

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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



Anvers—1894

Proprietario director: L. DE MENDONÇA E COSTA — Engenheiro consultor: C. XAVIER CORDEIRO.

Redactores: Madrid, D. JUAN DE BONA. Bruxellas, ALB. URBAN, Eng. Paris, L. CRETEY. Liverpool, W. N. CORNETT.



Anvers—1894

REDACÇÃO — Rua do Loreto, 43 — LISBOA

O nosso brinde aos srs. assignantes

Mappa dos caminhos de ferro portuguezes

Já está em distribuição o interessante brinde que oferecemos aos nossos assignantes, o **mappa dos caminhos de ferro portuguezes**.

Esta distribuição tem sido morosa, porque, em Lisboa, o tempo chuvoso a dificulta, e, para a província, o empacotamento do mappa é trabalhoso.

Tambem tivemos que interromper o serviço de distribuição do mappa, nos ultimos dias, para tratar da saída d'este numero, recomeçando, porem, desde hoje, com a maior actividade.

De muitos assignantes da província temos recebido queixas de não terem ainda recebido.

Pedimos-lhes que socoguem a sua natural anciadade, por alguns dias — todos hão de receber, mas não podem receber todos ao mesmo tempo.

Como dissemos, o envio para a província e para os pontos affastados do centro de Lisboa é feito pelo correio, mas apesar do aumento do trabalho e despesa, resolvemos fazer o acondicionamento em um rolo, cujo envolucro recommendamos que seja aberto com todo o cuidado.

Os srs. assignantes que desejem que esse envio seja registado teem que enviar o importe do registo.

O nosso encadernador encarrega-se de preparar o mappa, pregado em panno e com reguas, pelo preço de 800 réis cada um. As pessoas que assim o quizerem terão a bondade de nol-o comunicar, antes de o receberem, ou de nol-o enviar, caso já o tenham recebido.

SUMMARIO

A extensão das nossas linhas ferreas	49 e	Pag.
Congresso nacional viticolo.	50	
Parte Official. — Portaria e decretos de 31 de Janeiro de 1895 do Ministerio das Obras Publicas.	51 e	
Bilhetes de ida e volta, ampliação dos prazos de validade.	52	
Senhais com as remessas	52	
Exposição no Porto	52	
Notas de viagem.—XV—Ainda Franfort.	53 e	
Congresso de caminhos de ferro	54	
O Sud-Express	55	
Parque da Avenida.	55	
Caminhos de ferro gratuitos.	55	
Parte financeira. — Revue de la Bourse de Paris, por L. Cretey. — Cotações das bolsas de Lisboa e estrangeiro. — Receitas dos caminhos de ferro	56 e	
O Norte de Hespanha	57	
Novas tarifas de passageiros na Russia.	58	
Linhos portugueses. — Distinção merecida — Ascensores de Lisboa — Estação central do Porto — Discussão sobre tarifas — Estação dos wagons-leitos — Os temporais	58	
Linhos hispano-islânicos. — Anulação de tarifas Bilbau a Santander — Calatayud-Teruel-Sagunto — Noguera Pallaresa	59	
Linhos estrangeiros. — Belgica — Russia — Inglaterra — Brazil — Republica Argentina	59	
Avisos de serviço.	60	
Arrematações	60	
Adjudications	60	
Casas recomendadas	61	
Agenda do viajante	61	
Anúncios	62	
Horário dos comboios em 16 de fevereiro de 1895	62	
Vapores a sahir do porto de Lisboa	64	

A extensão das nossas linhas ferreas

Como o nosso jornal, nenhum outro tem com certeza fornecido tão valiosos elementos para a história das vias ferreas portuguezas.

Hoje vamos dar uma nota absolutamente inedita, pela maneira por que a apresentamos, e, como é nosso costume, absolutamente exacta, da forma como sucessivamente essas linhas ferreas teem sido abertas à exploração, nota que faz parte de uma pequena memoria que destinamos ao proximo congresso de caminhos de ferro, que se deve reunir em Londres no corrente anno.

Permitte ella conhecer, a simples vista, qual a extensão das nossas linhas abertas à exploração em cada anno, desde 1856, e o total em exploração no fim d'esses annos. Por elle se vê que n'esse periodo de 38 annos, aquelles em que maior percurso foi aberto ao publico foram, por ordem de importancia, os de 1887, 1882, 1863 e 1864.

A linha de leste, começada em 1856, ficou concluida, pela abertura do troco de Elvas à fronteira hespanola, em 1863; a do sul, começada em 1857, só terminou em 1889, tendo interrompido os trabalhos desde 1870; a do norte principiou em 1863, para em 1877 se completar; a do sueste e seus ramaes abriu o primeiro troco n'aquelle mesmo anno, e o ultimo em 1887; da do Minho foi o primeiro troco entregue ao serviço publico em 1875 e o ultimo em 1888; n'aquelle mesmo anno começou o serviço da do Douro que só ficou de todo aberta em 1887. Tambem em 1875 foi aberta uma parte da da Povoa de Varzim, e o resto 6 annos depois.

A Beira Alta abriu por completo em 1882; a de Guimaraes, com diferença de quatro meses, em 1883-1884.

De 1887 até 1891 abriram as linhas do oeste; em 1887 a de Mirandella e em 1890 a de Vizeu. Os ramaes de Cintura de Lisboa e de Cascaes, e a linha Urbana começaram a fazer serviço de 1888 até 1891 e, finalmente, a Beira Baixa abriu em dois troços, um em 1891 e outro em 1893.

Desde o meado d'este ultimo anno até fim do que ha pouco acabou não tivemos abertura, de linha alguma, o que marca nm estacionamento em um tão largo periodo. E o peor é que não vemos surgir a esperança de que o anno corrente concorra com qualquer numero de importancia para aumentar o total de 2.339 kilómetros hoje em exploração.

A não ser os magros 2 kilometros da linha de Cascaes, de Alcantara ao Caes do Sodré, não vemos que outra linha ou troco de linha abra à exploração aé fin de 1895. Coimbra a Arganil, Vendas Novas a Sant'Anna, teem parada a construccion e não conseguirão dar prompto, n'esse periodo, qualquer troço; Guimaraes a Fafe, e Valle do Vouga, não começaram sequer a sua construccion.

Trechos de linhas abertos á exploração desde 1856 até hoje, sua extensão e total de kilometros abertos em cada anno

