

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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



Anvers-1894

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

REDACÇÃO — Rua do Loreto, 43 — LISBOA



Anvers-1894

## O nosso brinde aos srs. assignantes

### Mappa dos caminhos de ferro portuguezes

Nos primeiros dias do proximo mez começará a distribuição do **mappa dos caminhos de ferro** que offerecemos aos nossos leitores.

A elle terão direito **todos os nossos assignantes e annunciantes** pela seguinte forma:

Os assignantes da *primitiva* receberão-o-hão, tenham ou não tenham satisfeito já a assignatura do anno corrente.

Devemos esta prova de deferencia aos mais antigos amigos d'esta *Gazeta*.

Os assignantes recentes irão recebendo, com o recibo d'este anno, uma senha, em troca da qual lhes será entregue ou enviado o **mappa**.

Os assignantes novos, só terão direito ao **brinde** tomando a assignatura por um anno.

As extraordinarias despesas que tivemos que fazer para, **sem o menor auxilio**, darmos este **mappa** obrigam-nos a reduzir ao extremamente preciso a sua tiragem.

De modificação em modificação, sempre animados do desejo de offerecer um trabalho completo, o **mappa** que havíamos projectado imprimir a uma só côr sel-o-ha a **tres côres**.

Em lugar do simples traçado dos caminhos de ferro terá elle, além d'isso, a indicação de:

**todos os rios;**

**todas as cidades e villas**, cabeças de districto ou de concelho;

**todas as estradas** reaes e districtaes.

A parte geographica é extrahida da carta recentemente feita pela commissão dos trabalhos geodesicos, segundo a carta chorographica de Portugal.

A parte dos caminhos de ferro, na Europa, é conferida por cada uma das respectivas direcções.

Os caminhos de ferro do Ultramar são copiados de mappas, os mais exactos, facultados pelo ministerio da marinha.

## Collecções do 7.º anno

Os senhores assignantes que desejarem encadernada a sua collecção do 7.º anno, poderão enviar-nos os numeros e a quantia de 700 réis, recebendo em troca o volume elegantemente encadernado.

## SUMMARIO

	Pag.
O decreto sobre passaportes.	17
Carta de Inglaterra, por W. N. Cornett.	18
Parte Official. — Portarias de 29, 31 de Dezembro e 5 de Janeiro do Ministerio das Obras Publicas — Decreto de 2 de Janeiro do Ministerio da Marinha — Receita e despesa do caminho de ferro de Mormugão.	19
O Parque da Liberdade.	20
Notas de viagem — XIII — A Wiesbaden — A cidade.	21
Os caminhos de ferro hespanhoes em 1894.	22

Parte financeira. — Revue de la Bourse de Paris, por L. Cretey — Boletim da Praça de Lisboa, por J. F. — Maior e menor cotação mensal e annual, em 1894, dos fundos portuguezes e titulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguezas e estrangeiras — Cotações dos fundos portuguezes e titulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguezas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes. . . . . 23 a 25

Publicações recebidas.	26
O transporte dos dipthericos.	26
Os grandes wagons para mercadorias.	26
As linhas ferreas do Estado.	26
Os serviços da Mancha.	26
Paris porto de mar.	27
Premios ás invenções.	27
Linhas portuguezas. — Companhia Real — Valle do Vouga.	27
Linhas hespanholas. — Zaragoza ao Mediterraneo — Nova linha — Norte de Hespanha — Valladolid a Ariza — Os inspectores.	27
Linhas estrangeiras. — França — Estados Unidos — China.	28
Avisos de serviço.	29
Arrematações.	29
Adjudicações.	29
Mercado de metaes.	29
Casas recommendadas.	30
Agenda do viajante.	30
Annuncios.	31
Horaio dos comboios em 16 de janeiro de 1895.	32
Vapores a sahir do porto de Lisboa.	32

## O decreto sobre passaportes

**T**ALVEZ que, á força de se querer remodelar todos os serviços publicos, se prejudique, por outro lado, o desenvolvimento do paiz.

Isto dizemos a proposito do decreto n.º 2 de 10 do corrente, que regula e renova as disposições do regulamento geral de policia de 7 de abril de 1863.

Por esse decreto, e tendo-se em vista reprimir a emigração clandestina, applicam-se novas e rigorosas disposições á exigencia de passaportes a todos que saiam do paiz pela fronteira de terra.

Não se attentou, porém, no enorme prejuizo que esta exigencia representa a todos que, sem propositos de emigrar, teem que sahir por mais ou menos tempo do paiz, nem aos interesses das vias ferreas, hoje ligadas por cinco pontos com o vizinho reino.

Parece que, ao redigirem-se as novas restricções do decreto a que nos referimos, se pensou unicamente nos viajantes que se dispõem a emigrar, ou a ausentar-se por grande praso do paiz, não se attendendo ao commercio que existe entre as duas nações, e que um ainda recente tratado se destina a desenvolver, commercio cujos agentes teem que atravessar a fronteira com frequencia, e sempre por pequenas ausencias.

Para esses vê-se bem como a exigencia de um passaporte, que lhes custará 37000 réis e mais 17500 réis de sello, é um entorpecimento prodigioso, que se traduzirá em prejuizos para o seu negocio.

Segundo o relatorio que precede o decreto, com o fim de facilitar-se a mais prompta expedição de passaportes, estes serão conferidos nas administrações do concelho, e em Lisboa e Porto poderão ser obtidos desde as 9 horas da manhã até ás 7 da tarde.

Não basta. Em primeiro lugar ha muitas terras no paiz, mesmo sem serem capitães de concelho, onde



existem negociantes que traficam com o vizinho reino. Esses, quando tenham inopinadamente que ir a Hespanha, onde, muitas vezes succede, são chamados telegraphicamente, estarão privados de o fazer porque não poderão obter passaporte sem se dirigirem á sede do concelho e ainda a horas do expediente ordinario da secretaria da respectiva administração.

Mesmo aos que estão em capitaes de concelho, e de districto até, succederão casos como estes.

Quem de Coimbra, da Figueira, de Vizeu, quizer ir a Salamanca; quem de Vianna, de Braga, quizer sahir por Barca d'Alva; quem de Abrantes ou Portalegre tiver que ir com urgencia a Badajoz, não o poderá fazer se não tiver de vespera prevenido a urgencia, obtendo o indispensavel documento.

E para que, afinal, crear hypotheses affastadas, se nas proprias cidades mais beneficiadas pelo decreto o caso se póde dar e dará repetidas vezes?

Ao redigir o decreto sobre passaportes parece que o legislador se limitou a tomar o *Guia official* e, vendo que o comboio de Lisboa para Madrid parte ás 7 e meia, entendeu que, facultando-se os passaportes até ás 7 horas, está tudo remediado.

Mas não se viu que ha outro comboio ás 10 da noite que tambem faz serviço internacional para a Galliza e para Salamanca, podendo aproveitar não só, e perfeitamente, aos que se destinam ao norte de Hespanha e ao centro da Europa, como ainda aos que, não tendo seguido pelo comboio de leste, querem estar em Madrid dois dias depois, aproveitando 12 horas em relação ao caminho do dia seguinte.

Quem, depois das sete horas da tarde, fôr chamado a Hespanha, não poderá, portanto, partir n'essa noite, embora tenha a maior urgencia.

Bonita disposição!

Mas ha ainda outro caso em que a imposição de passaporte pela raia sêcca, e em taes condições de preço, se torna altamente prejudicial.

Todos sabem que annualmente, no verão, se realizam em Badajoz, em Caceres, em Salamanca, em Tuy, feiras e touradas a que concorrem milhares de portuguezes.

Para attrahir os viajantes a estas excursões de recreio, as linhas ferreas estabelecem bilhetes baratissimos, comboios especiaes e outras commodidades.

Ora se os caminhos de ferro reduzem os seus preços 45, 60 e até 75 por cento, como quer o ministerio do reino que esses passageiros paguem 47500 réis pelo passaporte?

O resultado será que os excursionistas não vão, e as linhas ferreas perderão este importante movimento.

Se o que se quer é evitar a emigração clandestina, outras disposições haveria a tomar onde ellas são mais necessarias. O emigrante furtivo não vae claramente com bilhete directo para alem da fronteira. Compra-o, ou compram-lh'o, para uma estação afastada 25 e mais kilometros, e ahi monta (ou montam-o) a cavallo e lá vae passar-se ao vizinho reino.

Mais valeria pois que a vigilancia se exercesse na raia do Minho, que se soubesse a noite em que *respetaveis* firmas commerciaes gallegas esperam numerosos pacotes annunciados telegraphicamente, e, enquanto se apanhassem, ahi pelas alturas de Cerveira, esses pacotes e os respectivos *empacotadores*, fossem deixando em paz os viajantes ordinarios, que não vão com certeza para o Brazil por Madrid, por Salamanca ou por Medina, como o galã da comedia não ia para França por Tavira.

Isto é pelo que se refere aos passageiros portuguezes que passam a fronteira.

No que respeita aos estrangeiros, o prejuizo para o paiz é muito maior.

Temos um porto em continua comunicação com a America; por aqui veem (e muito deviamos procurar que mais viessem) passageiros do Brazil para o centro da Europa.

Não bastavam já as exigencias quarentenarias que affastam de nós noventa por cento d'esses passageiros, encaminhando os para Bordeus, Havre, Liverpool, etc. — a exigencia de um visto nos passaportes, obrigando-os a incommodos, despesas e perda de tempo, de todo os affastará, equivalendo a um completo encerramento do nosso porto a esses viajantes.

Se olhamos para outra classe de estrangeiros, o prejuizo não é menor.

Todos sabem que na epocha de banhos entram por todas as nossas fronteiras milhares de hespanhoes que veem tomar as nossas aguas mineraes, ou veraneiar nas nossas praias; e quanta animação e interesses esses forasteiros dão a essas localidades, e ainda a outros pontos do paiz que elles visitam nas suas excursões.

Pois se á sahida se lhes exige passaporte será mais um embaraço que os afugentará das nossas villas e praias, e quanto perderão estas com a falta d'aquella concorrência!

Ora francamente! que se viaje por toda a Europa, que nos paizes mais attrahentes pelas suas curiosidades que chamam os *touristes* aos milhares, que por toda a parte, emfim, o viajante não seja incommodado com exigencia de qualquer documento, atravessando livremente quantas fronteiras lhe apraz e que só no nosso paiz se ponham entraves ao livre transito dos poucos viajantes que nos fazem a fineza de o visitar, parecnos de uma insensatez que toca as raías do crime de lesa nação!

## CARTA DE INGLATERRA

Liverpool, 31 de dezembro de 1894.

A conferencia sobre a questão de caminhos de ferro de construcção ligeira, realizada no principio d'este mez e presidida pelo sr. Bryce, presidente do *Board of Trade*, chamou consideravelmente a attenção do publico em todo o paiz, o que não nos surprehende porque a questão é da maior importancia, especialmente para os agricultores e cultivadores de fructas, que se queixam da carestia d'um meio barato e rapido de transporte dos seus productos para as cidades e grandes centros de consumo.

E' facto que a Grã Bretanha, em contrario da maior parte dos paizes do continente, carece quasi por completo das facilidades alludidas. Já existem ramaes de caminhos de ferro ordinarios em muitos dos districtos agricolas, mas a sua exploração é tão dispendiosa que as tarifas hão de ser naturalmente demasiado subidas para o trafego agricola de productos da terra. Os regulamentos do *Board of Trade* são taes que, em vista d'elles, as despesas d'um ramal, percorrido sómente por uns seis ou oito comboios por dia, são tão elevadas como as da via principal. Ha que construir signaes, estações com relógios, plataformas, salas de espera, etc., que são absolutamente desnecessarios para o trafego. Uma das companhias ferro-viarias tem um ramal que percorre um bom districto agricola, servindo um centro agricola de certa importancia, e custou apenas 60.000 libras. A extensão da linha é apenas de 7 milhas. As receitas são de 2.000 libras por anno e o custo de exploração 2.700 libras. Poucos caminhos de ferro



de construcção ligeira existem n'este paiz. Este a que me refiro, acha-se em Galles, entre Corris e Machynlleth, na linha Cambrian, e ha outro em Cumberland, na linha Furness, desde Ravenglass a Boot que conduz a Eskdale. Na localidade chamam jocosamente a este ultimo — a via dos ratões.

