixa dos depositos e que o pagamento do coupon
do mez de abril estava arriscado.

Está publicado o relatorio da Companhia de Fiação de Tho-
mar, documento interessante que demonstra o incremento que
vae tendo um dos mais promettedores ramos de industria nacio-
nal. A companhia elevou os seus fundos a mais de 308 contos. O
dividendo é de 6 p. c. Para avaliar a prosperidade relativa d'esta
companhia e a confiança que inspira a sua honrada e habil admi-
nistração, bastará dizer que as poucas acções que foram vendidas
no mercado alcançaram um premio que oscillou entre 35 e 40 por
cento.

Constituiu-se definitivamente a Companhia da Ilha do Princi-
pe, tendo realisado em Lisboa todo o seu capital, figurando entre
os subscriptores algumas de negociantes mais importantes da
nossa praça que tem negocios em Africa—vae constituir-se a Com-
panhia de carvão de S. Vicente, que tambem tem todo o capital
(300 contos) integralmente subscripto—outras empresas agricolo-
coloniaes estão em via de organização, o que é um bom indicador
de que afinal nos vamos interessar a serio na exploração do nosso
vasto dominio colonial, unico meio de justificarmos o direito a
elle.

As obrigações de 4 p. c. (1888) regularam a 14.450, as de 4 p. c.
(1890) convertidas a 43.500, as dos tabacos (que tiveram alguma
procura) a 79.800, as acções do Banco de Portugal subiram a
114.000, as do Banco Ultramarino a 56.500, as obrigações prediaes
de 6 p. c. (ass.) cotam-se a 90\$000 réis, as de 5 p. c. (ass.) a réis
87.500, as do caminho de ferro de Loanda a Ambaca a 56\$000.

J. F.

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

FEVEREIRO														
	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
Bolsa de Lisboa :														
Inscrições assent.....	32,90	32,95	32,95	-	33,00	33,00	33,00	33,00	33,00	33,50	-	33,40	33,40	33,40
" coupon.....	33,00	33,00	33,00	-	33,20	33,20	33,20	33,20	33,20	33,90	-	33,40	33,15	33,15
Divida externa.....	-	-	-	-	-	-	-	26,50	26,35	27,10	-	-	-	-
Bolsa de Londres 3 %:	20,12	20,00	20,00	-	20,00	20,12	20,12	20,12	20,68	20,68	-	20,65	20,50	20,50
Bolsa de Paris 3 %:	20,12	20,00	20,00	-	20,00	20,00	20,00	20,00	20,56	20,56	-	20,50	20,31	20,31

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

BOLSAS	TÍTULOS	1894 - FEVEREIRO - DIAS												
		16	17	19	20	21	22	23	24	26	27	28	—	—
Lisboa...	ACCÕES Comp. ^a Real Portugueza.	—	15.000	15.000	—	—	—	15.000	—	15.000	—	—	—	—
	OBRIG. Comp. ^a Real Portugueza.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Comp. ^a Nacional.....	20.000	—	—	—	20.000	—	—	—	25.100	—	—	—	—
	» Atravez d'Africa.....	52.000	—	—	—	56.000	56.000	—	—	56.000	—	—	—	—
Paris.....	ACCÕES Comp. ^a Real Portugueza.	—	61	—	60	—	57,75	60	65	62	60	60	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal.	—	—	45	—	—	41	—	42	40	41	41	—	—
	» Norte de Hespanha.....	—	105	105	105	103,50	103	106,50	—	—	—	—	—	—
	» Madrid-Zaragoza-Alicante	—	148	147	—	146	147	147,50	—	—	—	—	—	—
	» Andaluzes.....	—	—	239,50	238,50	230	225	225	—	—	—	—	—	—
	OBRIG. Comp. ^a Real Portugueza.	95	97,50	99	100	99	98,50	101	105	101	100	—	—	—
	» C. ^a da Beira Alta.....	—	72	—	73	73	73	75	—	—	—	—	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal.	131	133	—	131	133	133	—	133	139	132	132	—	—
	» Norte Hespanha 1. ^a hypot.	—	282	280	278	275	273	276	—	—	—	—	—	—
	» Atravez d'Africa.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Londres..	» Atravez d'Africa.....	—	—	—	—	44,75	45	45,75	—	—	—	45,75	—	—
Amsterd..	» Atravez d'Africa.....	—	—	—	—	—	45	—	—	—	—	45	—	—
Bruxellas.	» Atravez d'Africa.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Receita dos Caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

Linhas	Periodo de exploração	RECEITAS NO PERIODO						DESDE 1 DE JANEIRO			
		1894			1893			Totaes		Diferença a favor de	
		Kil.	Totaes	Kilome- tricas	Kil.	Totaes	Kilome- tricas	1894	1893	1894	1893
COMPANHIA REAL	Antiga rede	22 28 Jan.	690	50.102:000	72:611	690	50.892:149	73:756	188.137:000	203.568:596	—
	» enova não	29 4 Feb.	»	48.760:000	71:971	»	50.664:012	73:426	236.897:000	254.232:608	—
	» garantida.	5 11 »	»	45.742:000	66:292	»	50.492:911	73:178	282.639:000	304.725:519	—
	Nova rede	22 28 Jan.	380	4.554:000	11:984	334	4.872:833	14:589	16.914:000	19.491:332	—
	» garantida.	29 4 Feb.	»	4.459:000	11:734	»	4.929:613	14:759	21.373:000	24.420:945	—
	»	5 11 »	»	4.234:000	11:142	»	4.972:198	14:886	25.607:000	29.393:143	—
	»	8 14 Jan.	475	12.917:700	27:195	475	14.811:670	31:182	25.466:550	28.981:980	—
	Sul e Sueste...	15 21 »	»	13.067:590	27:510	»	15.311:680	32:235	38.534:140	44.293:660	—
	»	22 28 »	»	12.897:950	27:153	»	14.766:050	31:086	51.432:090	59.059:710	—
	»	— — —	353	—	—	353	—	—	—	—	—
Minho e Douro.	»	— — —	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Beira Alta.....	15 21 Jan.	253	4.723:486	18:669	253	5.882:148	23:249	14.274:628	17.312:592	—	3.037:964
»	22 28 »	»	5.215:787	20:615	»	5.400:763	21:346	19.490:415	22.713:355	—	3.222:940
Nacional (Mi- randella e Vi- zeu).....	1 7 Jan.	105	997:436	9:199	105	1.259:122	11:991	997:436	1.259:122	—	261:686
Norte de Hespa- nha.....	29 4 Feb.	3393 Ps.	1.521:718	Ps. 424	3393 Ps.	1.490:631	Ps. 439	Ps. 7.579:643	Ps. 7.374:942	204:701	—
»	5 11 »	»	1.621:391	463	»	1.599:994	472	9.201:034	8.974:936	226:098	—
Madrid — Zara- goza—Alican- te.....	29 4 Feb.	2672	957:799	358	2672	1.041:719	390	4.613:817	4.856:771	—	239:954
»	5 11 Feb.	»	881:573	329	»	1.047:600	392	5.495:390	5.901:371	—	405:981
Andaluzes.....	29 4 Feb.	894	303:374	339	894	309:225	346	1.337:163	1.332:674	4:489	—
»	5 11 »	»	219:785	246	»	270:160	302	1.556:949	1.602:843	—	45:894
Zafra a Huelva.	5 11 Feb.	180	46:045	255	180	47:147	261	268:531	250:999	17:532	—
»	12 18 »	»	47:194	262	»	48:411	268	315:725	299:410	16:315	—