Número de ordem	Data	Trechos	Linhas	Extensão	Kilometros entregues á exploração (números redondos)			
					Durante o anno	Desde 1856		
1	1856	Outub.	30	Lisboa a Carregado.....	Leste	36,454	37	37
2	1857	Agosto	1	Carregado a Virtudes.....	"	13,866	14	51
3	1858	Maio	1	Virtudes a Sant'Anna.....	"	9,934	18	68
4	"	Junho	29	Sant'Anna a Ponte da Asseca.....	"	7,546		
5	1861	Janeiro	21	Barreiro a Vendas Novas.....	Sul	56,827		
6	"	"	"	Pinhal Novo a Setubal.....	"	12,800	77	145
7	"	Julho	1	Ponte da Asseca a Santarem.....	Leste	6,600		
8	1862	Nov.	7	Santarem a Abrantes.....	"	60,216	61	205
9	1863	Março	6	Abrantes a Crato.....	"	64,403		
10	"	Julho	4	Crato a Elvas.....	"	65,520		
11	"	"	8	Estarreja a Gaia.....	Norte	44,823		
12	"	Setemb.	14	Vendas Novas a Casa Branca.....	Sul	33,579	246	451
13	"	"	"	Casa Branca a Evora.....	Sueste	26,164		
14	"	"	24	Elvas á Fronteira.....	Leste	11,057		
15	1864	Fev.	15	Casa Branca a Beja.....	Sul	63,532		
16	"	Abrial	10	Taveiro a Estarreja.....	Norte	76,257	245	695
17	"	Maio	22	Entroncamento a Soure.....	"	79,048		
18	"	Julho	7	Soure a Taveiro.....	"	25,809		
19	1869	Nov.	2	Beja a Quintos.....	Sueste	19,293	20	715
20	1870	Dezemb.	20	Beja a Casevel.....	Sul	46,849	47	762
21	1871	Setemb.	5	Evora a Valle do Pereiro.....	Sueste	24,273	25	786
22	1873	Março	10	Valle do Pereiro a Venda do Duque.....	"	8,057	27	813
23	"	Dezemb.	22	Venda do Duque a Estremoz.....	"	18,682		
24	1875	Maio	21	Porto a Braga.....	Minho	53,878		
25	"	Julho	30	Ermezinde a Penafiel.....	Douro	30,311	120	933
26	"	Outub.	1	Porto á Povoa do Varzim.....	Povoa	27,680		
27	"	Dezemb.	20	Panafiel a Cahide.....	Douro	7,323		
28	1877	Janeiro	1	Nine a S. Bento.....	Minho	7,035		
29	"	Outub.	21	S. Bento a Barcellos.....	"	4,239	15	948
30	"	Nov.	5	Gaia a Porto.....	Norte	3,632		
31	1878	Fev.	24	Barcellos a Darque.....	Minho	26,477		
32	"	Abrial	14	Quintos a Serpa.....	Sueste	9,720		
33	"	Julho	1	Darque a Caminha.....	Minho	27,879	99	1:046
34	"	Agosto	7	Povoa de Varzim a Fontainhas.....	Povoa	15,640		
35	"	Setemb.	15	Cahide a Juncal.....	Douro	18,818		
36	1879	Janeiro	15	Caminha a S. Pedro da Torre.....	Minho	20,806		
37	"	Junho	3	S. Pedro a Segadães.....	"	2,559	62	1:108
38	"	Julho	15	Juncal a Regoa.....	Douro	38,371		
39	1880	Abrial	4	Regoa a Ferrão.....	"	15,913		
40	"	Junho	1	Ferrão a Pinhão.....	"	7,611	96	1:203
41	"	"	6	Torre das Vargens á Fronteira.....	R. de Caceres	71,640		
42	1881	"	12	Fontainhas a Famalicão.....	Povoa	13,795	14	1:217
43	1882	Julho	1	Figueira da Foz a Villar Formoso.....	Beira Alta	252,252	254	1:471
44	"	Agosto	6	Segadães a Valença.....	Minho	1,698		
45	1883	Setemb.	1	Pinhão a Tua.....	Douro	12,093	39	1:510
46	"	Dezemb.	31	Trofa a Vizella.....	Guimarães	25,299		
47	1884	Abrial	14	Vizella a Guimarães.....	"	8,122	9	1:518
48	1885	Outub.	18	Ramal de Coimbra.....	Norte	1,703	2	1:520
49	1887	Janeiro	10	Tua a Pocinho.....	Douro	31,678		
50	"	Fev.	14	Serpa a Pias.....	Sueste	13,038		
51	"	Abrial	2	Alcantara Terra a Cintra.....	Oeste	27,259		
52	"	Maio	5	Pocinho a Côa.....	Douro	9,061		
53	"	"	21	Cacem a Torres Vedras.....	Oeste	46,824	299	1:819
54	"	Agosto	1	Torres Vedras a Leiria.....	"	96,558		
55	"	Setemb.	29	Tua a Mirandella.....	Mirandella	54,680		
56	"	Dezemb.	9	Côa a Barca d'Alva.....	Douro	18,882		
57	1888	Maio	20	Xabregas a Bemfica.....	Cintura	7,133		
58	"	Junho	3	Casevel a Amoreiras.....	Sul	25,970		
59	"	Julho	17	Leiria á Figueira da Foz.....	Oeste	54,550	92	1:910
60	"	Novemb.	8	Campanhã a Porto (Alfandega).....	Minho	3,837		
61	1889	Junho	8	Amieira a Alfarellos.....	Oeste	16,500		
62	"	Julho	1	Amoreiras a Faro.....	Sul	113,830	149	2:059
63	"	Setemb.	30	Pedroucos a Cascaes.....	Cascaes	18,431		
64	1890	Junho	11	Lisboa Central a Campolide.....	Urbana	3,375		
65	"	Novemb.	25	Santa Comba Dão a Vizeu.....	Vizeu	49,558	59	2:118
66	"	Dezemb.	6	Alcantara Mar a Pedroucos.....	Cascaes	4,916		
67	1891	Maio	15	Concordancia do ramal d'Alfarelos.....	Oeste	0,627		
68	"	Agosto	10	Alcantara Mar a Alcantara Terra.....	Cascaes	0,511		
69	"	Setemb.	5	Chellas a Braço de Prata.....	Cintura	1,040	169	2:287
70	"	"	5	Sete Rios a Campolide.....	Urbana	0,607		
71	"	"	6	Abrantes á Covilhã.....	Beira Baixa	165,525		
72	1893	Maio	6	Senhora da Hora a Leça.....	Povoa	6,000	52	2:339
73	"	"	11	Covilhã á Guarda.....	Beira Baixa	46,286		

Entre os totaes que esta nota apresenta e os que se contam como extensão das nossas linhas em exploração, ha umas pequenas diferenças resultantes de arredondamentos.

Em quanto que, pela nota supra, os kilometros em exploração sommam 2:339, por outros calculos, como constam da relação que acompanha o nosso mappa dos caminhos de ferro portuguezes, elles são 2:344.

Vamos dar a explicação para que não nos accusem de dizermos aqui uma cousa e ali outra diferente:

Para o total que figura no mappa, os caminhos de ferro do Sul e Sueste figuram com 475 kilometros, quando, sommados metro a metro os diferentes troços, a extensão englobada n'aquelle rēde é de 473 kilometros.

Tambem sommando a extensão effectiva da rēde do Minho e Douro encontramos acima 340 kilometros, e, arredondando cada linha ou ramal, achamos 343.

N'estes dois pontos está a diferença de 5 kilometros, que acima notamos.

Separando pelas diferentes rēdes, temos que o total d'esta nota se subdivide em

	Extensão metrica	Kilometros arredondados
Rēde da Companhia Real	1.069.530	1.070
Sul e Sueste.....	472.614	473
Minho e Douro.....	339.369	340
Beira Alta.....	252.252	253
Mirandella e Vizeu.....	104.238	105
Povoa de Varzim.....	63.115	64
Guimarães.....	33.420	34
Total....	2.334.558	2.339

Além d'esta extensão de linhas, no continente, tem o nosso paiz mais, no Ultramar, as seguintes:

Loanda a Ambaca.....	kilometros	287
Beira, Fontesvilla a Chimoio....	"	192
Lourenço Marques.	"	89
Mormugão.....	"	82
Total no Ultramar....	"	650

O total das linhas ferreas em exploração assentes em terreno portuguez (sem contar as linhas de tremvias, embora por tracção a vapor — Porto a Leça e Braga ao Bom Jesus) é, pois, de 2:989 kilometros. A media de construcção por anno, pelo que se refere ás linhas do continente, dá 58,475 por anno, visto que a inauguração dos primeiros trabalhos teve lugar em 7 de maio de 1853 e a abertura do ultimo troço foi em 11 do mesmo mez de 1893, 40 annos e 4 dias depois.

Congresso Viticola Nacional

Encerrou já os seus trabalhos este congresso, um dos mais importantes que se tem reunido em Lisboa e de mais proficuos resultados para o paiz.

Discutiram-se ali questões de grande valor para o desenvolvimento da industria especial de que se tratava, e discutiram-se, devemos dizer-l-o, com interesse verdadeiro e provada competencia, por parte de muitos dos oradores.

Depois, este congresso teve, para nós, uma feição muito sympathica, porque é a satisfacção do desejo que sempre, n'este jornal e em toda a parte, temos manifestado, de ver os interessados, os praticos e os estudiosos de qualquer assumpto pôr-se em actividade, reunir-se, dar mostras de si e tratar de promover o bem

da classe e com elle o da patria, em vez de se conservarem indolentes e indiferentes ás questões que mais de perto os tocam, como desgraçadamente temos visto em tantos casos.

Depois, o congresso viticola não tinha os attractivos das grandes festas em sua honra, dos luxuosos bailes, dos abundantes banquetes que costumam ser oapanhio das conferencias d'este genero que, já por costume, os concorrentes consideram um puro pretexto para um certo tempo de distracção, em que se gosa muito e nada se trabalha.

As sessões do congresso viticola foram, pelo contrario, laboriosas e successivas, dia e noite; extensos os relatorios apresentados, bem estudadas as suas conclusões, complexas as questões a discutir, tanto no campo theorico como no pratico, e os effeitos d'esta reunião hão de ter uma grande influencia no renascimento d'esta industria no paiz.