E' de via estreita e diz-se que o material circulante consiste apenas em duas carruagens e uns *trucks*. As estações não são senão cabanas, mas tem alpendre e os seus relogios. O conductor dos comboios serve tambem de chefe de estação, para vender os bilhetes e para recolhel-os; o comboio pára em qualquer ponto da linha conforme o desejo do passageiro. E afinal este pequeno caminho de ferro presta grandes serviços na localidade.

Recentemente, os directores do Metropolitan District Railway estão fazendo uma série de experiencias no intuito de superar as difficuldade que experimentam os passageiros nas linhas de Londres em verificar o nome da estação na qual queiram apaar-se. As taboletas com os nomes são geralmente tão poucas e tão mal collocadas, e além d'isso tão confundidas entre as innumeraveis taboletas de annuncios, que o viajante decifra com difficuldade os nomes das varias estações servidas pelo comboio. Os directores, pois, adoptaram um novo indicador de estações, o qual exhibe no tecto da carruagem o nome de cada estação ao acercar-se d'ella o comboio, sendo annuciado o apparecimento do nome por meio d'uma campainha electrica. O novo aparelho tem sido sujeitado a mil provas sem deixar de funcionar bem uma só vez, e será adoptado em todos os comboios em serviço da companhia.

W. N. Cornett.

## PARTE OFFICIAL

### Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção dos serviços de obras publicas

#### Repartição de estradas, obras hydraulicas e edificios publicos

Sua Magestade El-Rei, attendendo a que o regulamento de 24 de fevereiro de 1863, ainda em vigor para determinar as provas a que devem ser sujeitas as pontes metallicas dos caminhos de ferro antes de entregues á exploração, se tornou insufficiente e obsoleto nos seus preceitos, porquanto as diligencias sempre crescentes do trafego das linhas ferreas e os necessarios aperfeiçoamentos que a sciencia e a industria têm introduzido na arte de construir modificaram quasi por completo a estrutura das pontes metallicas, tendo ainda em vista que não existem prescripções algumas que regulem a conservação e as condições geraes a que devem ser subordinadas as pontes metallicas para serviço de estradas, de que ha grande numero de exemplares no paiz, alguns dos quaes de singular importancia e magnitude, como para as que, de futuro, forem construidas para igual destino: ha por bem ordenar que uma comissão composta do engenheiro inspector de 1.ª classe, conselheiro João Joaquim de Mattos, do engenheiro inspector de 2.ª classe, graduado em 1.ª, conselheiro Bento Fortunato de Moura Coutinho d'Almeida d'Eça, dos engenheiros chefes de 1.ª classe, Pedro Ignacio Lopes e Candido Celestino Xavier Cordeiro (inspector graduado), do engenheiro chefe de 2.ª classe Antonio José Antunes Navarro, e do engenheiro subalerno de 1.ª classe, chefe da repartição de estatística, Antonio Eduardo Villaça, estabeleça, redija e submeta á approvação do governo, em prazo breve:

1.ª As instrucções necessarias para a fiscalização, vigilancia e conservação das pontes metallicas actualmente existentes no paiz, tanto para caminhos de ferro como para estradas ordinarias, quer estejam sob a dependencia da administração do estado, quer sob a de companhias ou empresas particulares;

2.ª Os preceitos, regras e condições a que deverão satisfazer as pontes metallicas acima mencionadas, como as que de futuro vierem a ser construidas para assegurar e verificar a estabilidade das mesmas pontes antes de entregues á exploração.

O que, de ordem do mesmo augusto senhor, se comunica ao

director dos serviços de obras publicas para seu conhecimento e devidos effeitos.

Paço, em 5 de janeiro de 1895.—Arthur Alberto de Campos Henriques.

Para o director dos serviços de obras publicas.

#### Repartição de caminhos de ferro

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 13 do corrente mez, do conselho superior de obras publicas e minas: ha por bem approvar o projecto, datado de 6 de julho ultimo, e apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, de reforço das vigas da antiga ponte do Alviella para substituição dos taboleiros das pontes de Arzilla e Barro de Mago, aos kilometros 204,880 e 253,480 da linha ferrea do norte, devendo o director fiscal da exploração de caminhos de ferro verificar rigorosamente se os ferros das vigas mencionadas estão em bom estado e apresentam a devida resistencia.

O que se communica ao mesmo director fiscal para os effeitos devidos.

Paço, em 29 de dezembro de 1894.—Arthur Alberto de Campos Henriques.

Para o director fiscal da exploração de caminhos de ferro.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com os pareceres de 8 de junho de 1893 e 24 do corrente mez do conselho superior de obras publicas e minas: ha por bem approvar o projecto, datado de 6 de maio de 1893 e apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, de substituição dos tramos extremos da ponte de Antuan ao kilometro 286,860 da linha ferrea do norte.

Paço, em 31 de dezembro de 1894.—Arthur Alberto de Campos Henriques.

Para o director fiscal da exploração de caminhos de ferro.

### Ministerio dos Negocios da Marinha e Ultramar

#### 3.ª repartição — 2.ª secção

Attendendo ao que me representou o engenheiro Augusto Cesar Supico, director da fiscalização do caminho de ferro de Mormugão: hei por bem exonerar-o do referido logar, o qual desempenhou com zelo e intelligencia.

O ministro e secretario d'estado dos negocios da marinha e ultramar assim o tenha entendido e faça executar. Paço, aos 2 de janeiro de 1895.—REL.—João Antonio de Brissac das Neves Ferreira.

### Caminho de ferro de Mormugão

Mappa da receita e despesa no 3.º trimestre de 1894

#### Receita

Designações	Kilometros explorados	Numero de passageiros	Peso	Importancia
Grande velocidade:				
Passageiros .....	82	47:759,5	—	3:677\$821
Bagagens e recovagens .....		—	—	265\$288
Diversas .....		—	—	684\$585
Mercadorias .....		—	13.221:059,67	24:361\$444
		47:759,5	13.221:059,67	28:989\$138

#### Despesa

Conservação (via e obras) .....	5:878\$990
Tracção (locomotivas, combustivel, pessoal, etc.) ..	5:773\$027
Material circulante (limpeza e reparação) .....	1:781\$685
Trafego (pessoal, expediente das estações, etc.) ..	2:467\$696
Diversas (encargos geraes, despesas do porto, etc.) ..	15:330\$342
	31:231\$740

#### Resumo

Receita .....	28:989\$138
Despesa .....	31:231\$740
Deficit .....	2:242\$602

Secretaria d'estado dos negocios da marinha e ultramar, em 11 de janeiro de 1895.—O chefe da repartição, Tito Augusto de Carvalho.



## O parque da Liberdade

Finalmente parece definitivo que um dos melhoramentos de ha muito projectados para a nossa capital vae ser convertido n'uma realidade.

O parque da Avenida, a corôa d'aquella grande obra, a que deu vida um benemerito commerciante, mais aviado em iniciativa do que em conhecimentos scientificos, vae ser construido.

A camara municipal, em sessão de 10 do corrente, resolveu acceitar a proposta de Mr. Lusseau, proposta que, apesar da sua extensão, damos hoje na integra, por ser documento da maior importancia para a historia d'este grande melhoramento que Lisboa vae ter, assim como damos as conclusões dos pareceres do sr. engenheiro Ressano Garcia, por parte do serviço das obras da camara, e do vereador da fazenda o sr. Martinho Guimarães.

Antes, porém, permittir-nos-hemos, ao mesmo tempo que nos felicitamos por ver em caminho de realização uma obra de tão grande conveniencia publica, lamentar-nos de que, para essa realização, fosse necessaria a intervenção de estrangeiros, quando, pela sua indole, pelas condições em que a iniciativa se originou, pelas applicações que ao parque devem ser dadas, por tudo, ella devia ser portugueza e só portugueza.

É triste, para nós, que os capitães portuguezes se retraiam sempre que se trata de melhoramentos no nosso paiz, e nos contentemos em declamar, depois, que os estrangeiros veem intervir nos nossos negocios.

Ha muito tempo que se fala na conclusão, ou melhor, na construção do parque da Avenida; todos são unanimes em reconhecer que era e é uma obra de grande alcance para a cidade; e susceptivel de constituir uma empresa lucrativa, bem lucrativa mesmo.

Entretanto ninguem se sentiu com coragem de lhe metter hombros, de estudar o assumpto e leval-o á realização.

E, da proposta de Mr. Lusseau se vê, não eram, afinal, precisas grandes lucubrações, complicadas combinações financeiras, para se formular umas bases que dessem plena garantia de lucro certo.

E isto dizemos porque é convicção nossa que, mesmo com as modificações propostas nos dois pareceres, a proposta do illustre architecto francez tem muitos pontos em que não é a mais vantajosa para os interesses da cidade. Haja vista que o parque fica, durante sessenta annos, sendo propriedade usufructuaria da empresa que, já se vê, só ali permittirá a entrada mediante pagamento.

Ora nas construcções, jardim zoologico, aquarium, salão de concertos, theatros, etc., perfeitamente que se pague a entrada; mas no proprio parque, não nos parece que Lisboa devesse ser privada de circular livremente por elle.

Não se paga no de Barcelona, no de Madrid, no bosque de Bolonha, no Prater, em quantos existem nas outras capitães, e essas teem outros numerosos jardins para recreio e hygiene publica, emquanto que a pobre Lisboa apenas tem o mirante de S. Pedro de Alcantara, e as queijeiras do Principe Real, Alegria, Campo de Sant'Anna - Aterro e poucos mais.

E não obstante, para o novo parque a cidade terá concorrido com a valiosissima lei da expropriação por zonas, com o possivel encargo annual de 45 contos, com uma concessão de linhas ferreas urbanas desde a praça dos Restauradores até o parque e n'uma zona de 5 kilometros, com o leito das antigas ruas, etc., etc.

Em paga de tudo isto e de outras pequenas coisas que representam grandes vantagens para o proponente, este dar-lhe-ha um parque *vedado* ao publico, isto é, um parque da Liberdade... sem liberdade!

Parece-nos, pois, que a camara viu a questão mais sob o ponto de vista da sua parte financeira, que tanto lhe interessa, do que sob o da conveniencia publica, como, de resto, já lhe tem succedido em outros casos, taes como os contractos com as companhias Carris, Gaz e outras.

Eis a proposta; o publico a apreciará:

O abaixo assignado obriga-se:

A tomar a seu cargo, sem garantia de juro ou subvenção alguma, a construção das ruas e praças que fazem parte do projecto da ex.<sup>ma</sup> camara, relativo aos terrenos da 1.<sup>a</sup> zona em continuação da Avenida da Liberdade e em volta do projectado parque da Liberdade, adquirindo previamente para esse effeito os terrenos não municipaes, que, segundo o mesmo projecto, têm de ser expropriados a terceiros.

A construir o parque da Liberdade, comprehendendo a sua vedação e edificações a realizar, a saber: café-restaurant-concerto, kiosques para musica, para abrigo, para a venda de jornaes, para a venda de tabaco, para a venda de brinquedos, theatro infantil, grandes rochedos, cascatas, lago, caes, pontes, e *belvédère*.

A construir, no interior do parque, um jardim zoologico, com todas as construcções apropriadas, comprehendendo uma solida vedação.

A construir em uma das extremidades do jardim zoologico um *aquarium* de 2:500 metros quadrados de superficie total, e segundo os mais modernos modelos.