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

LINHAS DA COMPANHIA REAL		Lisboa R. a Fig. ^a Fig. ^a a Lisboa R.		Alcant. a Casco. Casco. a Alcant.		LINHAS DO SUL E SUESTE		Vian. a Valença Valença a Vian.	
Lisb. R. a Porto Porto a Lisb. R.		Lisb. R. a Leiria Leiria a Lisb. R.		Abran. a Guard. Guard. a Abran.		Lisb. T. P. a Faro Faro a Lisb. T. P.		Porto a Valença Valença a Porto	
Part. Cheg. Part. Cheg.		Part. Cheg. Part. Cheg.		Part. Cheg. Part. Cheg.		Part. Cheg. Part. Cheg.		Part. Cheg. Part. Cheg.	
8-45 t. 7-20 m. 2-45 t. 4-30 m.		6-0 t. 1-15 m. 1-30 m. 8-40 m.		2-0 t. 2-56 t. 7-30 t. 8-27 t.		4-30 t. 5-0 m. 6-30 t. 7-0 m.		8-20 m. 1-26 t. 2-40 m. 8-19 m.	
10-0 t. 10-30 m. 7-0 t. 5-30 m.		5-40 t. 7-55 t. 5-45 m. 8-5 m.		1-15 m. 9-25 m. 7-0 m. 4-0 t.		Lisb. T. P. a Pias Pias a Lisb. T. P.		11-0 m. 3-15 t. 9-45 m. 2-15 t.	
Lisb. C. S. a port. Port. a Lisb. C. S.		Leir. a Figueira Figueira a Leir.		1-45 t. 11-30 t. 4-0 t. 12-23 m.		4-30 t. 2-45 m. 8-10 m. 4-40 t.		5-40 t. 11-45 t. 12-30 t. 6-0 t.	
7-30 m. 9-0 t. 8-45 m. 10-30 t.		Figueira a Alf. Alf. a Figueira		Lisb. R. Sacav. Sacav. a Lisb. R.		Pias a Faro Faro a Pias		3-25 t. 10-30 t.	
Aveiro a Porto Porto a Aveiro		4-50 m. 5-32 m. 5-45 m. 6-45 m.		6-45 m. 7-33 m. 8-30 m. 9-18 m.		8-10 m. 7-40 t. 6-30 t. 2-45 m.		Porto a Braga Braga a Porto	
Excepto aos domingos		2-0 t. 3-0 t. 3-15 t. 4-15 t.		10-15 m. 11-3 m. 11-15 m. 12-7 t.		Lisb. T. P. a Ext. Ext. a Lisb. T. P.		5-0 m. 8-10 m. 5-40 m. 8-13 m.	
4-0 m. 6-25 m. 4-15 t. 6-37 t.		Lisb. R. a Cintra Cintra a Lisb. R.		1-0 t. 1-48 t. 2-0 t. 2-48 t.		8-0 m. 3-45 t. 12-10 m. 7-0 m.		8-20 m. 10-45 m. 11-45 m. 2-15 t.	
11-20 m. 3-35 t. 5-30 m. 9-35 m.		7-0 m. 8-11 m. 7-30 m. 8-40 m.		4-45 t. 5-33 t. 6-40 t. 7-29 t.		4-30 t. 11-10 t. 9-10 m. 4-40 t.		11-0 m. 1-20 t. 3-25 t. 6-0 t.	
Lisb. R. a V. Ato. V. Ato. a Lisb. R.		4-30 t. 5-32 t. 3-0 t. 4-0 t.		8-0 t. 8-48 t. 9-25 t. 10-15 t.		Lisb. T. P. a Set. Set. a Lisb. T. P.		5-40 t. 8-25 t. 6-50 t. 10-30 t.	
7-30 t. 5-10 m. 8-45 t. 6-30 m.		6-0 t. 7-16 t. 5-45 t. 6-46 t.		LINHAS DA BEIRA ALTA		8-0 m. 10-10 m. 8-0 m. 9-50 m.		Nine a Braga Braga a Nine	
2. ^{as} 4. ^{as} e sab. 2. ^{as} 4. ^{as} e 6. ^{as}		8-30 t. 9-33 t. 9-50 t. 11-0 t.		Fig. ^a a V. Form. V. Form. a Fig. ^a		4-30 t. 6-25 t. 2-30 t. 4-40 t.		4-25 t. 5-0 t. 9-19 m. 9-54 m.	
7-15 t. 1-50 m. 2. ^{as} 4. ^{as} e 6. ^{as}		Aos domingos e dias sant.		5-25 m. 3-30 t. 9-15 m. 8-0 t.		Beja a C. Branca C. Branca a Beja		Port. a B. d'Alva B. d'Alva a Port.	
Lisb. R. a Badaj. Badaj. a Lisb. R.		1-30 t. 2-33 t. 8-10 t. 9-10 t.		Figueir. a Pamp. Pamp. a Figueir.		4-15 t. 7-6 t. 6-10 m. 9-0 m.		7-40 m. 3-15 t. 10-40 m. 6-30 t.	
7-30 t. 6-35 m. 7-0 t. 6-30 m.		Bemfio. a Casco. Casco. a Bemfio.		3-10 t. 4-48 t. 7-15 m. 9-10 m.		P. Novo a Set. Set. a P. Novo		3. ^a 5. ^a e sab. 2. ^a 4. ^a e sexta	
Lisb. C. S. a Bad. Bad. a Lisb. C. S.		8-30 m. 9-52 m. 5-40 m. 7-5 m.		Pamp. a Mang. Mang. a Pamp.		3-15 t. 3-42 t. 5-0 t. 5-26 t.		1-30 t. 8-30 t. 4-40 m. 10-59 m.	
7-30 m. 9-15 t. 8-45 m. 10-30 t.		Lisb. R. a Casco. Casco. a Lisb. R.		6-35 t. 9-47 t. 9-45 m. 12-54 t.		Beja a Faro Faro a Beja		Porto a Tua Tua a Porto	
Lisb. C. S. a Sant. Sant. a Lisb. C. S.		6-30 m. 7-56 m. 8-30 m. 9-49 m.		Mang. a Guarda Guarda a Mang.		11-10 m. 7-40 t. 6-20 m. 2-30 t.		Domingo segunda quarta e sexta	
11-0 m. 1-40 t. 6-45 m. 9-20 m.		11-30 m. 12-52 t. 10-30 m. 11-49 m.		Só 4. ^{as} e sab. Só 5. ^{as} e dom.		LINHAS DO MINHO E DOURO		1-25 t. 9-20 t. 3-0 t. 10-45 t.	
4-30 t. 7-10 t. 5-20 t. 8-0 t.		4-15 t. 5-37 t. 4-30 t. 5-55 t.		Porto a Vianna Vianna a Porto		5-0 m. 10-23 m. 5-30 t. 10-30 t.		Porto a Regoa Regoa a Porto	
		6-30 t. 7-58 t. 6-30 t. 7-51 t.						6-0 t. 11-30 t. 3-28 m. 8-19 m.	
								Regoa a B. d'Alv. B. d'Alv. a Regoa	
								5-0 m. 10-10 m. 5-0 t. 10-10 t.	