Não cabe — nem por sombras — nas columnas do nosso jornal a resenha do que se passou n'aquellas oito sessões magnas, a que concorreram milhares de viticuladores, e nas muitas sessões parciaes de commissões que se reuniram todas as noites, nem podemos, com sentimento, analysar os preciosos documentos e relatorios ali apresentados, d'entre os quaes sobresae o valiosissimo trabalho de um homem que reune á sua maior competencia a mais provada intelligencia e a maior nobreza de caracter — o sr. visconde de Chancelleiros.

Mas, das poucas sessões a que as nossas occupações nos permittiram assistir e dos extractos das demais, que avidamente lemos nas folhas diarias, não podemos deixar de concluir que a associação de agricultura prestou um relevante serviço ao paiz reunindo este congresso e que elle esteve sempre á altura da elevada missão que lhe competia.

Agradecemos o convite com que fomos honrados.

PARTE OFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Repartição do commercio

Sua Magestade El-Rei ha por bem exonerar os engenheiros Antonio José Antunes Navarro, director das obras publicas do distrito de Lisboa, e Basilio Alberto de Sousa Pinto Junior, director das obras publicas do distrito de Castello Branco, da commissão de membros do conselho de administração da companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, de que foram provisoriamente encarregados por portaria de 17 de dezembro de 1894, e em cujo desempenho se houveram com muito zélo e intelligencia.

Paço, em 31 de janeiro de 1895.—Arthur Alberto de Campos Henriques.

Attendendo ao merecimento e mais partes que concorrem no conselheiro d'estado Augusto Cesar Barjona de Freitas, ministro d'estado honorario: hei por bem nomeal-o membro do conselho de administração da companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, nos termos dos artigos 6.^o, 22.^o e 68.^o dos estatutos que acompanharam o convenio approvado e homologado entre a referida companhia e os seus credores.

O ministro e secretario d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria, assim o tenha entendido e faça executar. Paço, aos 31 de janeiro de 1895.—REI.—Arthur Alberto de Campos Henriques.

Attendendo ao merecimento e mais partes que concorrem no engenheiro Vicente Carlos de Sousa Brandão: hei por bem nomeal-o membro do conselho de administração da companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, nos termos dos artigos 9.^o, 22.^o e 68.^o dos estatutos, que acompanharam o convenio approvado e homologado entre a referida companhia e os seus credores.

O ministro e secretario d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria, assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 31 de janeiro de 1895.—REI.—Arthur Alberto de Campos Henriques.

Attendendo ao merecimento e mais partes que concorrem no conselheiro Ernesto Madeira Pinto: hei por bem nomeal-o membro do conselho de administração da companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, nos termos dos artigos 9.^º, 22.^º e 68.^º dos estatutos, que acompanharam o convenio aprovado e homologado entre a referida companhia e os seus credores.

O ministro e secretario d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria, assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 31 do janeiro de 1895.—REI.—Arthur Alberto de Campos Henriques.

Attendendo ao merecimento e mais partes que concorrem no conselheiro João Marcellino Arroyo, ministro d'estado honorario: hei por bem nomeal-o membro do conselho de administração da companhia real dos caminhos de ferro portuguezes e membro da sua comissão executiva, nos termos dos artigos 9.^º, 22.^º e 68.^º dos estatutos, que acompanharam o convenio aprovado e homologado entre a referida companhia e os seus credores.

O ministro e secretario d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria, assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 31 de janeiro de 1895.—REI.—Arthur Alberto de Campos Henriques.

Attendendo ao merecimento e mais partes que concorrem no conselheiro Frederico Gusmão Arouca, ministro d'estado honorario: hei por bem nomeal-o membro do conselho de administração da companhia real dos caminhos de ferro portuguezes e membro da sua comissão executiva, nos termos dos artigos 9.^º, 22.^º e 68.^º dos estatutos, que acompanharam o convenio aprovado e homologado entre a referida companhia e os seus credores.

O ministro e secretario d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria, assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 31 de janeiro de 1895.—REI.—Arthur Alberto de Campos Henriques.

Bilhetes de ida e volta, ampliação dos prazos de validade

A companhia real resolveu conceder que os bilhetes de ida e volta ordinarios possam ser ampliados, uma ou duas vezes, por metade do seu tempo de validade, mediante o pagamento, de cada vez, de 10 % do custo do bilhete.

Esta concessão, que em breve começará a vigorar, é de grande vantagem, especialmente nos bilhetes a longo percurso em que o prazo, já de si, é mais largo e que assim fica elevado ao duplo.

Um passageiro com bilhete de ida e volta de Lisboa ao Porto ou vice-versa, por exemplo, que tem cinco dias de prazo para o regresso, poderá por esta forma regressar no fim de 11 dias da data em que comprou o bilhete.

E caso vulgar, pessoas que tomaram bilhete de ida e volta terem, ou por ocupação ou por doença, que se demorar no ponto de destino mais tempo do que esperavam e perderem assim o bilhete de volta, ou serem forçados a cedê-lo a especuladores que o tomam por uma bagatella para negociarem com elle.

Com esta nova disposição a companhia, ao mesmo tempo que evita estes negocios de uns e prejuizo de outros, dá mais uma vantagem ao publico.

Senhas com as remessas

Para facilitar os transportes de peixe, caça, criação e flores que se destinam aos mercados e que convém sejam retirados logo á chegada dos comboios, não tendo os consignatarios que esperar pela senha remettida pelo correio, a companhia real resolveu que n'estas expedições, as senhas possam ser enviadas junto á escrituração das remessas, quando o remettente assignar na nota d'expedição a seguinte reserva:

«Peço que a senha d'esta remessa siga com a mesma, para ser entregue ao consignatario ou a quem de

sua parte se apresente a reclamar-a, ficando a companhia isenta de toda e qualquer responsabilidade pelo extravio da referida senha ou pela indevida entrega tanto da senha como da remessa.»

Exposição no Porto

Abriu no dia 3 nas salas da associação Industrial Portuense uma curiosa exposição dos materiaes, desenhos, projectos, etc., referentes á linha de Loanda a Ambaca, ultimamente premiados com a medalha de ouro na exposição de Antuerpia.

N'uma das salas vê-se ao centro, sobre uma mesa, numerosos moldes, em madeira, de varias peças que a miúdo é necessário substituir nas locomotivas pela deterioração das existentes.

Todos estes moldes foram executados pelo pessoal indígena, empregado nas officinas da companhia.

Aos lados veem-se, alem do perfil orographico do caminho de ferro em execução, desenhos de todo o material fixo, como guindastes, varios machinismos, etc., plantas das estações e apeadeiros, armazens, depositos, enfim tudo quanto constitue o material fixo de uma via ferrea. Egualmente estão ali tambem planta e perfil orographico, segundo os estudos feitos, da linha além de Ambaca, até Malange.

Na sala seguinte acha-se uma collecção completa de photographias das locomotivas, wagons, estações, incluindo a de Loanda, officinas, varios machinismos, pontes, trincheiras, viaductos, pessoal, aspectos da linha em diversos pontos, prospectivas de varios sitios pittorescos, bem como de vistas da solemnidade da inauguração do caminho de ferro, da cidade de Loanda e dos seus principaes edificios e locaes.

Tambem ali se vêem travessas de ferro, que substituem as de madeira, para o assentamento dos rails, e que são do systema Z inventado pelo nosso bom amigo o sr. engenheiro P. Willemin, de Bruxellas, que tem sido correspondente da companhia, na Belgica, e a quem a companhia deve importantes serviços.

A exposição tem despertado o maior interesse e é bom que seja frequentada pelo publico para que elle tome conhecimento dos detalhes d'esta importante linha ferrea africana.

Bem andou o conselho de administração da companhia em fazer esta exposição.

NOTAS DE VIAGEM

XV

Ainda Francfort

Disse eu, no anterior artigo, que me encaminhava para o centro da cidade.

Perto do já mencionado Rossmarkt entrei n'uma praça arborizada, o «Götheplatz», com a estatua colossal d'este principe dos poetas allemaes, cujo berço foi Francfort. No fim d'esta praça está o theatro velho, edificação pobre e simples que já tem mais de 100 annos, e onde se representaram as primeiras obras do joven Göthe. Por detraz do theatro eleva-se a nova Bolsa, edificio monumental, cuja imponente belleza a acanhada praça do mesmo nome não deixa apreciar.

A pouca distancia, e seguindo uma das ruas de mais movimento, a «Bockenheimer Strasse», encontrei-me n'uma enorme praça, tendo a dois lados magnificos predios, e, nos restantes, jardins e parques publicos, no meio dos quais se ostenta o theatro novo, «Opernhaus», cuja

construcción relembar a da opera de Paris, tanto exterior como interiormente.