Em compensação a ex.<sup>ma</sup> camara concederá ao abaixo assignado:

Todos os direitos da expropriação que lhe faculta a lei de 9 de agosto de 1888, não só nos terrenos necessarios para as ruas e praças, como n'aquelles que são destinados á construção de casas, segundo as condições do projecto da mesma ex.<sup>ma</sup> camara.

A administração e exploração, durante sessenta annos, do parque da Liberdade e de todas as suas construcções, não só as indicadas na presente proposta, como as que ali se fizerem no futuro, comprehendidos o jardim zoologico, o *aquarium*, etc.

Quando os lucros liquidos da administração e exploração do parque da Liberdade não atingirem a annuidade necessaria para pagar o juro de 6 por cento e amortizar, em sessenta annos, o capital empregado na construção do mesmo parque, a ex.<sup>ma</sup> camara completará esta annuidade, não excedendo, comtudo, o seu encargo annual, a quantia de 45:000\$000 réis.

a) Se, porém, esses lucros liquidos excederem a referida annuidade, relativa aos juros e amortização, o excedente será dividido em partes eguaes entre a ex.<sup>ma</sup> camara e a empresa, até á concorrência das quantias pagas pela ex.<sup>ma</sup> camara, nos termos do artigo antecedente;

b) Se, todavia, em um ou mais annos anteriores, os lucros liquidos adicionados ás quantias pagas pela ex.<sup>ma</sup> camara tiverem sido inferiores á mesma annuidade, essa divisão só começará depois de saldado á empresa todo o *deficit* existente.

A ex.<sup>ma</sup> camara concederá á empresa um subsidio annual de 4:500\$000 réis para custeio do jardim zoologico e do *aquarium*.

A ex.<sup>ma</sup> camara, sem offensa dos contractos vigentes, fará concessão á empresa de linhas de tramways, de ascensores, de caminhos de ferro Decauville, ou de qualquer outro systema economico de transporte, na via publica, a partir da praça dos Restauradores, que facilitem o accesso de pessoas e mercadorias para todos os terrenos da 1.<sup>a</sup> zona e para o parque da Liberdade, ligando-os com o resto da cidade e suburbios, em uma area de 5 kilometros, cabendo á empresa a faculdade de transferir a uma ou mais companhias a construção e exploração d'essas linhas.

A ex.<sup>ma</sup> camara entregará gratuitamente á empresa o leito das antigas ruas e praças, que ficarem inutilizadas pelos novos melhoramentos, assim como todos os pequenos terrenos municipaes encravados e dispersos na 1.<sup>a</sup> zona e comprehendidos no já mencionado projecto da ex.<sup>ma</sup> camara.

A ex.<sup>ma</sup> camara entregará á empresa, pelo seu custo, os terrenos que ella já houver expropriado para a execução de quaesquer trabalhos na 1.<sup>a</sup> zona, e bem assim todas as obras que porventura tenha feito em conformidade do projecto da ex.<sup>ma</sup> camara, quando se tornar definitivo o contracto que tiver por origem esta proposta.

A ex.<sup>ma</sup> camara obriga-se a conceder á empresa a construção das ruas e praças na 2.<sup>a</sup> zona, precisamente nas mesmas condições e com as mesmas vantagens e encargos, já mencionados com respeito á 1.<sup>a</sup> zona.

Esta proposta, logo depois de approvada pela ex.<sup>ma</sup> camara será reduzida a contracto, que se tornará definitivo dentro do praso de um anno, desde que seja fixado pela ex.<sup>ma</sup> camara o deposito que tenha que fazer o abaixo assignado ou a empresa que elle tiver constituido.



O parecer do sr. conselheiro Ressano Garcia conclue que a proposta é vantajosa para o municipio, sob o ponto de vista tecnico e economico, convindo ainda assim introduzir-lhe as ampliações e modificações que seguem:

- 1.<sup>a</sup> Fixar o praso de tres annos para a conclusão de todas as obras do parque e da 1.<sup>a</sup> zona, sob pena do concessionario ter de pagar a indemnisação a que se refere o § 2.<sup>o</sup> do artigo 3.<sup>o</sup> da lei de 9 de agosto de 1888;
- 2.<sup>a</sup> Eliminar o subsidio especial de 4:500,000 réis por anno para custeio do jardim zoologico e do *aquarium*;
- 3.<sup>a</sup> Executar o parque da Liberdade, segundo o projecto da ex.<sup>ma</sup> camara, já approvado superiormente, ampliando-o com as edificações e mais dependencias indicadas na proposta;
- 4.<sup>a</sup> Estipular que o capital, sobre que o municipio garante o juro de 6 por cento, será *a priori*, em vista do projecto definitivo do parque com todas as edificações e dependencias, devidamente approvadas pela ex.<sup>ma</sup> camara;
- 5.<sup>a</sup> Determinar desde já o *maximum* das despesas de exploração do parque, que nunca poderá ser excedido, pelo menos, para o effeito da garantia de juro;
- 6.<sup>a</sup> Obrigar o concessionario a receber, pelo seu custo, não só os terrenos, mas também quaesquer predios urbanos que a ex.<sup>ma</sup> camara adquira, até á assignatura do contracto definitivo, para execução parcial dos projectos approvados;
- 7.<sup>a</sup> Impor a condição de ser portuguez o pessoal operario empregado pela empresa, embora o pessoal dirigente possa ser estrangeiro.

O sr. Martinho Guimarães acha acceitavel a proposta, com as 7 indicações precedentes, sendo de parecer que:

se ajunte a de que a camara se reserva o direito de inspecção nos actos da empresa com o fim de vigiar e contraprovar o resultado financeiro da sua exploração, uma vez que ella é destinada a contribuir para minorar a importancia total das annuidades que a camara tiver que pagar á empresa exploradora, e que o facto de se tornar a camara, pela letra do contracto, co-participante nos interesses da exploração lhe assegura esse direito.

3.<sup>o</sup> Que o proponente, ou qualquer empresa ou companhia que organize, renunciará o fóro do seu domicilio, respondendo perante as justicas da camara de Lisboa.

4.<sup>o</sup> Que quaesquer questões que se levantem relativamente á interpretação e execução do contracto serão decididas e reguladas pelas leis portuguezas.

5.<sup>o</sup> No caso do proponente, empresa, ou companhia por elle organizada, não executar as obras no praso de tres annos, perderá o direito a essas obras, melhoramentos e terrenos que tiver adquirido pelo contracto, sem direito a indemnização.

Com estas indicações a camara approvou *por unanimidade* a proposta, ficando o presidente encarregado de assignar o contracto provisorio.

Póde-se, portanto, considerar o contracto um facto consummado, e singular nos parece que, tratando-se de um assumpto que tanto affecta os interesses da capital — e talvez mesmo um pouco os do paiz, porque os melhoramentos de Lisboa em algum tanto o interessam — ninguém fóra da camara o discutisse e os nossos collegas da imprensa diaria se limitassem a applaudir, sem se ver que, em logar do parque tão almejado que deveria ser logradouro publico e como tal uma das bellezas de Lisboa, vamos ficar — á custa da cidade — apenas com mais um estabelecimento de industria particular, especie de Recreios Whittoyne em ponto grande.

## NOTAS DE VIAGEM

### XIII

#### A Wiesbaden — a cidade

Como referi, sahindo de Zimburgo n'um comboio da via larga, eu passei com um bom numero de companheiros, em Diez, para a linha reduzida de Zollhaus que me devia conduzir a Wiesbaden.

Esta linha pertence também ao Estado allemão e á 4.<sup>a</sup> direcção de caminhos de ferro com séde em Francfort, e compõe-se de tres troços, um de 11 kilometros de Diez a Zollhaus, outro de 21, de Langenschwalbach a Wiesbaden, e finalmente a ligação, muito recentemente aberta entre estes dois, a qual terá uns 20 kilometros.

E digo *terá* porque, por mais que procure em guias e horarios, não ha maneira de encontrar distancias (e mesmo preços nem sempre se publicam) n'estes livros, com respeito ás linhas de importancia secundaria.

E mais: nos guias pequenos que custam 20 pfennigs, (uns 50 réis) e correspondem ao nosso Guia official, nem estas linhas figuram; só no guia grande que custa meio marco se encontra o horario de Diez-Wiesbaden, sob o n.<sup>o</sup> 174.

O material é elegante e commodo. As carruagens são no systema americano, um pouco parecidas, as de 3.<sup>a</sup> classe, com as nossas 2.<sup>as</sup> salões da linha de Cascaes, tendo mais altura no centro, onde formam lanternim.

As bancadas não são moveis, formando grupos de 6 logares a cada um dos lados.

A 1.<sup>a</sup> classe é luxuosa, estofada em velludo, cortinas de seda; a 2.<sup>a</sup> estofada em lã, também muito confortavel. Estas duas classes são divididas em compartimentos, que se communicam entre si por meio de portas que se conservam sempre fechadas.

O mesmo succede durante a marcha com a que dá para a plataforma, onde não se permite que vão passageiros.

Na machina ha uma campainha que toca continuamente, em especial á passagem nas curvas apertadas, que são muitas, dos tunneis, que contei cinco, de pequena extensão, e na travessia das povoações, para a qual a via não tem vedação, seguindo o comboio pelas ruas das pequenas cidades e villas ao lado dos vehiculos ordinarios.

N'estes pontos a marcha é vagarosissima, descendo da machina o fogueiro que acompanha a pé ao lado da locomotiva tocando sempre a campainha.

O andamento é commodo, mas muito pequena a velocidade. Para 50 kilometros 2 horas e um quarto, é o comboio mais rapido. Outros, como aquelle em que eu fui, levam 2 horas e 29 minutos!

O traçado não offerece interesse. Segue-se pelo valle do Aar, em cujas margens ha alguns elegantes castellos em ruinas, deixando só este rio em Langenschwalbach onde encetamos uma grande curva para a esquerda.

Em breve nos embrenhamos n'uma floresta que vae de Hahn-Wehen até Chausseehaus, cerca de meia hora de percurso entre bosques que apenas se interrompe duas horas, vendo-se então, por essas rapidas aberturas das arvores, a bella cidade de Wiesbaden á esquerda.

Depois descrevemos ainda uma apertada curva para entrar na linha ordinaria e por ella, em carril intermedio, chegamos á estação perto das 5 horas da tarde.

A estação nada tem de notavel sendo mesmo bem pequena e antiga.

A sahida vemos uns pequenos tremvias, de um só cavallo, que circulam nas ruas ao mesmo tempo que uns grandes carros a vapor, cheios de gente, se affastam para a direita.

Ha hoteis proximos da estação, não sendo, portanto, necessario tomar trem. Seguindo a rua da estação á Rheinstrasse, e voltando a primeira rua á direita, a Bahnhofstrasse, encontramos no n.<sup>o</sup> 7 o Weins, pequeno mas muito commodo e economico.

Mudado o fato de viagem tomemos conhecimento com a cidade.



O passageiro que chega a Wiesbaden fica agradavelmente impressionado com o aspecto geral que apresenta esta outr'ora capital do ducado de Nassau. Com excepção de uma pequenissima parte da cidade antiga, onde se encontram ainda algumas ruas estreitas e com modestas edificações, todas as ruas são espaçosas e de um asseio inexcédível, com magnificas casas de uma architectura variada e de bom gosto. Mas o que principalmente torna Wiesbaden aprazível, é a grinalda de elegantes vivendas que circumdam a cidade por todos os lados, tendo cada uma o seu jardim arborizado e o seu mirante cheio de flores.