O desencargo da grande velocidade nas linhas francezas

De uma carta do distincto engenheiro mr. Camille Pelletan, na *Voie ferrée*, extraímos as seguintes noticias sobre as grandes linhas francezas, em 1892:

Reducção das taxas médias para passageiros:

Companhias	Taxa kilometrica 1891	Média 1892	Diminui- ção
Norte.....	4 c. 15	3 c. 75	9, 6 0/0
Este.....	4 c. 14	3 c. 87	6, 5 0/0
Oeste.....	4 c. 39	4 c. 09	7 0/0
Orléans.....	4 c. 56	3 c. 88	11 0/0
P. L. M.....	4 c. 80	4 c. 44	7, 5 0/0
Mont-Cenis.....	5 c. 31	4 c. 71	9 0/0
Meio Dia.....	4 c. 33	4 c. 02	7 0/0
Estado.....	3 c. 45	3 c. 38	2 0/0

As grandes linhas ferreas tiveram o seguinte augmento de passageiros:

Norte.....	7.790.108
Este.....	4.868.630
Oeste.....	6.351.914
Orléans.....	3.048.860
P. L. M.....	6.279.044
Mont-Cenis.....	116.505
Meio-Dia.....	1.884.598
Estado.....	812.422

As receitas de passageiros augmentaram:

Norte.....	1.676.916
Este.....	1.457.767
Oeste.....	2.429.648
Orléans.....	1.170.878
P. L. M.....	2.151.030
Mont-Cenis.....	12.867
Meio-Dia.....	649.760
Estado.....	530.581

O movimento de mercadorias por grande velocidade deu os seguintes resultados:

	Augmento francos	Diminuição francos
Norte.....	"	1.010.568
Este.....	"	106.025
Oeste.....	"	407.388
Orléans.....	650.775	"
P. L. M.....	907.647	"
Mont-Cenis.....	"	60.381
Meio-Dia.....	"	538.177
Estado.....	129.408	"

isto é, uma diminuição total de 425.709 francos.

As receitas deram os resultados seguintes:

	Augmento sobre 1891	Diminuição sobre 1891
Norte.....	"	1.247.569
Este.....	"	1.570.813
Oeste.....	"	482.412
Orléans.....	624.199	6.136.586
Meio-Dia.....	"	1.200.813
Estado.....	69.780	"

Conclue o notavel publicista que, se se não tivesse feito a diminuição de preços que resultou da medida tomada pelo governo francez e posta em vigor desde 1 d'abril d'esse anno, a diminuição de productos ter-se-hia dado tambem na grande velocidade.

A Casa Street & C.^a

Visitámos ultimamente as exposições e depositos que os nossos amigos Street & C.^a teem no grande palacio da Flôr da Murta — rua do Poço dos Negros 158, e fi-

cámos deveras regosijados por vermos que já em Portugal existe uma casa onde a industria encontra tudo de que carece.

A entrada é pela rua do Poço dos Negros, um vasto armazem que está cheio de machinas a vapor, motores a gaz, tornos mechanicos, machinas de serrar, de aplinar, chapa zincada, etc., etc. Ao lado d'este armazem ficam mais dois que servem de depositos d'oleo mineral. Subindo a escada, onde tambem se vêem innumerables ferramentas ornando as paredes, entramos na primeira sala d'industria; ahi encontramos uma grande existencia de correias, atilhos, forjas portateis de todos os systemas, folles inglezes, ventoinhas de diversos tamanhos, torneiras de passagem, manometros, colchetes e botões para correias e varios objectos de que presentemente nos não recordamos.

Ao lado d'esta sala existem mais tres: duas industriaes e uma agricola.

Na primeira d'estas estão expostas, entre outras cousas, as celebres machinas de soldar a vapor latas para conservas, de que mais tarde tencionamos falar.

Na segunda sala, que é enorme, encontram-se uma infinidade d'objectos, entre os quaes abundam bigornas, cavalletes, tornos de bancada, pás de aço, picaretas, etc., etc.

Na terceira sala — agricultura — encontra-se uma extraordinaria collecção de bombas, que na realidade os srs. Street & C.^a vendem por preços sem competencia, pulsometros, charruas, trituradores, corta-palhas, e muito mais cousas que não temos presente.

Temos ainda, no primeiro andar, os escriptorios, depositos de borrachas, empanques, amianto, limas, aço, pertences de tubos, etc. No grande quintal que o palacio possui, estão installadas as officinas de limas, serralharia e tubagem de ferro, com deposito annexo. As limas fabricadas por Street & C.^a foram premiadas na exposição de Belem, premio muito bem merecido, pois não são inferiores ás estrangeiras. Na serralharia examinámos trabalhos que só por si honram não só a casa dos nossos amigos, como o engenheiro que os dirige.