Aqui tomo logar n'um dos numerosos tremvias que passam, pequenos e elegantes, puxados por um só cavalo, e que em 15 minutos me leva ao «Palmengarten».

Os carros teem uma indicação tão simples e clara do destino que levam, que é para admirar que este sistema não seja adoptado em todas as cidades.

Aos lados, por cima das janellas, ha uma taboleta que indica os dois destinos assim :

<--< Palmengarten — Zoologischer Garten >-->

Facilmente o passageiro, mesmo que não conheça a cidade, sabe qual o destino do carro e qual o ponto de onde elle veiu, segundo o vê andar na direcção de uma ou de outra das settas indicadoras.

E' de notavel belleza a avenida por onde vamos (chaussée de Bockenheim), guarneida de ambos os lados por velhas arvores, «villas» elegantes, umas de uma nobre simplicidade, outras de uma riqueza de ornamentação um tanto sobrecarregada, todas no meio de lindos jardins magnificamente tratados.

Não chega ali o ruido das campainhadas dos tremvias : os millionarios pôdem, sem ser perturbados, cortar os seus coupons. Ali não ha lojas nem restaurantes, ali não é terreno para o pequeno burguez.

O Palmengarten é uma notabilidade de primeira ordem (e não será facil encontrar estabelecimento que se lhe assemelhe) dedicada parte á sciencia, mas principalmente ao prazer. Um extenso e delicioso parque com as mais soberbas manifestações da arte de floricultura, no meio do qual se eleva a casa de reunião, semelhante á do jardim zoologico, e em cuja trazeira se acha a estufa que dá o nome ao jardim.

Esta estufa está repleta de palmeiras, fetos arboreos e outras plantas tropicaes, cada uma das quaes, n'aquelas latitudes, constitue uma preciosidade. Tudo isto arranjado com tanta arte, que o visitante não pôde deixar de se extasiar.

Para attrahir concorrência ao jardim, cuja entrada custa um marco, ha todos os dias 2 concertos; além d'isso, espalhados pelo parque, recintos com balouços e outros jogos para creanças, um grande lago sulcado de numerosos botes pequenos, tiro ao alvo, camara escura, labyrintho, pista para velocipedes que, no inverno, é transformada em lago para os patinadores fazerem os seus hygienicos exercícios.

E' no Palmengarten que o mundo elegante de Francfort vem exhibir as suas toilettes.

Sente-se o visitante ali n'uma atmosphera de riqueza, de ostentação, que, ao mesmo tempo que o deslumbra, até certo ponto o amesquinha. Extranho a todos, com os seus fatos mais ou menos fanés pelo aperto dentro da malla, o viajante esquia-se de atravessar aquelles grandes grupos de damas, de cujos collos, orelhas e pulsos pendem riquíssimos adereços de custosas pedrarias.

Francfort, ao mesmo tempo que se liga a muitos factos politicos da Allemanha, é o emporio da riqueza do sul do paiz, tendo sido sempre uma importante cidade commercial, muito antes de um Rothschild a ter elevado á categoria de uma das primeiras cidades allemãs.

Quando sahi do jardim das palmeiras fui ao cyclorama, que fica na rua em frente, e què, francamente, nada vale para a importancia que lhe dão. D'ahi, começava a escurecer, olhei para o relogio, muito persuadido que seriam umas 7 horas. Pois eram quasi 9; e ainda se via uns restos de sol ! Differença de latitude, accrescentado com a do meridiano da Europa central, ado-

ptado em toda a Allemanha com a qual eu não contava.

Tratei de jantar — ou de ceiar — no hotel Union, onde me alojara, e depois vim para as ruas ver a cidade de noite.

Ver Francfort de noite, quer dizer, ver que ha ruas, ladeadas de casas e cobertas pelo céu.

Estabelecimentos — todos fechados — apenas uma ou outra rarissima cervejaria ou loja de tabacos ; moradias ás escuras, os habitantes dormem ; alguns carros americanos pelas ruas ; transeuntes poucos, theatros fechados.

O que fazer, quem não sabe onde entreter algumas horas ?

Vi no meu horario que um bom numero de comboios chegava de noite. Pois vamos ver a estação, aproveitando para ver se por lá tinha meio de saber a morada de um amigo muito querido, de Lisboa, que eu sabia que estava em Francfort e tinha um parente empregado da estação.

Fui até lá !

A grande praça á frente da estação estava clara como de dia, quando lá cheguei. Dois enormes mastros com luz electrica produziam esta esplendida illuminação. Tambem o interior da gare estava semeado de luzes e quando atravessava maravilhado os formosos recintos cheios de luz e movimento, pude deitar um olhar para o interior da «sala dos principes» que casualmente se achava aberta. Reflecti que uma cidade, tão rica de recordações e de... dinheiro, como Francfort, tem direito a possuir tambem uma estação que é a maior e a mais bella do continente e cuja edificação custou 35 milhões de marcos, isto é, cerca de 8.000 contos de réis!

Regressei então pela Taunusstrasse e, sem saber que fazer, resolvi... ir vêr uma cervejaria que era a unica distracção permittida.

E verdadeira distracção é vêr como certos sujeitos ha que bebem, sem interrupção, 6, 8 e mais enormes canecas de cerveja, no que as respectivas esposas e filhas os acompanham sem fraquejar.

As canecas teem uma tampa de estanho que todos fecham cuidadosamente assim que as tiram da boca.

Entre certa classe ha um costume original ; quando, entre varios amigos, um não fecha a tampa da caneca, os outros põem-lhe sobre ella as suas, em pyramide, e o esquecido tem que pagar cerveja para encher todas aquellas canecas.

Deve ser uso inventado por algum industrioso fabricante de cerveja.

No dia seguinte tinha que partir para Moguncia, como nós dizemos, para Mayence, como os franceses dizem, ou para Mainz, que é o nome allemão. Fui para o hotel, e, ao deitar-me, achei carradas de razão aos franc-forestenses... que ás 9 horas já estão a dormir.

Congresso de caminhos de ferro

O programma da 5.^a sessão d'este congresso que, no proximo mez de junho, se deve realizar em Londres, é o seguinte:

1.^a secção — Via e Obras

1.^º *Consolidação das vias e sua appropriação ao aumento de velocidade dos comboios.* — Modelo da via que deverá ser adoptada nas linhas percorridas por comboios de grande velocidade. Consolidação gradual da resistencia das vias existentes, de forma a permitir o

augmento da velocidade. Perfil do carril. Determinação dos esforços dynamicos sustentados. Resultados da experientia. Condições da fabricação e natureza do metal dos carris. Comparação do aço brando com o duro. Aços fabricados pelo processo acido no apparelho de conversão Bessemer, e pelo basico no mesmo apparelho, assim como por um ou outro systema no forno Martin. Juncções dos carris: esforços sustentados pelos mesmos. Construcción das juncções, assegurando a resistencia uniforme da via em todas as suas partes; carris com coxins e carris Vignols. Travessas: qualidade, dimensões e separação das mesmas. Balastro: sua natureza, condições e collocação.

2.^o Pontos especiaes da via.—Meios a empregar, a fim de suprimir a diminuição da marcha dos comboios rápidos, evitando os choques á passagem dos pontos especiaes da via, taes como: curvas de pequeno raio, rampas de grande extensão, agulhas tomadas de ponta, cruzamentos de passagens de nível, pontes giratorias, etc., etc.

3.^o Bifurcações.—Condições favoraveis para a construcção de bifurcações nas vias destinadas a comboios rápidos, afim de se evitar, em absoluto, a diminuição de velocidade. Disposições convenientes a estabelecer para as agulhas nos cruzamentos. Meios efficazes de manter a velocidade dos comboios, supprimindo o aumento de elevação dos carris nas curvas das bifurcações.

4.^o Construcção e ensaio das pontes metallicas.—Determinação das quantidades de metal admittidas e que se devem aceitar nas pontes dos caminhos de ferro, tendo em conta as prescripções que regem nos diferentes paizes. Natureza e valor dos processos das diversas administrações ferro-viarias para as provas inicias e periodicas nos tramos metalicos. Importancia real que se deve atribuir a estes ensaios, averiguando a possibilidade de serem considerados como meio experimental para estabelecer as condições effectivas de solidez e o gráu de segurança das pontes metalicas.