Voltando da estação do caminho de ferro para a direita, depara-se-nos logo a bella alameda de gigantes-cos platanos, a Wilhelmstrasse, que nos conduz ao Kursaal, edificação baixa e comprida, cuja apparencia modesta contribue para augmentar a surpresa que se experimenta ao contemplar a vastidão e riqueza da ornamentação do seu interior. Entramos n'uma vastissima sala, ornada de columnas de marmore com capitais dourados, que sustentam uma galeria, e onde, no inverno, ou quando faz mau tempo, uma boa orchestra executa, duas vezes por dia, programmas escolhidos. E' aqui o *rendez-vous* dos felizes e numerosos forasteiros que se acham temporariamente em Wiesbaden para fazerem uso das aguas, ou que, attrahidos pelas suas bellezas naturaes, ali estabeleceram definitivamente a sua residencia. Entre estes ultimos abundam os officiaes superiores reformados e funcionarios publicos aposentados, que aqui veem gosar as delicias de um merecido repouso.

A direita da mencionada sala acham-se as salas de leitura, onde reina um silencio absoluto, e as salas de conversação. Estas nem sempre tiveram esta denominação: era aqui que antigamente, antes da annexação do Nassau á Prussia, em 1866, se estendiam as mesas verdes, hoje refugiadas no rochedo de Monte-Carlo.

Por detraz e aos lados do Curhaus estende-se um vasto parque com grandes lagos e copado arvoredo. Na frente um recinto ajardinado, limitado dos lados por duas columnatas, abertas para o recinto, e onde existem lojas de bijutarias, tabaco, etc. Por detraz da columnata do sul estava-se construindo o novo theatro, já bastante adeantado para se conhecer a grandiosidade e belleza do seu conjuncto. Foi inaugurado em fins do anno passado, e, segundo dizem, é a última palavra n'este genero de edificações.

Saindo novamente para a Wilhelmstrasse, procuro uma das columnas que indicam o sitio onde pára o trem-via a vapor que atravessa a cidade e segue até Beausite, palavra franceza e denominação de um restaurante muito frequentado pelas familias da cidade. Não tenho que esperar muito tempo; o trem-via é composto de duas grandes carruagens, uma fechada e outra aberta em fórma de platea, com uns quarenta logares, além da machina, e leva-nos em um quarto de hora a Beausite, mesmo ao pé da pequena estação do ascensor ao Neroberg—monte de Nero. A viagem custa apenas 20 pfennigs. O ascensor é do systema funicular de via unica com um desvio a meio percurso onde cruzam os carros, os quaes teem a disposição do nosso ascensor da Bica, fechados lateralmente por vidraças.

O bilhete para subida e descida custa 30 pfennigs.

E surpreendente a vista que se disfructa lá em cima. Ao longe vê-se serpentear o magestoso Rheno por uma planicie verdejante, até se perder nas brumas do horizonte. Além Moguncia, com as suas numerosas torres. Aos nossos pés Wiesbaden, com a sua moldura verdejante, as suas villas alegres, perto de nós a capella grega com as suas cinco cupulas douradas, no meio de uma

frondosa floresta de faias e carvalhos que se estende para o norte e para o poente até perder de vista.

Não nos podemos demorar a ouvir um trecho de musica que uma orchestra militar está executando para deleite dos numerosos ranchos, agrupados á roda das mesas, bebendo a bella cerveja, e voltamos pelo mesmo caminho á cidade.

Entretanto fez-se tarde e o estomago reclama os seus direitos. Não sem bastantes difficuldades consegui fazer-me comprehender e que me indicassem um local apropriado. Era o Rathhauskeller, ou adega da Camara Municipal. Aqui, como em muitas outras cidades allemãs, os subterraneos dos palacios municipaes são applicados a restaurantes, os quaes teem fama de possuirem os melhores vinhos e os mais genuinos. O palacio municipal é uma edificação moderna, no estylo gothico, o qual tambem impera na ornamentação e mobilia do restaurante subterraneo. As paredes d'este estão cobertas de pinturas muito artisticas, na maior parte burlescas, allegoricas e satyricas, com notas explicativas em verso, e de sentenças allusivas ás virtudes do sangue da uva e dos seus consumidores.

Finda a refeição não se pôde preencher melhor o resto do tempo, do que indo ouvir o concerto nocturno na esplanada do Kursaal, brilhantemente illuminada a luz electrica e gaz, e onde as damas da sociedade elegante ostentam as suas vistosas e alegres *toilettes* de verão. As dez horas estava tudo acabado e todos recolheram a casa como convem a gente pacata, e é inveterado uso na Allemanha.

E por ser uma estação de aguas, explicavam-me, os doentes precisam de regimen, recolher cedo.

Mas qual historia! em toda a Allemanha que visitei encontrei sempre que, desde as dez horas e por vezes desde mais cedo, as cidades allemãs parecem uma cidade ingleza aos domingos.

## Os Caminhos de Ferro hespanhoes em 1894

Não se pode negar que no anno findo tiveram as linhas ferreas em Hespanha um consideravel desenvolvimento. Apesar da situação precaria das companhias dos caminhos de ferro da nação vizinha, o certo é que em 1894 foram abertos á exploração mais 460 kilometros de via ferrea e concluida a construcção de uma importante linha de 255 kilometros, cuja inauguração se realizou logo no primeiro dia do anno corrente.

A extensão da rede geral que, no principio do anno passado, constava de 11.440 kilometros, no 1.º de janeiro corrente elevou-se á cifra de 12.155 kilometros, isto é, o augmento foi de 6,25 por cento, proporção que só attingiu o desenvolvimento das linhas hespanholas nos annos de 1863, 1860 e 1865 em que abriram ao publico 832 e 765 kilometros.

Este facto reveste um caracter bastante animador, e tendo-se em attenção as circumstancias pouco prosperas em que foi produzido, demonstra que, se desde a implantação do serviço ferro-viario em Hespanha tivesse sido empregada igual sollicitude e actividade na construcção de novas linhas, o reino vizinho contaria hoje decerto o dobro da extensão kilometrica das vias ferreas que actualmente possue.

A importancia d'este consideravel augmento impõe-se de tal forma, que uma das principaes companhias hespanholas, a dos caminhos de ferro do norte, vae ser seriamente prejudicada nos seus interesses pela criação da linha de Valladolid a Ariza que, em combinação com a do Directo de Zaragoza a Barcelona, virá des-



viar o tráfego existente entre a Catalunha e toda a região do noroeste da Hespanha.

Da totalidade a que acima nos referimos, 41 kilometros vieram completar a linha de Barcelona a Zaragoza que diminue em 22 kilometros o percurso.

Nos 250 kilometros de via reduzida 180 pertencem a uma outra linha que está destinada a exercer grande influencia nos destinos d'uma importantissima região industrial. E' o caminho de ferro de La Robla a Valmaseda, cujo maior serviço consistirá em transportar o carvão de pedra das Asturias e das minas de Sebero, de Matallana, e d'outros pontos até ao Nervion, para consumo das grandes industrias metallurgicas de Bilbao.

Em vista da terminação d'estas tres linhas—a Directa de Zaragoza a Barcelona, a de Valladolid a Ariza e a de La Robla a Valmaseda—é indubitavel que o anno de 1894 foi caracterizado por um largo e excepcional desenvolvimento ferro-viario em toda a Hespanha.

E' certo que a crise financeira das companhias exploradoras em nada diminuiu e que a situação conserva actualmente a mesma tensão anterior, mas os interesses, nacionaes obtiveram incontestaveis vantagens com este consideravel melhoramento do serviço publico.

A actividade empregada ultimamente na construção de linhas ferreas na nação vizinha assignala-se frisantemente na linha de La Robla a Valmaseda. Este caminho de ferro, o mais importante de todos os caminhos de ferro economicos hespanhoes, tem uma extensão total de 284 kilometros. Os ultimos 170 foram acabados em 1894, e já estavam anteriormente em exploração o lanço de La Robla a Cistierna, e o de Valmaseda a Sotoscueva.

Os estudos da linha começaram em 1890; seis mezes depois iniciaram-se os trabalhos que foram terminados completamente em setembro do anno passado. Em quatro annos, pois, concluiu-se esta via ferrea, que, como já dissemos, está destinada a prestar importantissimos serviços á industria hespanhola.

Alem das linhas mencionadas construiu-se tambem um lanço da via ferrea do caminho de ferro Cantabrico, comprehendido entre Santander e Cabezón de la Sal. Esta linha, entroncando na de Oviedo, destina-se a estabelecer a ligação directa entre as Asturias e Santander, pela costa.

Inauguraram-se tambem o caminho de ferro economico de Bilbao a Lezama, 14 kilometros, e um novo lanço de 41 kilometros na via normal de Avila a Salamanca.

As outras linhas em construção avançaram tambem, ainda que em menos rapidas condições.

## PARTE FINANCEIRA

### REVUE DE LA BOURSE DE PARIS

Paris, le 12 janvier 1895.

La Bourse est très ferme, et une campagne de hausse peut être envisagée, car rien à l'horizon ne paraît y mettre obstacle — les visites officielles du jour de l'an en sont la preuve, le nonce apostolique, Mgr Ferrata, au nom du corps diplomatique ayant apporté au Chef de l'État l'expression des sentiments les plus pacifiques des nations.

La Chambre des Députés vient de reprendre ses travaux, Mr. Brisson à la presque unanimité des voix a été réélu président et le gouvernement peut compter maintenant sur une majorité solide: la question Gérault-Richard le prouve.

Sous peu le budget sera voté, c'est à souhaiter pour le bon renom du pays.

Le marché en outre paraît animé des meilleures intentions d'escompter les coupons de janvier, et d'autre part la vive poussée dont les valeurs ottomanes ont été l'objet a produit une cer-

taine impression dans les rangs des spéculateurs: ceux-ci ont cru voir dans ce mouvement une intervention de la haute banque.

Nous laissons le 3 1/2 à 102.45 fr., l'amortissable à 101.35 fr. et le 3 1/2 à 108.40 fr.

L'Italien est inébranlable à 86.70 fr. On ne sait plus maintenant à quelle époque seront votées les nouvelles mesures financières que Mr. Sonnino avait proposées pour équilibrer le budget.

L'Extérieure clôture à 73 13/16 ex-coupon.

Le Hongrois également (ex-coupon) est en avance notable à 101 1/2.

Le Brésilien 4 1/2 s'avance à 76 fr. Il est question d'un emprunt auquel s'intéresseraient plusieurs de nos grands établissements.

Le Portugais est activement traité à 25 1/4 — on propage le bruit d'une prochaine reprise sur ce fonds d'État.

L'obligation Tabacs Portugais s'avance de 428.75 fr. à 445 fr. et l'action à 527.50 fr.

Voici le tableau des ventes effectuées par la Compagnie des Tabacs de Portugal, au cours du 4<sup>e</sup> exercice (1<sup>er</sup> avril 1894):

	Kilog.	Réis
Ventes de décembre (y compris la recette provenant des droits d'importation directe) .....	165.199	652.206.480
Ventes des mois antérieurs .....	1.263.254	5.002.596.154
Total .....	1.428.453	5.654.802.634

Les Fonds Russes et Turcs sont très fermes.

La Banque de France s'inscrit en reprise marquée à 38.25 fr. à partir du 15 courant, la Banque acceptera tout le dépôt d'argent et délivrera, comme les autres établissements de crédit, des carnets de chèque pour lesquels elle ne bonifiera toutefois aucun intérêt. — Au 10 janvier:

L'encaisse or s'élève à..... 2.079.618.816 fr.  
" argent " à..... 1.232.915.096 "

Le Crédit Lyonnais vaut 835 fr.

Son bilan du 30 novembre, comparé à celui du 31 octobre, fait ressortir une augmentation de 22.421.000 fr. pour le portefeuille commercial, de 7 millions aux comptes-courants créditeurs, de 14 millions aux acceptations; il y a diminution de 5.748.000 fr. dans les comptes-courants débiteurs, de 2.873.000 fr. dans les reports et de 7.344.000 fr. dans les dépôts à vue. L'augmentation du chiffre total d'affaires atteint 16.825.000 fr.

La Banque de Paris termine à 745 fr., la Société Générale à 475 fr., la Banque Internationale à 512.50 fr., et le Crédit Industriel à 553.75 fr.