Terminamos por dar os parabens á firma Street & C.^a e aconselhando todas as pessoas que ainda não visitaram as suas grandes exposições, que não deixem de o fazer, pois decerto não perderão o seu tempo.

Iluminação electrica dos comboios

Estão sendo activamente estudados, nos grandes caminhos de ferro francezes, projectos para a iluminação electrica dos comboios.

Na linha P. L. M. ha já um anno que se estão fazendo experiencias em dois comboios de 25 carruagens, provido cada um de 12 accumuladores. A carga é feita n'uma estação de electricidade em Paris e serve para dar luz durante 30 horas. Cada compartimento de carruagem tem 2 lampadas; uma para iluminação continua e outra de sobressalente, a qual se accende automaticamente, logo que a primeira se apaga.

Na linha do Este está-se egualmente fazendo experiencia com os accumuladores, depois de se ter abandonado o systema de pilhas de bichromato de soda e as pilhas Méritens.

Na linha do Norte emprega-se uma lampada electrica para cada compartimento, que póde funcionar durante 32 horas por meio de 16 accumuladores. A intensidade das lampadas varia segundo a classe da carruagem, porem nunca é inferior a 6 velas.

Os caminhos de ferro d'Orléans e do Estado teem tambem feito experiencias com pilhas; porem as que

até agora teem sido experimentadas não deram bom resultado e por isso está-se procurando outras mais economicas e de menos peso.

Em relação a economia, a iluminação electrica é mais cara que a do gaz, usada n'estes ultimos annos nos caminhos de ferro francezes, por isso que o custo d'esta ultima iluminação é de 5 centimos por lampada, enquanto que por electricidade o preço sóbe a 15 centimos.

Morte d'um engenheiro

Refere o nosso collega inglez *Industries and Iron*, que mr. Thomas W. Kennard, engenheiro civil, fallecido ha pouco em Inglaterra, construiu, entre outras obras importantes, o caminho de ferro Atlantic and Great Western, dos Estados Unidos, do qual era engenheiro em chefe, sendo as 500 milhas de que o mesmo se compunha construidas em cerca de tres annos, n'uma epocha de crise financeira e de falta de trabalho.

O mesmo collega diz que mr. Kennard construiu tambem as seguintes obras:

Viaducto de Crumlin, de 1:658 pés de comprimento, através um valle de 220 pés de profundidade, começado em maio de 1853.

Ponte do Ebro em Cadrieta, e a ponte Aragon em Marselha, ambas nos caminhos de ferro de Pamplona, Zaragoza e Alsásua; a ponte sobre o Tejo em Villa Nova de Constancia, na linha de Badajoz; a ponte sobre o Tiber, na linha de Civita Vecchia e a de Velletoi, perto de Roma, construida no curto espaço de um mez.

Da nossa ponte sobre o Tejo, como uma das mais notaveis obras d'este engenheiro, dá o collega a gravura; mas como vemos acima, chama á linha «de Badajoz», como quem diz que é em Hespanha.

Ora se o collega nos fizesse o obsequio de rectificar, declarando que é na linha de Leste, em Portugal, nós declaramos que ficavamos mais contentes.

LINHAS PORTUGUEZAS

Lourenço Marques.—É importante o que, a respeito da linha de Charlestown e da nossa linha, diz o jornal *South African* de 27 de janeiro:

Apesar de todos os boatos em contrario, somos informados que o dr. Leyds não conseguiu comprar a linha portugueza, não por causa de direitos privilegiados da Gran-Bretanha, mas simplesmente porque Portugal não a quer vender. A este ponto está elle bem resolvido, e ha fortes esperanças de que com incessantes e determinados esforços e um desejo honrado de restaurar as suas actualmente embrulhadas finanças, elle possa vencer as difficuldades que o assoberbam, sem deixar a direcção quer d'este caminho de ferro quer de qualquer outro das suas possessões da Africa oriental. O prolongamento de Charlestown será sem duvida considerado como uma quebra desleal das duradoras obrigações da Republica para com Portugal, a menos que esta linha seja collocada n'uma tal posição de decidida inferioridade de tarifas que torne impossivel qualquer concorrência com a de Lourenço Marques.

Acreditariamos de bom grado que o fim da Companhia Neerlandeza, querendo conservar a direcção da linha de Charlestown, é devida principalmente ao desejo de se servir d'ella como um meio de coerção para assegurar a sua supremacia sobre a linha portugueza.

Ascensor em Coimbra.—Foi já concedida pela camara de Coimbra a concessão provisoria para o estabelecimento de um ascensor mechanico entre a rua de Ferreira Borges e o largo da Feira.

A empresa constructora é representada pelos srs. João Evangelista da Silva Saturnino e Raul Mesnier de Ponsard.

A concessão é por 99 annos, tendo o elevador tres estações, uma á Sé Velha e as outras duas nos pontos extremos.

O praso para principiarem os trabalhos termina no dia 25 do proximo mez de abril. A subscrição para este util empreendimento, aberto no Porto, Lisboa e Coimbra, tem tido bom exito.

Novo material.—Ao concurso para o fornecimento de 50 wagons para o caminho de ferro do Minho e Douro apresentaram-se os seguintes concorrentes: A. Cruz & C.^a como representante da casa Braine le Comte, Edmond Eloy pela Société de Morlanwelz (Belgica), Blerk & Oakley pela Métallurgique. Foi excluida a proposta de Braine le Comte, por não satisfazer ás condições do programma.

Os preços offerecidos foram: 29 contos a proposta de Cruz & C.^a; 26 contos a proposta de Edmond Eloy, representante da Société Anonyme de Construction de Morlanwelz (Belgica), e 6:133 libras a proposta de Blerk & Oakley.

Caminho de ferro de Mormugão.—A receita d'este caminho de ferro, no 3.^o trimestre de 1893, foi de 28:948\$257 e a despesa de 30:389\$834 réis; houve, portanto, um deficit de 1:441\$577 réis.

Tunnel d'Alcantara.—Já está assente a via n'este tunnel, e ligada com a via geral, tanto na estação de Alcantara como do lado de Campolide, devendo, pois, abrir-se em breve á circulação dos comboios.