2.^a secção — Tracção e Material

5.^o Caldeiras, fornalhas e tubos das locomotivas.—Caldeiras e fornalhas d'aço. Esforços experimentados no serviço e condições para a recepção das grelhas. Tubos de ferro. Meios para evitar as fugas nas placas tubulares. Accção nociva exercida pelas aguas de alimentação sobre as caldeiras e tubos. Systemas de depuração. Programma das experiencias necessarias para o aumento da producção do vapor; resultado produzido pelos tubos, conforme o diametro, o comprimento, o sistema de construcção, as suas disposições no gerador e o metal proprio.

Experiencias sobre a influencia do volume da caixa de fumo e das diferentes fórmulas das chaminés e dos obturadores para as faúlhas. Experiencias sobre os diferentes systemas de escape, e sobre a influencia produzida pela velocidade na producção do vapor.

6.^o Locomotivas de comboios de grande velocidade.—Disposição dos motores de vapor mais adquados para as grandes velocidades. Emprego de altas pressões e applicação de principios combinados. Distribuições aperfeiçoadas e valvulas equilibradas. Condições a admittir na construcção das locomotivas a fim de diminuir a intensidade dos esforços dynamicos sobre a via.

7.^o Vehiculos e comboios de grande velocidade.—Tipos de carruagens para comboios de grande velocidade e longo percurso. Wagons fortes e flexiveis. Aperfeiçoamentos a adoptar nas disposições internas. Diferentes systemas calorificos e de illuminação.

8.^o Tracção electrica.—Estudo geral d'este systema de tracção.

3.^a Secção — Exploração

9.^o Acceleração nos transportes de mercadorias.—Influencia da velocidade dos transportes sobre as despesas de tracção, e utilização, por um lado, do material correspondente á sua importancia, e, por outro, relativamente ao desenvolvimento das instalações fixas..

10.^o Manobras nas estações.—Meios de acelerar e regulamentar o movimento de mercadorias. Disposições das estações destinadas á composição dos comboios. Emprego de meios mechanicos e electricos nas manobras das estações.

11.^o Signaes.—Aperfeiçoamentos recentes nos apparelhos de *block-system* e de *interlocking-system*, especialmente sob o ponto de vista da economia nas suas instalações. Signaes nos tunneis. Meios a empregar para evitar as collisões nos pontos perigosos da rede, percorridos a grande velocidade, no caso de não se haver dado pelos signaes de paragem. Substituição dos signaes de cores por outros de fórmulas geometricas, a fim de evitar os perigos occasionados pelo daltonismo ou por falta de attenção visual.

12.^o Expedição e camionagem.—Organização do serviço de expedição e camionagem para a entrega e recepção, no domicilio, das mercadorias expedidas pelos caminhos de ferro.

4.^a secção — Serviço geral

13.^o Organização dos serviços.—Organização dos serviços administrativos centraes e exteriores, nas diversas rôdes dos diferentes paizes.

14.^o Regulamento contencioso.—Regulamento das questões que se originem entre as administrações, com relação ao transporte de mercadorias.

15.^o Quadrante ou relogio de 24 horas.—Introdução, nos horarios, da numeração continua das horas, de 1 a 24, e a divisão da hora em 100 graus. Estado da questão. Applicações parciaes nos diferentes paizes. Vantagens para o publico e para o serviço ferro-viario. No caso de se julgar necessaria a modificação dos mostradores dos relogios, estabelecer o modo da sua realização.

16.^o Systema decimal.—Generalização e adopção do systema decimal em todos os calculos relativos á construcção e exploração dos caminhos de ferro. Modo de favorecer a introducção do systema metrico nas nações onde não esteja estabelecido.

5.^a secção — Caminhos de ferro economicos

17.^o Affluentes dos transportes.—Meios empregados nas administrações das grandes linhas para facilitar o estabelecimento ou a exploração dos caminhos de ferro economicos affluentes.

18.^o Arrendamento da exploração dos caminhos de ferro economicos.—Indicação dos paizes nos quaes esse arrendamento se tem applicado, designando as condições e os resultados obtidos.

19.^o Depositos nos caminhos de ferro economicos.—Examinar se deve situar-se o deposito principal a meio ou n'uma das extremidades da linha.

20.^o Freios nos caminhos de ferro economicos.—Estudo dos diversos systemas de freios applicados nos caminhos de ferro economicos. Suas condições technicas e de segurança.

O SUD-EXPRESS

Na conferencia internacional dos horarios dos comboios de verão que se realizou em Florença, nos dias 12 e 13 de dezembro passado, ficou assente que o comboio *sud-express* passe a ser feito, entre Medina del Campo e Lisboa, pelas linhas de Salamanca e Beira Alta, isto é, seguindo de Medina por Salamanca, Villar Formoso, Pampilhosa e linha do Norte e vice-versa, em lugar de vir por Madrid-Valencia de Alcantara.

Este novo itinerario offerece consideraveis vantagens: encurtamento de distancia, redução de tempo, diminuição de preço e maiores attractivos de trajecto.

Kilometros

A distancia de Lisboa a Paris, por Madrid, é hoje:	
Lisboa á fronteira.....	253
Fronteira a Madrid	411
Contorno de Madrid	10
Madrid a Hendaya	633
Hendaya a Bordeus	233
Bordeus a Paris.....	585
Total.....	2.125

Por Salamanca é:

Lisboa á Pampilhosa	292
Pampilhosa a Villar Formoso.....	202
Villar Formoso a Salamanca	125
Salamanca a Medina	77
Medina a Hendaya	433
Hendaya a Bordeus.....	233
Bordeus a Paris	585
Total.....	1.894

A economia é, pois, de 231 kilometros ou quasi 11 % do percurso actual.

Ora se, em tempo, se gasta actualmente 48^h10' em sentido ascendente e 46^h13' em descendente (tendo em vista as diferenças de meridiano) segue-se que, na mesma proporção da marcha commercial se poderá encurtar o tempo em 5^h17' em sentido descendente e 5^h5' no descendente, o que reduzirá aquelle trajecto a 42^h53' e este a 41^h8', o que é muito importante.

No que respeita ao preço, o de hoje, reputando a peseta a 200 réis e o franco a 225, é:

Lisboa á fronteira.....	5 ^h 030
Fronteira a Madrid (51,20 pesetas).....	10 ^h 240
Madrid a Hendaya (72,80 pesetas).....	14 ^h 560
Hendaya a Bordeus (26,10 francos).....	5 ^h 872
Bordeus a Paris (65,50 francos).....	15 ^h 738
Total.....	50 ^h 440

Por Salamanca será:

Lisboa a Pampilhosa	4 ^h 750
Pampilhosa a Villar Formoso.....	4 ^h 010
Villar Formoso a Salamanca (15,10 pesetas). .	3 ^h 020
Salamanca a Medina (8,90 pesetas).....	1 ^h 780
Medina a Hendaya (49,80 pesetas).....	9 ^h 960
Hendaya a Paris (91,60 francos).....	20 ^h 610
Total.....	44 ^h 130
Economia, pois, de.....	6 ^h 310

que tambem não é para desprezar.

A quarta vantagem é a belleza do percurso, incomparavelmente superior, por Salamanca, á do percurso por Madrid e linha do Tejo.

Para o serviço de Madrid as companhias porão um carro wagon leito nos comboios ordinarios, entre Lisboa e aquella cidade.

Parque da Avenida

Foi aprovada, em sessão da camara municipal de 5 do corrente, a proposta de mr. Lusseau para a construcção do Parque da Avenida da Liberdade, com as modificações propostas pelos srs. Ressano Garcia e Martinho Guimaraes e concordadas com o proponente.

Nessa sessão esclareceram-se varios pontos da primeira proposta, um dos quaes foi o que levantou os nossos protestos — a entrada do publico no parque — ficando assente que, logo depois de concluido, o parque será franqueado ao publico, sendo a entrada unicamente paga nos dias de grandes festas.

Assim está bem, mas não nos pareceria de mais que ainda este ponto se esclarecesse, fixando um certo limite a estes dias, porque facil será ao concessionario illudir esta disposição, chamando grande festa a qualquer illuminação ou concerto de modesta philarmonica que ali dê.

Emfim, do mal o menos.

Caminhos de ferro gratuitos

A sympathica utopia da creaçao de caminhos de ferro gratuitos está sendo tratada pelo *Jornal de Bruxellas*, que ha tempos tem defendido calorosamente a ideia, já em tempo tratada, um pouco humoristicamente, no parlamento belga.