Le Crédit Foncier varie de 908.75 fr. à 910 fr. ex-coupon.

Le 4 janvier a eu lieu la seconde assemblée constitutive du Crédit Franco-Portugais. La société est définitivement constituée. Elle a pour objet toutes opérations de banque en France et à l'Étranger. Son siège est à Paris, 17, rue de Grammont. Le capital social fixé à 5.000.000 fr. est divisé en 10.000 actions de 500 fr. chacune libérée d'un quart. Le conseil est, quant à présent, composé de trois administrateurs: MM. Ed. Kleinmann, administrateur du Crédit Lyonnais, Cellérier et de Bondeli, banquiers.

Le Crédit Foncier d'Autriche s'avance à 14.55 fr. et la Banque des Pays-Autrichiens à 605 fr.

La Banque Ottomane atteint 685 fr. Nous retrouvons nos chemins de fer en sensible reprise. La recette totale des 52 semaines de l'exercice 1894 est en augmentation de 21.601.448 fr. sur celle de l'année précédente.

L'action Sud de la France cote 245 fr. et l'obligation 410 fr.

Les Chemins Autrichiens sont stationnaires à 825 fr. ainsi que les Lombards à 232.50 fr.

Les Lots Turcs se négocient activement à 127.50 fr. — des avis de Constantinople assurent que l'iradé du Sultan, relatif à la réforme du système d'amortissement des Lots, sera prochainement promulgué.

L'action Chemins Portugais se tient à 52.50 fr. L'obligation s'élève de 116.25 fr. à 124.50 fr. coupon détaché, ce qui correspond à 127 fr., et à 132 fr. si l'on tient compte des coupons détachés il y a quelques semaines.

Les Chemins Espagnols n'offrent pas de changements sensibles.

En Valeurs Industrielles, l'obligation Panama 6 1/2 se maintient à 26.25 fr., et le Bon à Lots à 120 fr.

Les Docks de Marseille perdent quelques francs à 490.

Les Magasins Généraux (ex-coupon) restent à 565 fr.

Gaz de Madrid stationnaire à 170 fr.

Le Gaz Parisien est un peu mieux tenu à 10.70 fr., on croit que la marche ascendante des recettes ne subit actuellement qu'une courte interruption. Cette reprise était inévitable, l'exagération de la baisse devait amener tôt ou tard une réaction en sens contraire.

Les Omnibus poussés jusqu'à 11.50 fr., cotent aujourd'hui 10.90 fr. ex-coupon.







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

[illegible]

## Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

[illegible]



## PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

O «Economista». — Passou de diário a semanal este nosso collega, ao entrar no seu 14.<sup>o</sup> anno de publicação.

O primeiro numero da nova serie contém importantes artigos sobre finanças, economia, commercio, etc., affirmando mais o credito d'esta folha, uma das mais bem redigidas que temos tido no paiz.

As fileiras do jornalismo periodico, da imprensa propriamente scientifica, como não o pôde ser a que, na labutação da publicação diaria, teve forçosamente que descurar o estudo minucioso dos mais sérios problemas sociaes, economicos e technicos, engrossaram com este velho e experimentado campeão, cuja camaradagem nos honra.

O «Occidente». — Entrou no seu 18.<sup>o</sup> anno de publicação está interessante illustração, a unica genuinamente portugueza que temos.

Na 1.<sup>a</sup> pagina traz uma primorosa gravura reproduzindo o notavel quadro da Sé de Vizeu, S. Pedro; Uma vista de Leiria; A cura de Diphteria; Retrato do fallecido director da Academia de Bellas Artes, Antonio Thomaz da Fonseca.

Na parte literaria publica interèssantes artigos: Chronica Occidental, por Gervasio Lobato; O S. Pedro de Vizeu, por Gabriel Pereira; As nossas gravuras; Recordações da guerra Peninsular, por Spectator; Migalhas de Historia, por Jacintho Peres; Manuscriptos illuminados, por Esteves Pereira; Segredo antigo, romance pelo Morgado de Fortinhães; Necrologia, por C. A.; etc.

Muitos dezoito annos de vida desejamos ao estimado collega.

Almanach da Pharmacia Barreto. — Recebemos este elegante livrinho que serve de *aide-mémoire* dos variados productos pharmaceuticos que os srs. Silva e Tedeschi fabricam no seu estabelecimento, ao mesmo tempo que encerra curiosas tabellas e chistosas anedotas.

Agradecemos a offerta.

Agenda dos grandes armazens do Chiado. — Com uma carta muito amavel de mr. Philippot recebemos dois exemplares d'este livrinho, tão finamente illustrado na capa como bem disposto no interior, dando bem ideia do bom gosto do auctor, e socio gerente do grande estabelecimento que é um dos attractivos da nossa sociedade elegante.

Obrigado ao activo e attencioso mr. Philippot.

## O transporte dos diphtericos

O director da hygiene publica do ministerio do interior da França, dirigiu ás companhias de caminhos de ferro uma circular sobre os perigos do transporte dos diphtericos que veem em grande numero para Paris.

Nos termos da nova instrução, vão ser enviados para as principaes estações pulverizadores destinados á desinfeccção das carruagens.

Quando qualquer chefe de estação seja avisado do transporte d'um doente, reservar-lhe-ha um compartimento onde irão tambem as pessoas que o acompanham.

Se estas pessoas entram para um comboio de passagem sem compartimento livre, avisam se os outros passageiros afim de que possam mudar de compartimento.

Logo que uma pessoa atacada de diphteria ou d'outra qualquer doença contagiosa saia do compartimento,

este será logo fechado pelo conductor do comboio, fazendo o resguardar tanto quanto possivel, para depois o enviar para um posto de desinfeccção.

## Os grandes wagons para mercadorias

A pratica tem demonstrado quasi universalmente que a capacidade dos antigos wagons de mercadorias é completamente insufficiente. Com wagons pesando em media 10 toneladas, não se transporta mais que 4 toneladas effectivas. O coefferiente d'utilidade é muito reduzido e resulta para tudo uma perda consideravel.

Os americanos, que tomaram ha muito a iniciativa d'uma reforma sobre este ponto, substituíram os seus antigos wagons de 18 toneladas, montados sobre *boggies*, por um material de novo typo podendo transportar de 27 a 30 toneladas. Na Allemanha, para certos transportes especiaes, tomaram este exemplo, assim como na Italia, para transportes de hulha entre Genova, Turim e Milão, se adoptaram os grandes wagons de 30 toneladas.

Na Austria, Hungria, de que em tempo aqui demos noticia, e Hollanda, sem imitar os norte-americanos, adoptaram wagons de 15 toneladas que parecem os mais apropriados para o actual movimento de transportes.

Um comboio de 66 wagons é assim reduzido a 44, muito mais facil para formar, carregar e descarregar, tendo a vantagem do peso morto ser muito inferior ao que anteriormente era rebocado para igual porção de trafego.

Na exposição d'Antuerpia vimos um wagon de 10 toneladas carregando 30 toneladas de tijolos, o que representa o peso morto de apenas 25 por cento do rebocado.

## As linhas ferreas do Estado

Sob este titulo queixa-se o nosso estimavel collega O *Economista* no seu 1.<sup>o</sup> numero da 2.<sup>a</sup> serie, de que nenhum documento official seja, ha muitos annos, publicado sobre o rendimento das linhas do Estado portuguez.

O collega, que nos dá a honra de nos ler com frequencia e tem a amabilidade de nos citar repetidas vezes, esqueceu que ainda ha pouco noticiámos o apparecimento do relatorio do sr. director do Minho e Douro, sobre os resultados da exploração até 1890, estando já na imprensa o que se refere a 1891 e 1892.

Quanto aos boletins semanaes, tambem se fazem com regularidade, tanto os d'esta rêde como os do sul e sueste, e aqui os publicamos no nosso mappa quinzenal.

E' certo que os boletins do Minho e Douro andam atrasados, tendo nós dado no nosso n.<sup>o</sup> 165 de 1 de novembro a semana de 9 a 15 de julho, e não tendo, desde então, recebido outros, mas d'isto até a falta de muitos annos vae uma grande differença.

Querendo o *Economista* receber, como nós, esses boletins, sabe muito bem que tem facil meio de os obter.

## Os serviços da Mancha

As companhias do *Chatam* e do *South Eastern* chegaram ultimamente a um accordo para o trafego continental. Segundo os termos d'esse contracto, que



começou no dia 1 do corrente, as tarifas foram completamente egualadas nas duas redes. Reduziram-se os preços dos bilhetes da 1.<sup>a</sup> classe, e approximaram-se os de 2.<sup>a</sup> aos da 3.<sup>a</sup>, esperando as companhias attrahir por esta forma os passageiros d'esta ultima classe á immediatamente superior.

Assegura-se que as mesmas companhias preparam de commum accordo um novo plano de exploração dos paquetes da Mancha, com o intuito de se abandonar por completo o custoso serviço marítimo de Boulogne a Folkestone, conservando-se sómente o de Calais a Dover.

Diz-se tambem que um grupo importante de accionistas da *South Eastern* trabalha activamente para a substituição do actual director da companhia, o sr. Myles Fenton, pelo sr. Eddy, commissario em chefe dos caminhos de ferro da Nova Galles do Sul.

### Paris porto de mar

Uma nova companhia ingleza, a *Seine and Mersey steamship Company*, inaugurou um serviço marítimo regular entre Liverpool e Paris.

O navio empregado n'esses transportes, o *Kenilworth*, tem uma lotação consideravel.

Em Inglaterra começa a pensar-se seriamente na possibilidade de se estabelecer e explorar vantajosamente uma linha de vapores entre Worcester e Paris.

Este projecto teria a grande conveniencia de evitar os numerosos trasbordos a que estão actualmente sujeitas as mercadorias vindas pela via maritima.

### Premios ás invenções

A União (*Verein*) dos Caminhos de Ferro de Allemanha decidiu ultimamente destinar uma somma de 30:000 marcos para a creação de varios premios que, de quatro em quatro annos, serão concedidos ás invenções mais notaveis e aos aperfeçoamentos mais importantes que n'esse praso se produzirem relativamente a caminhos de ferro.

Esses premios, em numero de nove, dividir-se hão da seguinte forma:

Tres para as invenções e melhoramentos das construcções e das installações dos caminhos de ferro;

Tres para as invenções e melhoramentos relativos aos meios de exploração e da sua conservação;

Tres, finalmente, para as invenções concernentes á administração, exploração e estatística de caminhos de ferro, e para os trabalhos literarios notaveis relativos ao ramo ferro-viario.

Sem querer excluir do concurso quaesquer outras descobertas e aperfeçoamentos, e sem pretender restringir a liberdade da commissão examinadora nas suas decisões, foram, no entanto, designados como especialmente dignos de estudo os seguintes assumptos: — aperfeçoamentos no systema de construcção das caldeiras das locomotivas; construcção d'um freio pratico e economico para a manobra dos wagons de mercadorias; disposição automatica impedindo, á passagem dos comboios, qualquer deslocação prematura das agulhas; apparelho pouco complicado que indique que um comboio completo passou inteiramente o signal indicador da agulha; elaboração d'um systema de pesagem para os wagons isolados ou desligados; proposta e justificação d'uma simplificação da contabilidade das receitas do aluguel do material circulante.

Só são admittidos a concorrer as invenções e aperfeçoamentos que apparecerem dentro do praso designado, e que já tenham sido previamente applicados em algum caminho de ferro que faça parte do *Verein* allemão, devendo qualquer pedido de participação no concurso ser apoiado por esta administração.

Alem d'isto, os projectos devem ser acompanhados d'uma descripção detalhada, com planos e modelos, tendo o *Verein* o direito de publicar os que forem premiados.

O facto de obter um premio não impede o inventor de requerer o privilegio; mas segundo as clausulas do concurso o candidato é obrigado a expôr as condições mediante as quaes cede ás administrações do *Verein* o direito de applicar as suas invenções privilegiadas.