Pessoal para Lourenço Marques.—Vão ser contractados para servirem n'este caminho de ferro os seguintes operarios, aos quaes serão abonados os vencimentos mensaes abaixo designados: 3 machinistas, 70\$000 rs.; 2 fogueiros, 50\$000 rs.; 3 assentadores de via, 360\$000 réis.

Os individuos que pretendam contractar-se deverão dirigir os seus requerimentos ao ministerio da marinha até 2 de março, acompanhados dos seguintes documentos: certidão de idade, attestado de bom comportamento e attestados onde provem acharem-se habilitados para exercerem os officios respectivos.

LINHAS HESPAÑOLAS

O auxilio ás companhias.—Diz um correspondente de Madrid: «Apesar do auxilio ás companhias de caminhos de ferro não estar ainda definitivamente resolvido parece que este auxilio consistirá na unificação das tarifas, na classificação das mercadorias em seis classes e unificação dos direitos de carga e descarga. Em troca d'estes beneficios as companhias são obrigadas a construir as estradas affluentes ás estações em uma extensão de 10 kilometros».

Valladolid a Ariza.—Consta que já estão harmonisadas as questões que existiam entre os proprietarios e a companhia constructora d'este caminho de ferro, por causa da expropriação nos districtos de Barca a Ciadueña, comprehendidos no troço 15, e que por esse motivo foram dadas instrucções ao contractista para activar o mais possivel os trabalhos já começados nos referidos termos municipaes.

Noguera Pallaresa.—Chegaram a Lérida, vindos de Barcelona, o representante d'um syndicato de capitalistas e um engenheiro, afim de obterem esclarecimentos e comprovar sobre o terreno os estudos d'esta linha ferrea.

Caminho de ferro Transversal.—Chegou pela primeira vez, no dia 13, a locomotiva á cidade de Béjar.

O chefe da construcção d'este caminho de ferro chegará em principios de março, falando-se por isso da renovação dos trabalhos, na secção d'aquella cidade.

Novo projecto.—Um collega saragoçano dá-nos a noticia de que se trata em França de estudar a construcção d'um caminho, de ferro estrategico que atravessará os Pyreneus por um tunnel, e que chegue ao valle hespanhol de Esera, onde existem riquissimas minas de carvão de pedra. Os auctores d'este projecto dizem que, em caso de guerra, convém á França estar bem com a Hespanha, e, possuindo o referido caminho de ferro, podia contar

com o carvão sufficiente para o seu consumo, porque, segundo os calculos já feitos, existem no valle de Esera os mais ricos jazigos de carvão excellente.

Bobadilla a Algeciras.— O nosso illustrado collega, a *Revista Minera*, advoga que o Estado compre este caminho de ferro, visto a companhia ingleza concessionaria estar resolvida a vendel-a.

Diz ainda o nosso collega que, se é certo que o caminho de ferro de Bobadilla a Algeciras está em venda, o governo hespanhol deve compral-o e entregar a exploração ao corpo de engenheiros militares, dando os deputados e senadores o seu voto unanime para o contracto provisorio que o governo faça na primeira sessão em que se lhes pedir.

LINHAS ESTRANGEIRAS

FRANÇA

Uma das principaes sociedades suissas obteve do governo francez, em 1892, a concessão para a construcção d'um caminho de ferro de cremalheira entre la Turbie e Monte Carlo.

O caminho de ferro foi ha pouco aberto ao serviço publico; mede 2:600 metros de extensão, a qual é percorrida em 23 minutos.

Esta linha offerece uma nova distracção ao grande numero de viajantes que frequentam ou visitam Monte Carlo, dando-lhes o meio de fazerem uma ascensão de cerca de 400 metros, disfrutando um esplendido panorama. As locomotivas são do systema Riggenbach e vencem rampas que variam de 9 a 25 %.

A companhia P. L. M. pôz agora em circulação novas carruagens de passageiros, do typo americano de intercommunição lateral no genero das usadas nos caminhos de ferro do S. Gothardo.

Estas carruagens, cuja caixa tem 10^m,55 de comprimento, para a 1.^a classe e 10^m,96 para a 2.^a classe, teem 3 eixos independentes e podem facilmente vencer curvas de 250 metros. Cada carruagem de 1.^a classe tem 4 compartimentos de 6 logares, a de 2.^a classe, cinco de oito logares. Estes compartimentos dão todos para um corredor lateral, havendo tambem portas do outro lado que podem dar communicação de um para outro compartimento. Cada vehiculo pesa, vazio, 16 toneladas.

AUSTRIA

A companhia geral dos tremvias de Budapest resolveu adoptar a tracção electrica em todas as suas linhas. A extensão das mesmas é de 56 milhas e este melhoramento será effectuado dentro do praso de 3 annos, sendo a despesa total calculada em dez milhões de florins.

ESTADOS-UNIDOS

Dois processos curiosos foram ultimamente intentados n'este paiz.

Pelo primeiro, dos proprietarios dos hoteis de Chicago contra diversas companhias de caminhos de ferro, querem aquelles tornar as companhias responsaveis pela differença entre as receitas dos quatro mezes da exposição, durante os quaes as tarifas elevadas das diferentes linhas, dizem elles, impediram os touristes de irem a Chicago, e os dois ultimos, durante os quaes as tarifas reduzidas provocaram uma grande affluencia de passageiros. Reclamam, pois, ás ditas companhias uma indemnisação por cada hotel, representando a differença que será fixada segundo os livros das hoteis, entre as receitas mensaes do primeiro periodo e as do segundo.

As companhias, em resposta, intentaram um processo contra os proprietarios dos hoteis de Chicago, cujos preços exagerados, dizem elles, no começo da exposição, amedrontaram os touristes e occasionaram por consequencia um prejuizo enorme ás companhias de transportes, prejuizo que não cessou d'existir até o dia em que, vendo approximar-se o fim da exposição, os proprietarios dos hoteis reduziram os seus preços, devido á affluencia de viajantes, e permittiram então ás companhias de tambem abaixarem os seus e cobrir as despesas que tinham feito.

AVISOS DE SERVIÇO

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Semana Santa, touradas e grande feira annual em Sevilha

Bilhetes d'ida e volta por preços muito reduzidos.

De Lisboa (Rocio), Coimbra e Figueira.

1.^a classe, 13\$500 réis; 2.^a classe, 11\$200 réis; 3.^a classe, réis 8\$200.

De Porto:

1.^a classe, 16\$000 réis; 2.^a classe, 13\$200 réis; 3.^a classe 9\$200 réis.