Segundo o nosso collega, se effectivamente o projecto é de difficil realização, não deixa, no entanto, de ser praticavel, militando a seu favor varios precedentes.

Tomando para exemplo as antigas estradas, pontes, canaes, vias fluviales, etc., em que, antigamente, se pagava portagem, hoje, na sua quasi totalidade, isentas d'esse encargo, e abertas á livre circulação do publico, e nos quaes, no entanto, os poderes publicos empregaram enormes capitais, que actualmente não usufruem renumeração de especie alguma, o articulista entende que o mesmo se deve fazer com os caminhos de ferro, pois que uma via ferrea é tambem uma estrada, com a simples circumstancia de só dever ser transitada por meio de locomotivas rebocando as respectivas carruagens, e o facto de serem postas á disposição do publico estas carruagens não offende, em theoria, o principio já consignado nos casos acima citados.

O que é necessario, porem, salvaguardar, é a industria dos transportes, exercida pelo Estado ou por empresas, mas a resolução do problema parece facil, conciliando-se todos os interesses, desde que a circulação ferro-viaria, gratuita, obedeça aos seguintes principios geraes:

O transito gratuito em caminhos de ferro só seria concedido em carruagens de 3.^a classe.

Quanto a bagagens, mercadorias e volumes, ou á passagem nas outras classes superiores, o que representaria um conforto supplementar, ahi começariam os dominios da industria propriamente dita e o pagamento seria necessario e indispensavel.

Para mais defender a sua ideia, considerando a realizable, n'um futuro mais ou menos proximo, o escriptor vale-se do argumento de que a maior parte dos lucros das administrações de caminhos de ferro advem, principalmente, da circulação de mercadorias.

Graças aos progressos do nosso seculo, as despesas de viação decresceram d'um modo assombroso, progressão que continuará necessariamente no futuro, e quando as despesas do estabelecimento dos caminhos de ferro estiverem integralmente amortizadas, decerto

se ha de resolver, como fôr de justiça, ácerca do destino das rôdes ferro-viarias em exploração.

São estas as razões em que se funda o *Jornal de Bruxellas* para continuar a sua campanha a favor da creaçao dos caminhos de ferro gratuitos, solução que nos parece tão longiqua que não temos esperança, por muito que vivamos, de a vêr posta em execução.

Mesmo porque, a estabelecer-se o *transporte gratis* sobre as vias ferreas, não sabemos porque igual principio se não deveria estabelecer nas estradas, por meio de carros correspondentes ás carroagens de 3.^a do caminho de ferro, e nos rios por meio de barcas.

Isto nos prova que por toda a parte ha sonhadores.

PARTE FINANCEIRA

REVUE DE LA BOURSE DE PARIS

Paris, le 11 février 1895.

A la tempête a succédé le calme plat, car depuis un mois d'importants changement se sont produits : aujourd'hui les motifs de tranquillité se succèdent et la Bourse ne demandant que leur continuation envisage l'avenir avec confiance.

La hausse se poursuit d'ailleurs avec une sage lenteur pour les fonds français déjà arrivés à des cours satisfaisants, et elle s'accompagne avec un peu plus de vigueur pour les fonds Etrangers.

Nous inscrivons le 3% à 103,30 fr., l'amortissable à 101,15 fr. et le 3 1/2 à 107,90 fr.

A la faveur de nos rentes, l'*Italien* s'avance à 88,25 fr. gagnant 1,25 fr. en quinzaine de jours — il est difficile d'expliquer ce mouvement, car les nouvelles financières de l'autre côté des Alpes sont plus mauvaises que jamais, et les résultats budgétaires du 1.^{er} semestre 1894-95 constatent un déficit important.

L'*Extérieure* cote 76 3/4 — Les *Cuba* 6% sont à 502 fr. et les 5% à 463.

Le *Portugais* se négocie entre 25 1/8 et 25 1/4.

Les *Fonds Egyptiens et Hongrois* tout en étant très fermes ne varient pas sensiblement.

Les *Fonds Russes* éprouvent certains dénivelllements. Si le 4% 1880 est en progrès, l'*Orient* reste un peu en arrière : le second s'est avancé assez notablement en raison d'arbitrage ; la réalisation des bénéfices acquis le rapproche de la parité avec le 4%.

Les *Fonds Turcs* sont relativement calmes. La *Série D* est à 26,50 fr., la *série C* à 29,22 fr., la *Priorité* à 490 et la *Douane* à 507 fr.

La *Banque de France* avance à 3940 fr. — Il se peut que la perspective d'un renchérissement de l'escompte à Londres et plus tard sur les autres places ait contribué à cette reprise. — Le public vient d'être informé qu'une nouvelle organisation du service des dépôts à la Banque lui permet d'effectuer désormais la vérification des listes de tirage pour les valeurs étrangères. La Banque rendra gratuitement ce service aux déposants, sous la seule réserve qu'elle n'assumera de ce chef aucune responsabilité.

Le *Comptoir National d'Escompte* est soutenu à 570 fr. ; un coupon de 12,50 fr. a été détaché cette semaine.

La *Générale* vaut 490 fr. en attendant le pair à son bilan de décembre figure une augmentation considérable du portefeuille commercial.

Le *Crédit Industriel* se tient à 545 fr. Les bénéfices de l'exercice écoulé étant les mêmes, à 50000 fr. près, que ceux de 1893, il n'y a pas de modifications de dividende à prévoir.

Le *Crédit Lyonnais* reste à 813 fr.

Le dividende sera probablement fixé à 30,50 fr. Le bilan au 31 décembre 1894, comparé avec celui du 30 novembre, présente les différences suivantes :

A l'actif, il y a augmentation de 13.654.816 fr. sur les espèces en caisse et dans les banques, de 10.176.098, sur les reports, de 44.515.738 sur les comptes courants, de 1.610.227 sur les avances, crédits, sur nantissements ou sur garanties et reports, de 4.151.871 sur actions, bons, obligations, rentes et de 4.641.323 sur les comptes d'ordre et divers; la seule diminution porte sur le portefeuille, elle s'élève à 13.111.387 francs.

Au passif, un chapitre unique est en diminution, celui des dépôts et bons à échéance fixe pour 1.487.805 fr., tandis que les dépôts et bons à vue gagnent 3.966.122, les comptes courants 47.848.15, les acceptations 12.460.742 fr., et les comptes d'ordre 3.080.878 fr. Le total des opérations est en plus-value de 65 millions.

Le *Crédit Mobilier* est sans affaires à 55 fr.

La *Banque des Pays-d'Autrichiens* s'inscrit à 600 fr. et le *Crédit foncier d'Autriche* à 1.440 fr.

La *Banque ottomane* fait preuve de sa fermeté habituelle à 680 fr.

Le *Crédit foncier Egyptien*, dont le dividende a été définitivement fixé à cinq fr. net, est à 461 fr.

Le *Mobilier Espagnol* vaut 80 fr.

Les transactions sont nombreuses sur les actions des *grandes compagnies* — ou cherche à reprendre en sous-œuvre la campagne de baisse, en parlant de l'annulation possible des conventions de 1893. Les recettes laissent beaucoup à désirer par suite des neiges et de la température qui se fait sentir sur toutes les régions de la France. La moins value du 1.^{er} au 28 janvier atteint 1.667.637 fr. pour l'ensemble des six grands réseaux.

L'Est cote 955 fr., le *Lyon* 1.447,50, le *Midi* 1300, le *Nord* 1790, *l'Orléans* 1575 et *l'Ouest* 1110 fr.

Le *Bone à Guelma* est à 698 fr., *l'Est-Algérien* à 600 fr. et *l'Ouest-Algérien* à 597 fr.

Le *Sud de la France* gagne une dizaine de francs à 250 fr., l'obligation s'avance à 415 fr.

Le *Médoc* clôture 315 fr. La souscription aux obligations nouvelles a obtenu un plein succès ; les obligations réductibles ont été souscrites trois fois environ. Le coupon arriéré des obligations anciennes (janvier 1895) a été payé aujourd'hui 11 courant.

Les annuités *Lérouville* oscillent entre 567 fr. et 570 fr.

Les annuités *Orléans-Châlons* valent 600 fr. (ex-coupon de 12,50 fr.)

Les actions *Autrichiens* finissent à 815 fr. La conversion des obligations, si elle a lieu prochainement, sera l'événement financier du mois. Les recettes de la décade du 21 au 31 janvier sont en augmentation de 52.745 fr. ce qui réduit à 196.292 fr. la diminution depuis le 1.^{er} janvier.