De qualquer obra literaria, que concorrer ao premio estabelecido, deverão ser enviados 3 exemplares, pelo menos.

O jury será composto de 12 membros.

### LINHAS PORTUGUEZAS

**Companhia Real.** — Na sessão do conselho de administração de sexta feira, 11, foi discutido e approvedo o parecer da commissão executiva sobre o orçamento do anno corrente, e nomeados os cinco administradores que representam a companhia nos conselhos das linhas hespanholas, de Caceres e Oeste, sendo reconduzidos para esse fim os srs. Barbosa Collen, conde da Folgosa e Kergall, e nomeados os srs. conselheiro Perestrello de Vasconcellos e Lechat.

**Valle do Vouga.** — Conforme o programma dos iniciadores, a linha em projecto partirá de Espinho, passará na Villa da Feira, S. João da Madeira, Oliveira de Azemeis, Sever do Vouga, Couto de Esteves, Oliveira de Frades e Vouzella, entroncando no caminho de ferro de Vizeu, e terá tambem um ramal sahindo da linha principal, nas proximidades de Sever do Vouga, em direcção a Aveiro.

O primeiro troço da linha mede 55.551<sup>m</sup>,54, de Espinho a Valle Maior, servindo, além das povoações extremas, as de Paços de Brandão e S. João de Vez, Villa da Feira, S. João da Madeira, Couto de Cocujães, Oliveira de Azemeis, Mancenhata e Travanca, Branca e Carvalhal.

Segundo o prospecto que está distribuido, esta primeira parte da linha poderá ser construida em 18 mezes, calculando-se que para a construir e estudo da 2.<sup>a</sup> secção se dispendam 630 contos, quantia que será o capital em acções da Companhia.

A construcção da secção do Valle Maior a Vizeu e ramal de Aveiro levará dois annos, calculando-se para toda essa construcção, despesas de administração, etc., a quantia de 2:530 contos, dos quaes deduzindo-se os 630 de acções, ficam 1:900 para ser cobertos por obrigações.

### LINHAS HESPANHOLAS

**Zaragoza ao Mediterraneo.** — Avancam rapidamente as obras. A via já está assente até á distancia de 5 kilometros de Alcañiz, e dentro de poucos dias as locomotivas devem chegar até aquella cidade.

**Nova linha.** — Uma poderosa companhia ferro-viaria da Catalunha projecta a construcção d'um caminho de ferro de via normal que, partindo de Puebla de Híjar, passará por Lécer, Múñesa e Montalbán, indo terminar na zona carbonifera de Utrillas. Já principiaram os respectivos estudos, que se espera estarão aca-



bados no prazo de oito mezes, começando a construcção logo em seguida á sua approvação.

O percurso do novo caminho de ferro é avaliado em 70 kilometros.

**Norte de Hespanha.**—Esta companhia acaba de resolver annular desde 15 do proximo mez uma grande parte das suas tarifas especiaes.

São 31 as tarifas e ampliações de tarifas que, desde este dia, ficarão nullas, a saber:

Tarifas especiaes n.º 1, 2, 3, aditamento á n.º 3, 4, 4 bis, 5, 6 bis, 7 § I, 7 § II, 8, aditamento ao § I da n.º 8, 8 bis, 9 §§ I e II, aditamento á n.º 9 § I, 9 § III, 9 § IV, 10, 12 § I, 12 § II, 15 § I, 15 § II, 15 § III, 15 § IV, 15 § V, 15 § VI, 15 § VIII, aditamento á n.º 15 § VIII, 15 § IX, temporaria n.º 1, especial A.

Devemos accrescentar que estas tarifas são as principaes que estão em applicação n'aquella rede, tanto por se referirem a mercadorias importantes, como cereaes, vinhos, mineraes, azeite, carvão de pedra, etc., como por serem algumas de applicação geral a grande numero de mercadorias, e outras as que servem para o importantissimo trafego dos portos do Norte, como Santander, Gijon, Bilbao, Passages, bem como o da fronteira de Irun Hendaya.

Esta resolução, pois, deve obedecer ao motivo da crise que esta companhia tem atravessado, e a uma nova remodelação tariffaria d'accordo com o governo; ou talvez mesmo seja resultado, ha tempo promettido, no caso de quebra de relações com este.

**Valladolid a Ariza.**—São as seguintes as estações d'esta linha, aberta ao publico em 1 do corrente:

De Valladolid—Norte a Valladolid (M. Z. A.) 2 kilometros, Laguna (apeadeiro) 9, Tudela de Duero 20, Sardón de Duero 33, Quintanilla de Abajo 39, Quintanilla de Arriba 52, Peñafiel 60, Bocos (apeadeiro) 66, San Martin de Rubiales 73, Roa de Duero 80, Castrillo de la Vega 92, Aranda de Duero 100, Vadocondes 109, La Vid 120, Langa 127, Velilla (apeadeiro) 134, San Esteban de Gormaz 145, Osma 153, Quintanas de Gormaz 166, Berlanga de Duero 174, Rebollo 186, Barca y Matute 198, Almanzán (M. Z. A.) 204, Coscurita 211, Morón de Almazán 217, Alentisque (apeadeiro) 222, Chércoles 232, Monteagudo y Pozuel 244 e Ariza 256.

**Os inspectores.**—O ministro do Fomento pensa em restabelecer a antiga organização que separava a inspecção administrativa dos caminhos de ferro da facultativa, ou pelo menos reintegrar nas suas funcções anteriores os antigos inspectores de caminhos de ferro.

Tratando d'este assumpto, o *Boletin de Obras Publicas*, de Madrid, applaude em principio a separação dos serviços administrativo e facultativo, quer debaixo da direcção de chefes diversos, quer sob as ordens dos engenheiros chefes de divisão, porque corresponde a uma necessidade já claramente indicada pela pratica.

E' inteiramente impossivel, diz, que o pessoal facultativo reuna as condições exigidas pela inspecção administrativa e mercantil dos caminhos de ferro, como seria absurda a ingerencia de empregados administrativos em assumptos de caracter facultativo, entendendo-se por esta designação a parte technica confiada a engenheiros e conductores de obras publicas.

## LINHAS ESTRANGEIRAS

### FRANÇA

A Companhia do Norte vae brevemente dar começo aos trabalhos de alargamento da *gare* de Paris.

O projecto approvado pelo governo comprehende a construcção de novas vias, a edificação de varios alojamentos para empregados, o estabelecimento d'um novo caes para os comboios-tremvias, o aperfeiçoamento da installação electrica, etc.

### ESTADOS UNIDOS

No programma que serviu de base ás ultimas eleições, foi consignado que nenhum funcionario publico, nem individuo que exerça funcções dependentes do Estado, poderá d'aqui em diante receber, em seu beneficio ou de terceiros, nenhum passe, privilegio ou franquia em materia de transportes, de telegraphia ou telephonia, da parte de qualquer individualidade ou sociedade.

Todas as violações d'esta prescripção ficam sujeitas á acção das leis.

Além d'isso, segundo uma decisão recente do juiz Ingraham, do Supremo Tribunal, os *policemen* ficaram sendo considerados agentes publicos e já não podem circular livremente nos carros de viação publica, como anteriormente lhes era concedido.

Se assim se fizesse cá na Europa, seria o meio dos governos fazerem augmentar os productos de todas as linhas ferreas sem sobrecarregarem com qualquer despesa o thesouro publico.

Mas quem pensa n'isso n'estes paizes concessionistas ao extremo !...

As ultimas estatisticas mostram que o desenvolvimento das linhas de caminhos de ferro na America do Norte foi menor em 1893, por causa da crise monetaria que affectou aquelle paiz.

Segundo um estudo publicado no *Poor's Manual* sobre os caminhos de ferro, no anno de 1893, o total dos caminhos de ferro construidos em 31 de dezembro attingiu 177.753 milhas, ou seja mais 2.549 milhas do que em 1892.

Em 175.442 milhas, das quaes o auctor do estudo obteve os esclarecimentos necessarios, o total do activo attingiu 11.855.968.166 dollars, enquanto que o passivo não foi senão de 11.443.888.892 dollars, ou um excesso no activo de 412.079.274 dollars.

Acompanhando as informações relativas á exploração, o *Poor's Manual* dá as sommas seguintes:

Excluindo os caminhos de ferro aereos, o total do trafego foi de 889.444.893 trens-milhas; 628.965.973 passageiros percorreram 15.246.711.952 milhas; o movimento das mercadorias attingiu 757.464.480 toneladas, dando 90.552.087.290 toneladas-milhas.

As receitas de passageiros foram de 312 milhões; as de mercadorias, de 808 milhões; as diversas, de 88 milhões, e as dos caminhos de ferro aereos de 14 milhões de dollars ou seja no total 1.223 milhões contra 1.205 em 1892. As despesas de exploração foram de 858 milhões de dollars contra 847 em 1892, dando um lucro de 365 milhões; diversas outras receitas formam o saldo disponivel de 475.880.041 dollars que serviram para pagar os juros das obrigações na importancia de 239.616.284 dollars, distribuir em dividendos 95.337.681 dollars, e saldar diversas outras despesas, deixando ainda um saldo liquido de 30.801.301 dollars.

O quadro seguinte indica a importancia do material movel no fim dos dois ultimos annos:

	1893	1892
Locomotivas.....	36.012	34.626
Carruagens.....	27.169	24.604
Wagons, fourgons, correio, etc.....	7.805	7.830
» para mercadorias.....	1.161.282	1.117.728

O seguinte quadro comparativo dos seis ultimos annos, mostra o desenvolvimento do trafego das diversas linhas, das quaes ha os dados completos:

	Milhas exploradas	Receitas brutas (dollars)	Receitas liquidas (dollars)
1884	113,172	763,306,608	266,513,911
1885	122,110	765,310,419	266,488,993
1886	125,186	822,191,949	297,311,615
1887	136,989	931,385,154	331,135,676
1888	145,341	950,622,008	297,363,677
1889	153,689	992,046,319	317,963,974
1890	151,976	1,078,835,339	341,666,369
1891	164,262	1,125,534,815	350,807,370
1892	170,607	1,191,857,099	352,817,405
1893	173,370	1,222,618,290	364,591,109

### CHINA

Agora que a guerra chino-japoneza tem chamado todas as attenções sobre o velho e excentrico Imperio do Meio, parecem-nos opportunas e interessantes algumas notas sobre os caminhos de ferro chinezes.

O estabelecimento do systema ferro-viario na China data de 1874. A primeira tentativa n'este sentido foi uma pequena linha de 15 kilometros de extensão, de Chang-Hai a Wusung. Esta linha corria parallela ao rio, e por tal motivo teve brevissima existencia.

Em 1891, nova tentativa. D'esta vez tratava-se de unir as minas de carvão de pedra de Kai-pug, situadas a 100 kilometros de Tien-Tsin, com a cidade de Lu-Tai, nas margens do Pei-ho. Empregou-se primeiramente um caminho de ferro com tracção animal, que depois foi substituida pelo vapor, e d'ahi a pouco estabelecia-se outra via ferrea entre Tien-Tsin e Taku.

Na actualidade o unico caminho de ferro chinez em exploração parte de Tien-Tsin, dirige-se a Tung-Ku, perto de Taku, volta para Este, proximo da região carbonifera de Tanh-Chang, e acaba em Tung-Chen, ao pé do rio Lau.

Como a empresa tem visto os seus trabalhos coroados de exito, pediu e obteve auctorização imperial para o prolongamento da linha até Chan-hai-Kuan, termo da famosa muralha da China, no golfo de Liao-tung, e a sua continuação atravez da Mandchuria até o porto de Min-Thuang, que se acha aberto ao commercio internacional. O caminho de ferro, assim desenvolvido, já está em exploração até Chan-hai-Kuan, achando-se quasi concluida a ponte do rio Lau que tem de comprimento kilometro e meio.