Estes bilhetes são validos para:

1.^o periodo, Semana Santa e tourada.

Ida, 15 a 20 de março; volta 24 a 26 de maro.

2.^o periodo, feira annual, touradas etc.

Ida, dias 13 a 16 de abril; volta, dias 20 a 25.

Para as demais condições veja-se os cartazes affixados nos logares do estylo.

Lisboa, 20 de fevereiro de 1894.

ARREMAÇÕES

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Venda de papel inutilisado

No dia 13 de março pela 1 hora da tarde, na estação central (Rocio) perante a comissão administrativa d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para a venda de 17:000 kilogrammas de papel inutilisado, existente no seu deposito de materiaes em Santa Apollonia.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens, estação de Santa Apollonia, todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde.

Lisboa 22 de fevereiro de 1894.

Caminhos de ferro do Sul e Sueste

Fornecimento de uma machina de cortar cartões

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 17 de março proximo, perante o administrador do segundo bairro d esta cidade serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para o fornecimento de uma machina de cortar cartões para bilhetes de caminhos de ferro.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de réis 25\$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, aquelle na thesouraria dos ditos caminhos de ferro, e este na caixa geral de depositos á ordem da referida 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, não feriados ou santificados, desde as dez horas da manhã até ás quatro da tarde.

Lisboa, 20 de fevereiro de 1894.

Fornecimento de madeiras de diversas qualidades

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 15 de março proximo, perante o administrador do segundo bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para o fornecimento de madeiras de diversas qualidades.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de réis 75\$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, aquelle na thesouraria dos ditos 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, 22 de fevereiro de 1894.

Fornecimento de 120 metros de oleado em relevo

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 14 do corrente, perante a direcção dos ditos caminhos de ferro, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para o fornecimento de 120 metros correntes de oleado em relevo (tapete lincustra Walton).

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de réis 5\$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, aquelle na thesouraria dos ditos caminhos de ferro, e este na caixa geral de depositos á ordem da referida 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 não feriados ou santificados, desde as dez horas da manhã até ás quatro da tarde.

Lisboa, 23 de fevereiro de 1894.

Typographia do Commercio de Portugal

35 — Rua Ivens — 41

Papel feito especialmente pela Companhia do PAPEL DO PRAOD

AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMMISSÕES

RECOMMENDADAS

MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS

RECOMMANDÉES

Antuerpia.—A. Hartrodt.—36, rue Zirk.
Berlim.—S. O.—A. Hartrodt.—54, Wienerstrasse.
Bremen.—A. Hartrodt.—90 e 91, Langenstrasse.
Bruxellas.—Messageries des Grands Express Européens.—Sordet et Compagnie.
Covilhã.—José do Nascimento Arraiano—Casa de commissões.
Hamburgo.—Augusto Blumenthal.
Hamburgo.—A. Hartrodt.—4, Kattrepelsbrücke.
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.—F. Demolder—4, Holmdale Road Amburst Park.
Londres.—E. C.—A. Hartrodt.—49, Fenchurch Street.
Madrid.—Sordet et Compagnie—Messageries des Grands Express Européens.
Manchester.—Edwards Brothers—Jackson Row, 14.
Porto.—Augusto Laverré—Rua de S. Francisco.
Santarem.—José F. Canha.
Valencia d'Alcantara.—D. Alejandro Campero.
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 a Estação Central.—Établissement de premier ordre—tout le luxe et confort—200 chambres et salons.

LISBOA **Braganza Hotel**—Salons, vue splendide sur la mer, service de 1.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, théâtres, bains. Ascenseur, poste.

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

LISBOA **Hotel Avenida**—Maison de 1.º ordre—vue splendide—salons pour familles—voitures—Avenida, 55—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—Apostos 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 apostos.—Preços de 1\$000 rs. para cima.

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

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

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

CINTRA **Hotel Nunes**—Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria 1\$600 a 2\$000 rs.—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, accio inexcussivel, bom serviço, preços modicos, trens d'aluguer e carreira, para as estações de Cella e Vallado—Prop. A. de S. Romão.

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

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

PORTO **Hotel Continental**—R. Entreparedes (Frente a 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 salas e quartos, banhos. Accio 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 a 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—illuminação electrica—luxuosos pateos—salla de jantar para 200 pessoas—banhos.

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

MALAGA **Nuevo Hotel Victoria**—Prop. Cristóbal Gambero—Calle del Marqués de Larios, 9—Bellos apostos, excellent serviço de 5 a 7.50 pesetas por dia.

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



soriamente a nova fabrica, que denominei **Fundição do Ouro**, por ficar situada na freguezia de Lordello do Ouro.

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

A FABRICA DE FUNDIÇÃO DO OURO, é o seguimento da FABRICA DE FUNDIÇÃO DO BICALHO.

A **FUNDIÇÃO DO BICALHO** foi fundada em 1841, em condições de satisfazer ás construcções mechanicas de maior importancia, e até 1852, não teve competidor.

N'este anno de 1852, desintelligencias entre os seus administradores, deu lugar á sahida de um d'elles, o qual foi fundar a **Fundição de Massarelos**.

Em agosto de 1856, tomei conta da administração da **Fundição do Bicalho**, e em julho de 1860, fui forçado a tomal-a de arrendamento, para se não fechar, porque casos de força maior, a obrigaram a uma liquidação judicial.

N'essa liquidação, comprei a parte mais importante das suas machinas e ferramentas, **bem como todos os seus moldes**, tanto de ferro, metal e zinco, como de madeira.