Les *Lombards* sont bien tenus à 240 fr.

Le *Nord-Espagne* varie de 115 à 117,50 fr. ; les *Andalous* de 185 à 190 ; les *Portugais* s'inscrivent fermes à 52,50 ; les obligations sont activement traitées à 124 fr. et 125 fr.

Les *Méridionaux d'Italie* gagnent quelques points à 635 fr.

Le *Suez* monte toujours, nous le retrouvons à 3220 fr. La *part fondateur* vaut 1370 fr. La *Société Civile* 2275. La spéculation continue d'espacer l'augmentation de travail par le passage des divers transports pour Madagascar.

Le *Panama* est délaissé à 10 fr.

Le *Gaz Parisien* s'inscrit en reprise sensible à 1090 fr.

Les *Omnibus* se traitent à 1075 ; la *Jouissance* à 566,25 fr. La période de froid rigoureux a influé défavorablement sur les recettes qui accusent depuis le 1.^{er} janvier une moins-value de 138.335 fr.

Les *Téléphones* cotent 395 fr. Le procès que vient de perdre en première instance la Société est une des causes de la réaction, mais ce procès n'est pas terminé : il reste le recours en appel.

L'obligation *Tabacs Portugais* qui donne lieu à des échanges nombreux finit à 455 fr. — l'action s'avance à 540 fr. en attendant mieux.

Voici le tableau des ventes effectuées par cette Compagnie, au cours du 4.^e exercice (1.^{er} avril 1894).

	III.	Réis
Ventes de janvier (y compris la recette provenant des droits d'importation directe)	169.809	670.488.090
Ventes des mois antérieurs	1.428.453	5.654.802.634
Total	1.598.262	6.325.290.724

Bonne tenue des *Wagons-Lits* à 350 fr., les obligations ne s'éloignent guère de 465 fr. La *Compagnie des Eaux pour l'Etranger* progresse à 310 fr.

L'action *Tabaco des Philippines* finit à 640 fr. — Le conseil d'administration vient de déclarer à l'assemblée générale qui a eu lieu le 22 Décembre dernier que la perte au change ne serait plus supportée à l'avenir par la Compagnie pour les remises à l'Etranger des dividendes des actions et parts de fondateur.

Marché des *mines d'or*, calme ; la faiblesse est plutôt la note dominante — Londres continue sa campagne de baisse et l'appuie par des articles publiés dans les grands journaux.

Le *Rio* se tient à 340 fr. — le *Tharsis* à 13 fr. — le *Cape Copper* à 40 fr. — *Le Bechuanaland* vient d'annoncer un dividende de 2,51 fr. nets d'impôts pour le semestre échu — c'est la première distribution depuis l'origine de cette Compagnie. L'action *Mozambique* a été activement traitée entre 28,75 et 30 fr. — Le mois prochain nous donnerons quelques détails sur cette affaire, appelée, croyons nous, à un grand avenir.

L. C.

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

	FEVEREIRO															-	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	-	
Bolsa de Lisboa:																-	
Inscrições assent....	35,25	-	-	35,40	-	-	-	-	35,20	-	35,25	35,45	35,20	34,70	35,20	-	
" coupon....	-	-	-	35,20	35,20	35,20	35,10	35,10	-	-	-	35,05	35,05	35,05	35,06	-	
Dívida externa....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Obrig. 4% 1888 prem.	-	-	-	16,000	-	16,000	15,930	15,950	-	-	-	15,950	-	15,950	15,900	-	
" 4 1/2% 1888 as.	-	-	-	-	-	47,700	-	47,500	47,500	-	-	47,500	47,700	-	47,800	-	
" 4% 1890 coup.	-	-	-	47,500	-	-	-	-	-	-	42,400	42,500	-	42,500	42,600	-	
" 4 1/2% 88-89 as.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	47,700	-	-	
Tabacos....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	102800	104000	103500	-	
Acções B. de Portugal	123000	-	-	123000	123200	124000	-	-	126000	-	126000	126000	-	-	125000	-	
" " Commercial	-	-	-	-	-	96,500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
" " N. Ultram..	-	-	-	-	62,000	-	-	-	-	-	61,000	-	-	61,000	-	-	
" " Lusitano....	-	-	-	-	7,000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
" Tabacos....	-	-	-	54,100	-	-	60,000	-	-	-	-	63,000	-	64,000	65,000	-	
" Comp. Real....	-	-	-	-	-	12,000	-	41,000	-	-	-	-	-	-	-	-	
Obrig. prediaes 6% ..	-	-	-	-	-	94,500	94,500	94,500	-	-	-	91,600	94,600	94,600	-	-	
" " 5% ..	-	-	-	-	-	-	89,000	-	89,500	-	-	89,500	-	-	-	-	
" " 4 1/2% ..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
" municip. 6% ..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
" " 5% ..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
" Comp. Real 3% ..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
" C. Nacional....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
" Atravez Africa....	75,000	-	-	75,000	74,700	74,500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Bolsa de Paris:																-	
3% portuguez....	24,80	24,80	-	25,08	-	25	25	24,90	25	-	-	-	-	-	25,80	-	
Acções Comp. Real....	50	53,75	-	-	-	50	-	-	50	-	50	50	-	48,25	48,25	-	
" Madrid-Caceres	61	61	-	60	-	60	-	-	62	-	60,50	62	62	-	-	-	
" Norte de Hesp.	103	104	-	106	106	105	108	112	114	-	-	-	-	-	-	-	
" Mad. Zaragoza....	159,50	159,50	-	160,50	164,50	163	168	171	170,50	-	-	-	-	-	-	-	
" Andaluzes....	175	-	-	187,50	185,50	185	187,50	190	-	-	-	-	-	-	-	-	
Obrig. Comp. Real....	123	122,50	-	120,25	120,75	120,75	122,50	124,75	124	-	121,50	121,50	124,75	124	124	-	
" C. Beira Alta....	74	74	-	76	73,25	-	72	72,25	-	-	-	-	-	-	-	-	
" Madrid-Caceres	175	179,25	-	180,50	180,50	179,75	179	182,50	183	-	185	185	185	185	185	-	
" N. Hesp. (1.) ..	267,50	268	-	272	275,25	276,87	279,50	277,50	282	-	-	-	-	-	-	-	
Bolsa de Londres:																-	
3% portuguez....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Obrig. Atravez Africa....	66	66	-	66	66	66	66	66	66	-	66	66	66	66	66	-	
Amsterdam :																-	
Obrig. Atravez Africa....	-	62	-	-	62,85	63,42	63,50	-	64	-	-	64,25	65	-	65	-	-
Bruxellas:																-	
Obrig. Atravez Africa....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	62	-	

Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis

Linhos	Período de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO						
		1895			1894			Totaes			1895			
		Kil.	Totaes	Kilome-tricas	Kil.	Totaes	Kilome-tricas	1895	1894	1895	1894	1895	1894	
COMPANHIA REAL														
Antiga rede	22 28	Janeiro	690	Réis 46.374:000	67:208	690	Réis 46.110:379	66:826	Réis 178.979:000	Réis 184.441:516	Réis -	Réis 5.462:516		
enova não garantida.	29 4	Fev.	"	48.293:000	69:989	"	47.629:331	69:028	227.272:000	232.070:847	"	4.798:847		
Nova rede garantida.	22 28	Janeiro	380	5.076:000	13:357	380	5.144:153	13:537	19.532:000	20.576:642	"	1.044:612		
	29 4	Fev.	"	5.370:000	14:131	"	5.364:663	14:117	24.902:000	25.941:275	"	1.039:275		
Sul e Sueste....	-	-	475	-	-	475	-	-	-	-	-	-	-	-
Minho e Douro....	-	-	353	-	-	353	-	-	-	-	-	-	-	-
Beira Alta....	8 14	Janeiro	253	4.744:153	18:740	253	4.375:634	17:293	10.491:859	9.551:142	940:717	-	-	-
	15 21	"												

O Norte de Hespanha

Foi o seguinte o rendimento das linhas d'esta companhia no ultimo anno, comparado com o anno anterior:

Linhos	Kilometros	1893 Pesetas	1894 Pesetas
Principal.....	909	30.175:438	30.889:152
Santander.....	139	3.558:154	3.384:165
Barcelona.....	773	18.629:363	17.708:360
Bilbao.....	249	6.415:608	7.020:566
Asturias.....	741	12.637:165	13.666:053
Lérida, Reus e Tarragona.....	103	1.348:004	1.212:477
S. Juan de las Abadesas.....	112	2.368:208	2.524:119
Avilés.....	21	147:943	209:242
Almansa, Valencia e Tarragona.....	489	10.609:544	10.861:711
Utiel.....	88	1.115:025	1.028:133
Ciano.....	22	"	70:317
Totaes.....	3.646	87.004:452	88.584:304

Considerando unicamente as totalidades, o aumento geral de receitas foi, no anno findo, de 1.579:852 pesetas, do qual se deve subtrahir o rendimento da linha de Ciano Santa Ana a Soto de Rey, na importancia de 70.317 pesetas, por não estar essa linha aberta á exploração em 1893, sendo assim o aumento nas linhas comparadas de 1.509:535 pesetas.