Novos e mais largos progressos se projectam a fim da China ser inteiramente atravessada por meio de vias ferreas de Pekin a Han-Keú e Cantão, e de Cantão até ao extremo da peninsula de Kaolung, em frente de Hong-Kong.



## AVISOS DE SERVIÇO

## Caminhos de ferro do Minho e Douro

## Cambio de moeda

Até aviso em contrario fica estabelecido o cambio minimo de 180 réis por peseta para a recepção da moeda hespanhola nas estações de Valença, S. Pedro da Torre, Cerveira, Caminha e Barca de Alva, onde a moeda é admissivel.

Fica pelo presente annullado o aviso ao publico D-266, d'esta direcção, datado de 12 de fevereiro de 1890.

Porto, 31 de dezembro de 1894.

## Expedições para Hespanha

Em virtude de ter sido prohibida nas linhas hespanholas a introdução do material circulante do Minho e Douro, previne-se o publico que desde esta data, e até aviso em contrario, não se acceitam remessas de grande e pequena velocidade para além da fronteira de Barca de Alva, salvo quando os expedidores declarem na nota de expedição que isentam de responsabilidade a administração d'estes caminhos de ferro, pela demora de 24 horas sobre os prazos regulamentares para o trajecto e entrega das remessas.

Porto, 5 de janeiro de 1895.

## ARREMATACÕES

## Caminhos de ferro do Minho e Douro

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

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

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

Porto, 10 de Janeiro de 1895.

## Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

## Fornecimento d'encerados para wagons

No dia 24 de janeiro proximo futuro, pela 1 hora da tarde, na estação central do Rocio, perante a commissão executiva d'esta companhia, terá logar a abertura das propostas recebidas para o fornecimento de 200 encerados para cobrir wagons.

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

Lisboa, 20 de dezembro de 1894.

## Fornecimento de tectos de lona para carruagens e wagons

No dia 24 de janeiro proximo futuro, pela 1 hora da tarde, na estação central do Rocio, perante a commissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de tectos de lona para carruagens e wagons.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens, todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde, e em Paris, na agencia da companhia, 28 rue de Chateaudun.

Lisboa, 20 de dezembro de 1894.

## Fornecimento de correntes de ferro

No dia 24 de janeiro proximo futuro, pela 1 hora da tarde, na estação central do Rocio, perante a commissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de correntes de ferro para guindastes.

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

Lisboa, 20 de dezembro de 1894.

## Fornecimento d'apparellhos telegraphicos

No dia 31 de janeiro, pela 1 hora da tarde, na estação central do Rocio, perante a commissão executiva d'esta companhia, terá logar a abertura das propostas para o fornecimento de apparellhos telegraphicos e vasos porosos para pilhas.

As condições estão patentes em Lisboa na repartição central dos armazens (edifício de Santa Apolonia) todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde, e em Paris, na agencia da Companhia, 28 rue de Chateaudun. Lisboa, 20 de dezembro de 1894.

## Fornecimento de madeiras diversas

No dia 31 de janeiro de 1895, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 5.000 kilogrammas de mogno; 6<sup>m3</sup> de nogueira; 12<sup>m3</sup> de freixo; 120 kilogrammas de folha de bordo (olho de perdiz) 300<sup>m3</sup> de carvalho do norte; 130<sup>m3</sup> de pitch-pine, 200<sup>m3</sup> de casquinha em vigas; 800<sup>m3</sup> de casquinha em taboas.

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

Lisboa, 26 de dezembro de 1894.

## Fornecimento de creosote

No dia 1 de fevereiro pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão executiva d'esta companhia terá logar a abertura das propostas recebidas para o fornecimento de 1000 toneladas de creosote.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos Armazens, todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde e em Paris na agencia da companhia, 28, rue de Chateaudun. Lisboa, 10 de janeiro de 1895.

## ADJUDICATIONS

## Compagnie Royale des Chemins de fer

## Fournitures annoncées

Pour le 24 janvier:

200 bâches pour wagons.  
Toles sablés caoutchoutées.  
Chaines en fer pour grues.

Pour le 31 janvier:

Bois divers: — poutres d'acajou, de chêne du Nord, de pitch-pine et de sapin rouge du Nord; planches de noyer et de frêne; placage d'érable mouchetée; madiers de sapin rouge du Nord.  
Appareils télégraphiques.

Pour le 1 février:

1:000 tonneaux de créosote.

Les conditions peuvent être consultées au Bureau Central des Magazins, à Lisbonne, gare de Santa Apolonia, ou à Paris dans l'agence de la Compagnie, rue de Chateaudun, 28.

## MERCADO DE METAES

## Cotações da casa Lewis Lazarus &amp; Sons

Londres, 10 de janeiro de 1895

Cobre — Muito firme; vendido aqui em primeira mão 500 toneladas a Lb. 40 <sup>8</sup>/<sub>9</sub>—Lb. 40 <sup>7</sup>/<sub>8</sub> a prompto pagamento, a Lb. 40 <sup>15</sup>/<sub>16</sub>—Lb. 40 <sup>13</sup>/<sub>16</sub> a 3 mezes.

Estanho — Baixou mais <sup>7</sup>/<sub>8</sub> por tonelada. 160 ton. vendidas esta manhã a Lb. 59 <sup>17</sup>/<sub>16</sub>—ficou em Lb. 59 <sup>15</sup>/<sub>16</sub>.

Ferro — Escocoz sh. 71.7 <sup>1</sup>/<sub>2</sub>; Middlesbro' sh. 34.9 <sup>1</sup>/<sub>2</sub>; Hematite sh. 40. 10 <sup>1</sup>/<sub>2</sub> por ton. a dinheiro.

Prata — Baixou <sup>1</sup>/<sub>8</sub>; ficou a 27 <sup>1</sup>/<sub>4</sub> por oz.

Mercurio — Importadores Lb. 6 <sup>12</sup>/<sub>16</sub>; em segunda mão Lb. 6 <sup>11</sup>/<sub>16</sub>— a Lb. 6 <sup>11</sup>/<sub>16</sub> por frasco.

Chumbo — Lb. 9 <sup>13</sup>/<sub>16</sub> por ton.

Zinco — Lb. 14 <sup>7</sup>/<sub>16</sub> por ton.

Antimonio — Lb. 32 <sup>10</sup>/<sub>16</sub>— a Lb. 33 por ton.



## AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMMISSÕES RECOMMENDADAS

### MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS RECOMMANDÉES

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

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

# AGENDA DO VIAJANTE

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

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

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

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

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

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

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

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

**LISBOA Hotel Americano**—P. de S. Paulo, n.º 3.—Proximo dos caes e banhos do arsenal.—Bons quartos e aposentos.—Preços: 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 Hotel Nunes**—Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria 1\$600 a 2\$000 rs.—Prop. João Nunes.

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

**MAFRA Hotel Moreira**—no largo, em frente do convento.—Bellas accomodações desde 1\$000 réis por dia até 1\$500.—Reducção de preços para caixeiros viajantes.

**TORRES VEDRAS Hotel Natividade**—Largo de D. Carlos, 1 e R. Paiva d'Andrada, 3.—No melhor local da villa, proximo do caminho de ferro—Excellentes quartos, serviço esmeradissimo, bilhar e piano.—Carreiras a 100 réis, para os Cucos—Diaria de 800 a 1\$200 réis.

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

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

**PORTO Hotel Bragança**—A melhor situação da cidade, excellentes comodos para familias e para uma pessoa. Banhos a toda a hora. Mesa, serviço de 1.ª ordem e com vinhos á descripção.—Diaria 1\$000 a 1\$500 rs.—Prop. B. Machado Coelho.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Asmelhores velas de estearina  
são as fabricadas pela

COMPANHIA ALLIANÇA FABRIL

Pedir a "MARCA NAVIO,"

VERDADEIRA

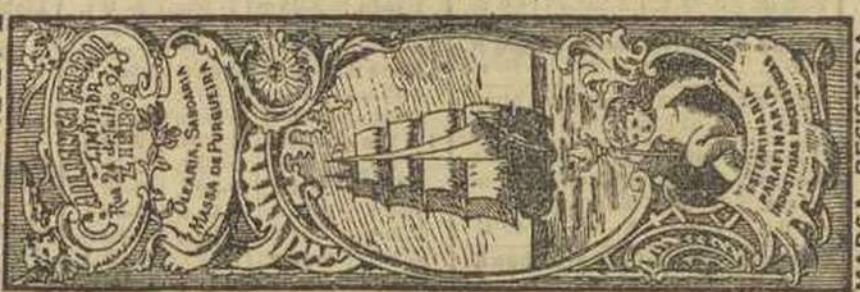
E NACIONAL

E AS CONHECIDAS VELAS SOL

A' venda em todas as mercaderias do  
paiz e depósitos da Companhia.

MARCA DA VERDADEIRA  
VELA NAVIO

NÃO CONFUNDIR COM AS IMITAÇÕES ESTRANGEIRAS



NÃO CONFUNDIR COM AS IMITAÇÕES ESTRANGEIRAS

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

# C. MAHONY & AMARAL

ESCRITORIO

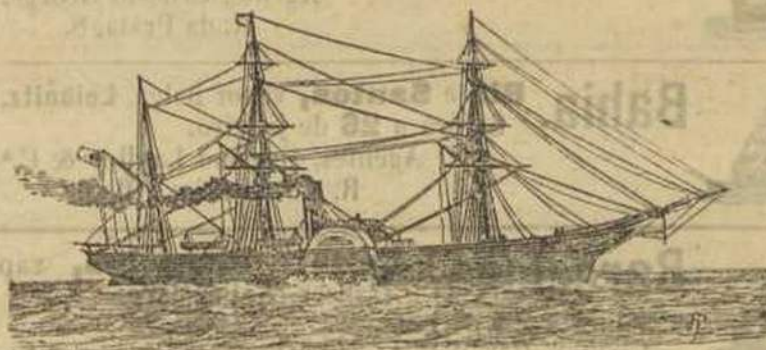
Rua Augusta, 70, 2.º — LISBOA

**METAES EM BRUTO**, aço, latão, zinco, estanho, chumbo em chapas, barras, lingotes, etc. — **FERRO** em barras quadradas, redondas e vergalhão. — Vigamentos de ferro em T I □ — Cantoneiras e todos os mais para construcções. — Ferro em lingotes para fundição. — Chapas galvanizadas lisas e onduladas. — Chapas de aço para caldeiras. — Tubos de ferro, cobre e latão. — Folha de Flandres. — Material fixo e circulante para caminhos de ferro. — Rails de aço de diversos perfis e pesos. — Vias portateis. — Machinas de vapor, gaz e petroleo, caldeiras, bombas,apparelhos para a industria e agricultura. — Machinas, ferramentas. — **Vidros polidos**, foscos e de phantasia. — Vidraça, lages de vidro (dalles). — Cimento Portland, 1.ª qualidade (ensaio garantido). — Assucar, arroz, especiarias, drogas, productos chimicos.