Deixando a **Fundição do Bicalho** em 25 de outubro de 1864, vim no dia 26 com todos os operarios, d'esta fabrica, levantar em barracões de madeira, provi-

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

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

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

M. Gonsalves

Cirurgião-dentista

RESIDENCIA

L. do Calvario, 22, 2.º

CONSULTORIO

R. N. do Almada, 69, Lisboa



N. COULAUD ET C.^{ie}

Constructores privilegiados

EM

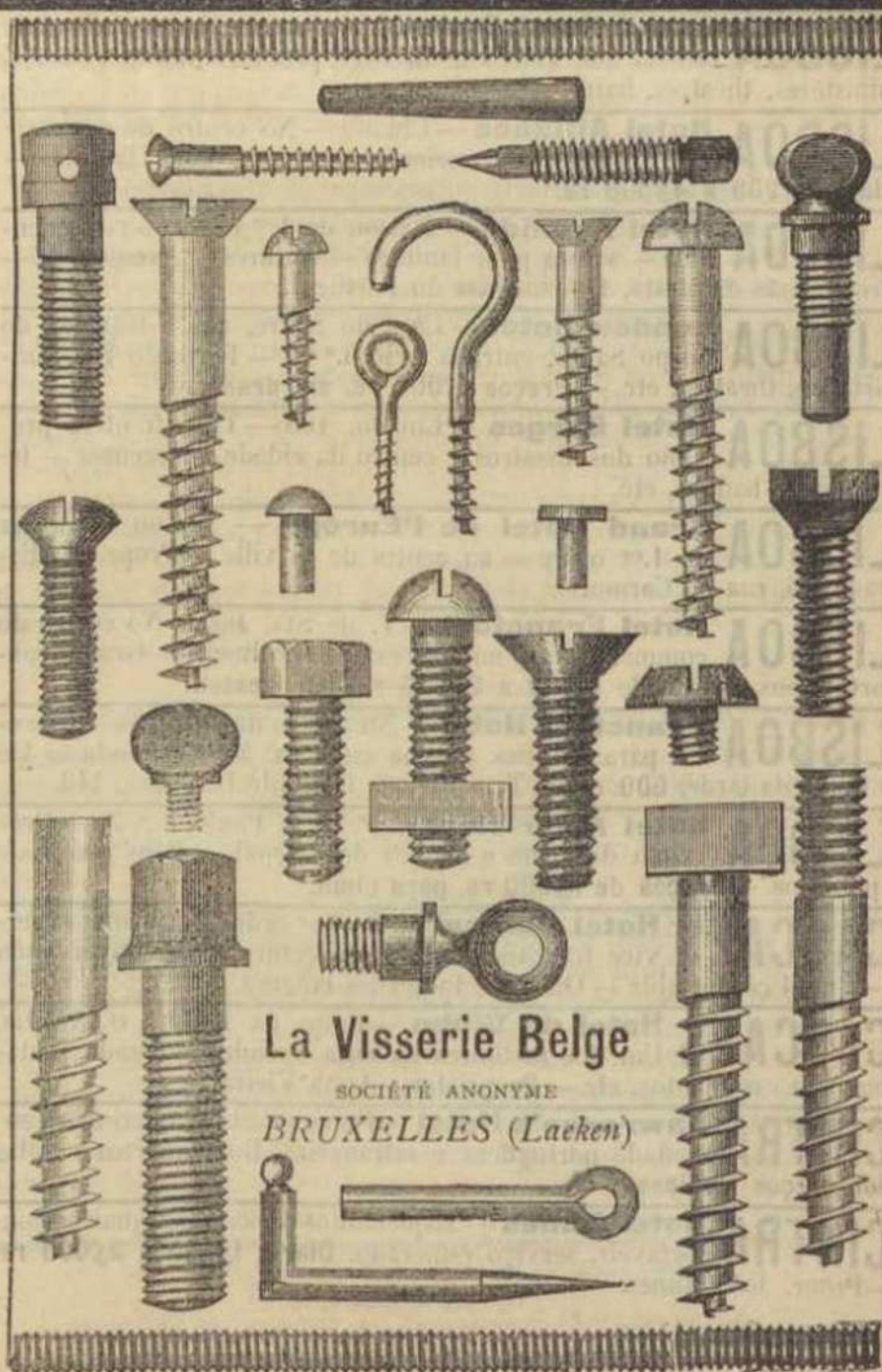
FRANÇA e no estrangeiro

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

Ministerio das Obras Publicas

7, Impasse de la Baleine, 7

PARIS

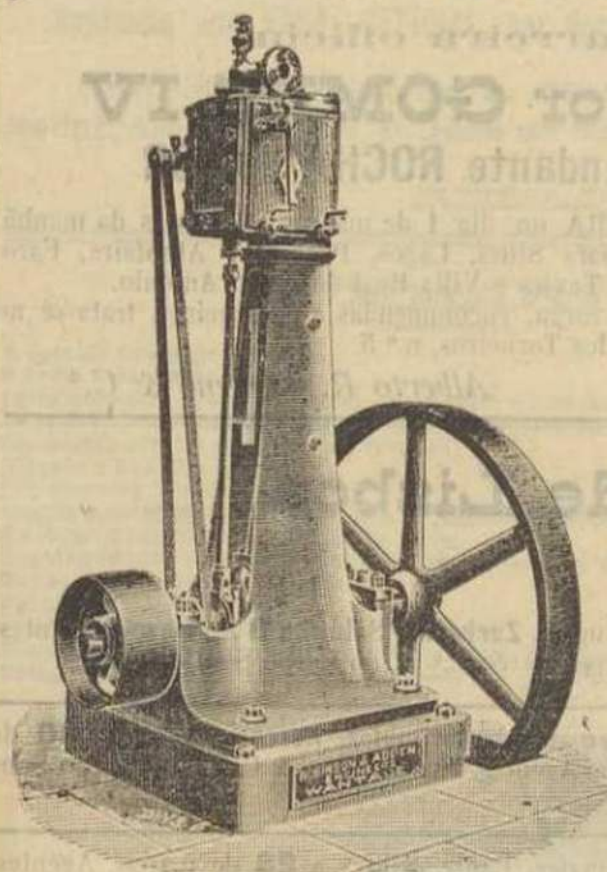


La Visserie Belge

SOCIÉTÉ ANONYME

BRUXELLES (Laeken)

Grandes Exposições de Machinas



MACHINAS

Industriaes e agricolas

PERTENCES para machinas, bombas, pulsometros, tubos de ferro laminado, correias, empanques, borrachas, desperdicio, oleos mineraes para lubrificação, ferramentas industriaes e agricolas, etc.

**NINGUEM AS VENDE MAIS BARATO QUE
STREET & C.^a**

158, RUA DO POÇO DOS NEGROS, 158

LISBOA

14, RUA DE FERREIRA BORGES, 18

PORTO

PEDE-SE UMA VISITA A ESTA CASA

Red Cross Line



Para o Havre e Liverpool

Sahirá depois da indispensavel demora o paquete inglez

LANFRANC

d'este porto de 4 a 5 de março corrente mez.

Tem magnificas accomodações para passageiros

Para carga ou passagens trata-se na agencia

Rua do Alecrim, n.º 10.

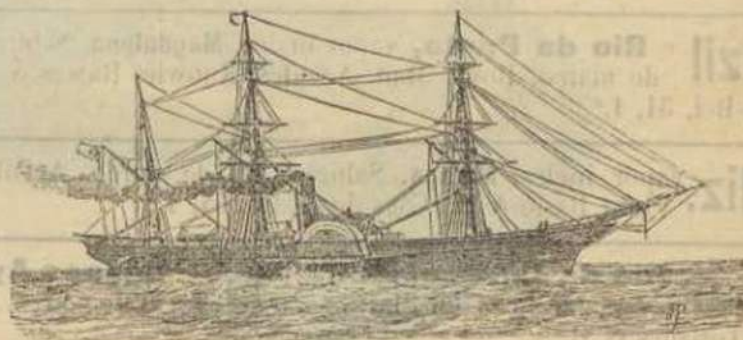
Lisboa.

Os agentes

Garland Laidley & C.^a

Royal Mail

STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Brazil e Rio da Prata

O paquete **MAGDANLEA** que sahirá
a 12 de março

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 cozinheiro e creados portuguezes.

AGENTES

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

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

ENCERADOS E LONAS IMPERMEAVEIS

DE

EM. VAN CAMPENHOUT succ. de H. Paysant

Escritorio: Rue Brechaud, 57, Bruxellas

Manufatura em LAEKEN

Encerados de caminhos de ferro para wagons, wagonetes, aventaes, cortinas, reposteiros, etc. Encerados para escadas de salvamento e material de incendios. Lonas impermeaveis para navios e coberturas. Encerados pardos (crus), verdes e escuros para cobrir cimentos, cal, phosphatos, farinha, cereaes, ferragens, etc.

EMPRESA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR

PARA O

ALGARVE E GUADIANA

Carreira official

O vapor GOMES IV

Commandante ROCHA JUNIOR



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

Alberto R. Centeno & C.ª

Vapores a sahir do porto de Lisboa

Africa Oriental pelo canal de Suez, vapor allemão, Bundesrath. Sahirá a 9 de março. Agente, E. George. R. da Prata, 8.

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

Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão, Itaparica. Sahirá a 21 de março. Agente, E. George. R. da Prata, 8.

Bahia, Rio e Santos, vapor allemão, Graf Bismarck. Sahirá a 5 de março. Norddeutscher Lloyd. Agentes, Knowles Rawes & C.ª R. d'El-Rei, 31, 1.º

Bordeaux, vapor inglez, Ossian. Sahirá a 8 de março. Agentes, E. Pinto Basto & C.ª Caes do Sodré, 64, 1.º

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

Bordeaux, vapor francez, Portugal. Sahirá de 23 a 25 de março. Agentes, Torlades & C.ª

Brazil e Rio da Prata, vapor inglez, Magdalena. Sahirá a 12 de março. Royal Mail. Agentes, Knowles Rawes & C.ª R. d'El-Rei, 31, 1.º

Cadiz, vapor inglez, Malaga. Sahirá a 28 de março. Agentes, E. Pinto Basto & C.ª Caes do Sodré, 64, 1.º

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

Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres, vapor francez, Orénoque. Sahirá a 23 de março. Agentes, Torlades & C.ª

Gibraltar, vapor inglez, Malaga. Sahirá a 28 de março. Agentes, E. Pinto Basto & C.ª Caes do Sodré, 64, 1.º

Hamburgo, vapor allemão, Uruguay. Sahirá a 3 de março. Agente, E. George. R. da Prata, 8.

Havre e Liverpool, vapor inglez, Lanfranc. Sahirá de 4 a 5 de março. Agentes, Garland Laidley & C.ª R. do Alecrim, 10.

Havre e Anvers, vapor francez, Saint-André. Sahirá a 6 de março. Agentes, Henry Burnay & C.ª R. Fanqueiros, 10.

Liverpool, vapor inglez, Oporto. Sahirá a 3 de março. Agentes, Mascarenhas & C.ª T. do Corpo Santo, 10, 1.º

Liverpool, vapor inglez, Lisbon. Sahirá a 10 de março. Agentes, Mascarenhas & C.ª T. do Corpo Santo, 10, 1.º

Londres, vapor inglez, Zurbaran. Sahirá a 8 de março. Agentes, Mascarenhas & C.ª T. do Corpo Santo, 10, 1.º

Londres e Anvers, vapor inglez, Herrera. Sahirá a 10 de março. Agentes, Mascarenhas & C.ª T. do Corpo Santo, 10, 1.º

Londres, vapor inglez, Cadiz. Sahirá a 28 de março. Agentes, E. Pinto Basto & C.ª Caes do Sodré, 64, 1.º

Lourenço Marques, vapor inglez, Arab. Sahirá a 13 de março. Union Comp. Agentes, Knowles Rawes & C.ª R. d'El-Rei, 31, 1.º

Maranhão, vapor inglez, Bourbon. Sahirá a 18 de março. Li-verpool & Maranhão Com. Agentes, Knowles Rawes & C.ª R. d'El-Rei, 31, 1.º

Pará, Ceará e Maranhão, vapor inglez, Cearense. Sahirá a 12 de março. Agentes, Garland Laidley & C.ª R. do Alecrim, 10.

Pará e Manaus, vapor inglez, Manauense. Sahirá a 12 de março. Agentes, Garland Laidley & C.ª R. do Alecrim, 10.

Pernambuco, Maceió, Bahia, Rio e Santos, vapor francez, Portena. Sahirá a 4 de março. Agentes, F. Garay & C.ª Praça do Municipio, 19, 1.º

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

Pernambuco, Bahia, Rio e Santos, vapor francez, Cor-sica. Sahirá a 22 de março. Agentes, F. Garay & C.ª Praça do Municipio, 19, 1.º

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

Pernambuco, Victoria, Rio e Santos, vapor allemão, Cintra. Sahirá a 17 de março. Agente, Ernesto George. R. da Prata, 8.

Rotterdam e Hamburgo, vapor allemão, Patagonia. Sahirá a 7 de março. Agente, E. George. R. da Prata, 8.

S. Miguel, Terceira, Graciosa, S. Jorge, Caes do Pico, Fayal e Flores, vapor portuguez, Açor. Sahirá a 5 de março. Agentes, Germano Serrão Arnaud. Caes do Sodré, 84, 2.º

Valencia, Barcelona, Cete e Marselha, vapor francez, Saint-Pierre. Sahirá a 5 de março. Agentes, Henry Burnay & C.ª R. dos Fanqueiros, 10.