TELEPHONE N.º 586

## Royal Mail

STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Pernambuco, Maceió, Bahia, Rio e Santos

O paquete **THAMAR** que sahirá a 21 de janeiro

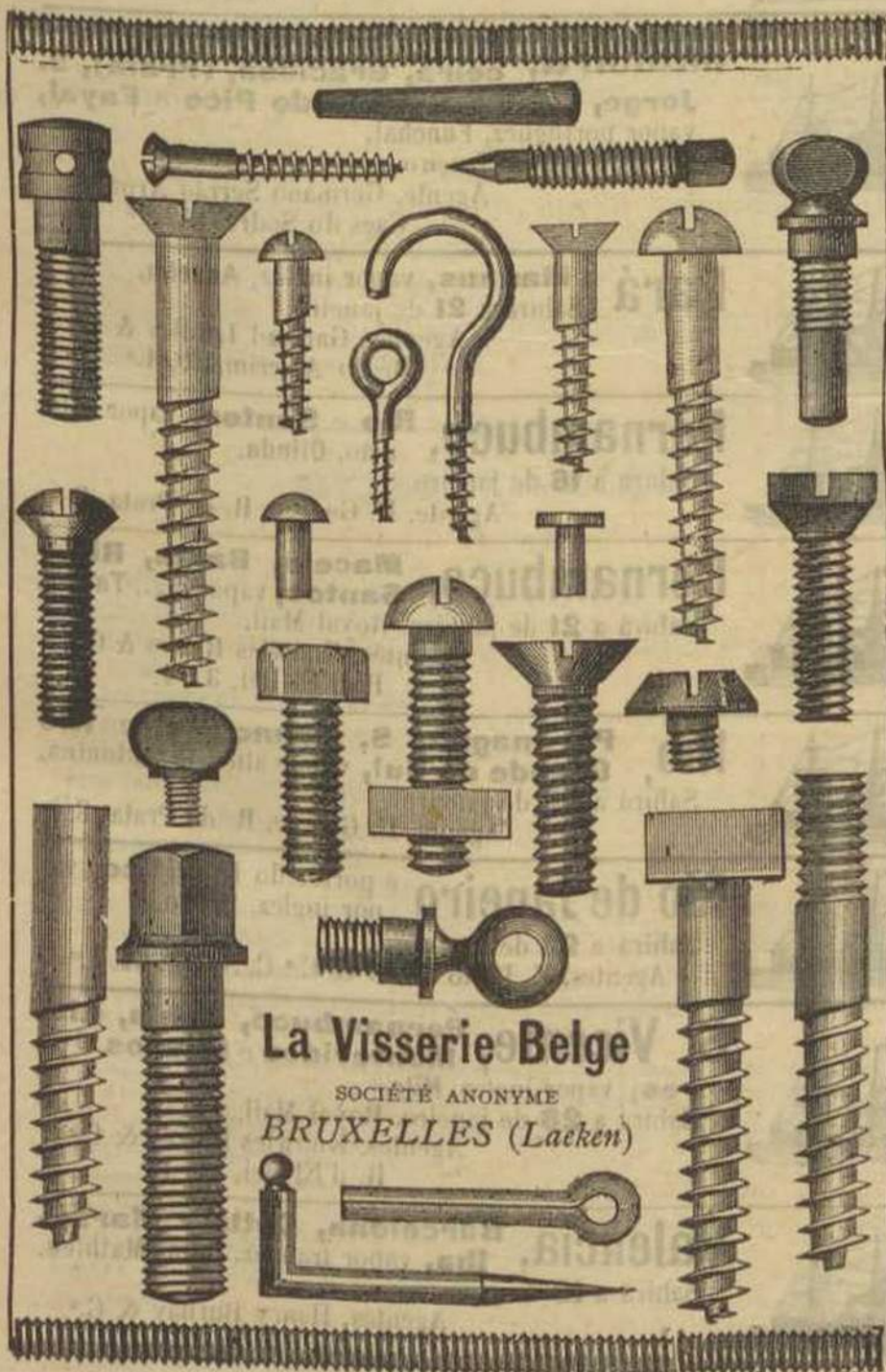
As accomodações para passageiros são inexcitaveis em conforto, havendo a bordo d'estes paquetes todos os melhoramentos que se teem inventado para minorar os incommodos de uma viagem por mar.

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

AGENTES

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

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



La Visserie Belge

SOCIÉTÉ ANONYME

BRUXELLES (Laeken)



## HORARIO OFFICIALMENTE CONFERIDO da partida e chegada de todos os comboios, em 16 de janeiro de 1895

LINHAS DA COMPANHIA REAL				Abrantes-Guard. Guard-Abrantes				LINHAS DO SUL E SUESTE				LINHAS DE MINHO E DOURO			
Lisboa R.-Porto	Porto-Lisboa R.	Lisboa R.-Leiria	Leiria-Lisboa R.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Lisboa T.P.-Faro	Faro-Lisboa T.P.	Porto-Vianna	Vianna-Valença	Porto-Vianna	Vianna-Valença	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.	1-15 m.   9-25 m.	7-0 m.   4-0 t.	4-30 t.   5-0 m.	6-30 t.   7-0 m.	8-0 m.   3-5 t.	10-0 m.   4-40 t.	5-0 m.   10-23 m.	7-0 m.   9-15 t.	8-20 m.   1-26 t.	2-40 m.   8-19 m.	11-0 m.   3-15 t.	9-45 m.   2-15 t.
10-0 t.   10-30 m.	7-0 t.   5-30 m.	5-40 t.   7-55 t.	5-45 m.   8-5 m.	1-45 t.   11-30 t.	4-0 t.   12-23 m.	8-0 m.   3-5 t.	10-0 m.   4-40 t.	8-0 m.   3-5 t.	10-0 m.   4-40 t.	5-40 t.   11-45 t.	12-30 t.   6-0 t.	5-40 t.   11-45 t.	12-30 t.   6-0 t.	5-40 t.   11-45 t.	12-30 t.   6-0 t.
Aveiro a Porto   Porto a Aveiro				Lisboa R.-Sacav. Sacav-Lisboa R.				Lisboa T.P.-Beja Beja-Lisboa T.P.				Porto-Valença   Valença-Porto			
Excepto aos domingos				6-45 m.   7-29 m.				8-0 m.   3-5 t.				8-20 m.   1-26 t.			
4-0 m.   6-25 m.				9-0 m.   9-45 m.				8-0 m.   3-5 t.				11-0 m.   3-15 t.			
11-20 m.   3-35 t.				10-0 m.   10-44 m.				8-0 m.   3-5 t.				5-40 t.   11-45 t.			
4-15 t.   6-37 t.				1-0 t.   1-44 t.				8-0 m.   3-5 t.				5-40 t.   11-45 t.			
5-30 m.   9-35 m.				5-24 t.   5-30 t.				8-0 m.   3-5 t.				5-40 t.   11-45 t.			
Lisboa R.-V. Ato. V. Ato.-Lisboa R.				6-45 t.   6-25 t.				8-0 m.   3-5 t.				5-40 t.   11-45 t.			
7-30 t.   5-10 m.				6-50 t.   7-34 t.				8-0 m.   3-5 t.				5-40 t.   11-45 t.			
2-45 t.   4-30 m.				8-0 t.   8-44 t.				8-0 m.   3-5 t.				5-40 t.   11-45 t.			
2-45 t.   4-30 m.				10-25 t.   11-9 t.				8-0 m.   3-5 t.				5-40 t.   11-45 t.			
7-15 t.   1-50 m.				Aos domingos e dias santificados				8-0 m.   3-5 t.				5-40 t.   11-45 t.			
Lisboa R.-Badaj. Badaj.-Lisboa R.				12-0 t.   12-43 t.				8-0 m.   3-5 t.				5-40 t.   11-45 t.			
7-30 t.   6-35 m.				2-0 t.   2-44 t.				8-0 m.   3-5 t.				5-40 t.   11-45 t.			
Lisboa C.S.-Bad. Bad.-Lisboa C.S.				LINHAS DA BEIRA ALTA				8-0 m.   3-5 t.				5-40 t.   11-45 t.			
7-30 m.   9-15 t.				Fig. V. Form. V. Form.-Fig.				8-0 m.   3-5 t.				5-40 t.   11-45 t.			
Lisboa C.S.-Sant. Sant.-Lisboa C.S.				5-25 m.   3-30 t.				8-0 m.   3-5 t.				5-40 t.   11-45 t.			
11-0 m.   1-40 t.				Fig. V. Form. V. Form.-Fig.				8-0 m.   3-5 t.				5-40 t.   11-45 t.			
4-30 t.   7-10 t.				5-25 m.   3-30 t.				8-0 m.   3-5 t.				5-40 t.   11-45 t.			
Lisb.-C. S. Entr. Entr. Lisb.-C. S.				Fig. V. Form. V. Form.-Fig.				8-0 m.   3-5 t.				5-40 t.   11-45 t.			
Excepto às 2.ª e 3.ª f. Excepto aos dom.				5-25 m.   3-30 t.				8-0 m.   3-5 t.				5-40 t.   11-45 t.			
4-0 m.   11-10 m.				5-25 m.   3-30 t.				8-0 m.   3-5 t.				5-40 t.   11-45 t.			
5-30 m.   1-5 t.				5-25 m.   3-30 t.				8-0 m.   3-5 t.				5-40 t.   11-45 t.			

## Vapores a sahir do porto de Lisboa



**Africa Oriental**, vapor inglez, Arat. Sahirá a 29 de janeiro. Comp. Union. Agentes, Knowles Rawes & C.ª R. d'El-Rei, 31, 1.º



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



**Algarve**, vapor portuguez, Gomes IV. Sahirá a 1 de fevereiro. Agentes, Alberto R. Centeno & C.ª Largo dos Torneiros, n.º 5.



**Bahia, Rio e Santos**, vapor allemão Cintra. Sahirá a 23 de janeiro. Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



**Bahia, Rio e Santos**, vapor belga, Leibnitz. Sahirá a 26 de janeiro. Agentes, Garland Laidley & C.ª R. do Alecrim, 10, 1.º



**Barcelona, Cete e Marselha**, vapor francez, Saint-Marc. Sahirá a 24 de janeiro. Agentes, Henry Burnay & C.ª R. dos Fanqueiros, 10.



**Bordeaux**, vapor francez, La Plata. Sahirá de 24 a 25 de janeiro. Agentes, Torlades & C.ª R. Aurea, 32, 1.º



**Copenhagen**, e portos do Baltico, vapor dinamarquez, Tejo. Sahirá a 19 de janeiro. Agente, E. George, R. da Prata, 8.



**Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres**, vapor francez, Congo. Sahirá 23 a 24 de janeiro. Agentes, Torlades & C.ª R. Aurea, 32, 1.º



**Hamburgo**, vapor allemão, Lissabon. Sahirá a 16 de janeiro. Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



**Havre e Anvers**, vapor francez, Saint-André. Sahirá a 22 de janeiro. Agentes, Henry Burnay & C.ª R. dos Fanqueiros, 10.



**Liverpool**, vapor inglez, Amazonense. Sahirá a 22 de janeiro. Agentes, Garland Laidley & C.ª R. Alecrim, 10, 1.º



**Madeira, Santa Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa, (Praia), S. Jorge, (Vellas), Caes do Pico e Fayal**, vapor portuguez, Funchal. Sahirá a 20 de janeiro. Agente, Germano Serrão Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.º



**Pará e Manaus**, vapor inglez, Anselm. Sahirá a 21 de janeiro. Agentes, Garland Laidley & C.ª R. do Alecrim, 10, 1.º



**Pernambuco, Rio e Santos**, vapor allemão, Olinda. Sahirá a 16 de janeiro. Agente, E. George, R. da Prata, 8.



**Pernambuco, Maceió, Bahia, Rio e Santos**, vapor ing., Tamar. Sahirá a 21 de janeiro. Royal Mail. Agentes, Knowles Rawes & C.ª R. d'El-Rei, 31, 1.º



**Rio, Paranaguá, S. Francisco, e Rio Grande do Sul**, vapor allemão Antonina. Sahirá a 28 de janeiro. Agente, E. George, R. da Prata, 8.



**Rio de Janeiro** e portos do Pacifico, vapor inglez, Iberia. Sahirá a 23 de janeiro. Agentes, E. Pinto Basto & C.ª C. Sodré, 64, 1.º



**S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio, Montevideo e Buenos Ayres**, vapor inglez, Nile. Sahirá a 28 de janeiro. Royal Mail. Agentes, Knowles Rawes & C.ª R. d'El-Rei, 31, 1.º



**Valencia, Barcelona, Cete e Marselha**, vapor francez, Saint-Mathieu. Sahirá a 18 de janeiro. Agentes, Henry Burnay & C.ª R. dos Fanqueiros, 10.