Quanto ao rendimento kilometrico, foi o seguinte nos dois annos:

Linhos	1893 Pesetas	1894 Pesetas
Principal.....	33.196,38	33.972,46
Santander.....	25.598,30	24.346,50
Barcelona.....	25.624,98	22.908,60
Bilbao.....	25.765,49	28.195,04
Asturias.....	17.054,20	18.442,71
Lérida, Reus e Tarragona.....	13.087,41	11.771,62
S. Juan de las Abadesas.....	21.144,71	22.536,77
Avilés.....	8.219,06	10.462,08
Almansa, Valencia e Tarragona.....	23.064,22	21.987,27
Utiel.....	12.670,74	11.683,32
Ciano.....	"	6.392,49

Depreende-se d'aqui que, em 1894 e em relação a 1893, subiu o rendimento kilometrico nas linhas Principal, Bilbao, Asturias, S. Juan de las Abadesas, Avilés e Almansa-Valencia-Tarragona, tendo diminuido nas de Santander, Barcelona, Lérida-Reus-Tarragona e Utiel.

O aumento de mais de milhão e meio de pesetas não lhe compensou, por forma alguma, a diferença de cambio nos coupons a pagar em França, diferença que hoje é de mais de 20 por cento.

Isto pelo que respeita ás obrigações, porque as acções ha dois annos que não recebem dividendo, e este nunca foi de mais de 2 a 3 por cento.

Novas tarifas de passageiros na Russia

Na primeira quinzena de dezembro ultimo começaram a ser postas em vigor, na Russia, as novas tarifas applicadas ao transporte de passageiros nos caminhos de ferro. As 1.700 estações da rede geral do imperio foram rapidamente fornecidas os bilhetes do novo sistema. Apesar quatro meses de trabalhos preparatorios chegou-se enfim ao resultado desejado, para o qual muito contribuiu o ministerio respectivo e o das finanças.

As novas tarifas são perfeitamente apropriadas ás condições do paiz e, ainda que os elementos em que se baseou a sua constituição foram extraídos da prática estrangeira, o facto é que a forma, pela qual elles foram adaptadas ás necessidades da Russia, lhes imprime uma grande originalidade propria e nacional.

Em qualquer região, com um só bilhete e uma unica guia de bagagens, pode o viajante percorrer 4.200 verstes, percurso igual á distancia que separa a fronteira prussiana de Omsk, e d'aqui a alguns annos o mesmo succederá n'uma extensão de 10.000 verstes. Mas a parte mais importante das novas tarifas, e que mais interessa os viajantes, é a redução consideravel dos preços dos logares.

A diminuição é extraordinariamente sensivel na 2.^a classe. Pouco se affastava o custo das passagens n'esta classe dos preços da 1.^a, o que dava occasião a que muitos individuos se aproveitassem da 3.^a classe.

Para se poder fazer uma idéa do largo alcance d'essas reduções, transcrevemos do orgão do ministerio das finanças russo, a *Gazeta do Commercio e da Indústria*, a seguinte tabella comparativa de preços de 2.^a classe, de S. Petersburgo a diferentes pontos:

	Distancias Verstas	Tarifa antiga	Nova tarifa Rublos
Moscou	604	16.99	9.—
Riga.....	612	17.21	9.—
Varsovia.....	1.050	29.54	12.90
Kieff.....	1.472	41.40	16.20
Odessa.....	1.824	51.30	18.30
Omsk.....	3.318	93.32	27.30

Os milhões de russos que não viajam nem na 1.^a nem na 2.^a classe foram objecto da maior sollicitude do governo. A seu favor foram estabelecidas tres categorias de preços: bilhetes de 3.^a classe, custando menos 50 a 60 % do que anteriormente, bilhetes de 4.^a classe e bilhetes para emigrantes. Os bilhetes directos permitem a paragem do viajante nas estações intermediarias sem necessidade de retirar as suas bagagens que vão directamente da estação de partida á do destino.

LINHAS PORTUGUEZAS

Distincção merecida. — A sociedade dos engenheiros civis de França, na sua sessão de 4 do mez passado, por proposta da sua direcção, nomeou membro correspondente da mesma sociedade, em Lisboa, o sr. H. E. Boyer, actual administrador-director da companhia real.

Ascensores de Lisboa. — Tem funcionado muito bem o novo carro que a companhia dos ascensores pôz em circulação na linha Camões-Estrela.

E' aberto, com cortinas lateraes e bem arejado.

A direcção da companhia, com a sollicitude que a caracteriza, tem mandado pôr este carro sempre de noite quando vê que o thermometro marca os maiores frios do nosso clima ou a chuva cae em torrentes, o que, especialmente á saída dos theatros, tem sido de grande utilidade... para os medicos e pharmaceuticos que estão reconhecidissimos á benemerita direcção da companhia.

Estação central do Porto. — Acha-se quasi concluida a demolição da parte do extinto convento da Ave-Maria onde deve edificar-se a estação central dos caminhos de ferro.

As obras do tunnel da Ave-Maria proseguem tambem com toda a regularidade. Na extensão de 100 metros o alargamento da galeria conta 8 metros por 7 de altura.

Começou tambem já o desaterro para se fazer a boca do tunnel do lado de S. Bento.

Discussão sobre tarifas. — No dia 9 reuniu a secção do commercio do conselho superior do commercio e

industria para discutir diversos projectos de tarifas especiaes dos nossos caminhos de ferro.

O que nós não sabíamos é que, para maior desgraça, este conselho já se divide em fracções para a apreciação d'estes assumptos.

Quer dizer que, depois d'elles serem estudados pela secção de commercio, terão que sel-o pela de industria, e só depois poderão passar ao conselho de agricultura.

Largos dias tem cem annos primeiro que tales tarifas vejam a luz publica, e isto é, se a tal chegarem, porque algumas tem havido que, quando são aprovadas... já se tornaram inuteis!

Estação dos wagons-leitos. — Desde 20 do corrente a actual estação da companhia dos wagons-leitos, junto á estação central do Rocio e ao Grande Hotel Avenida-Palace, passa a funcionar sob a responsabilidade da companhia real, continuando a fazer o mesmo serviço, como até aqui, isto é, a vender os bilhetes para o sud-express e logares de luxo nos comboios correios e os respectivos supplementos, marcando os logares, etc.

Os temporaes. — As continuas chuvas tem causado grandes prejuizos nas linhas de Cascaes e Sul, trabalhando-se continuamente, em qualquer d'ellas, na reparação da via, sem que tenha sido necessário interromper a circulação.

LINHAS HESPAÑOLAS

Annullação de tarifas. — O Norte de Hespanha anunciou ainda mais annullações de tarifas especiaes nas suas diferentes linhas. Desde 15 de Fevereiro ficam annulladas as seguintes:

Especial n.º 16, § IV, do Norte (série N. M. A. n.º 1 novo), das Companhias de Alicante e Andaluzes), para o transporte de varias mercadorias, divididas em onze classes, desde as Estações de Tarragona, Reus, Plana-Picamoixons, Barcelona, Manresa, San Guim, Lérida, Barbastro e Huesca, com destino a varias estações d'aquella companhia e das de Madrid a Zaragoza e a Alicante e Andaluces, ou viceversa.

Especial N. M. n.º 1 (novo), combinada entre o Norte e Madrid-Zaragoza-Alicante, para o trasnporte de gado vaccum, cavallar, muar, asinino, lanigero, caprino, suino, desde as estações de Arévalo, Sanchidrián, Avila e Madrid-Atocha, com destino á Casetas, Zaragoza e outras varias estação do Norte, ou viceversa.

Desde 1.º de março as:

B. V. M. n.º 1, para o transporte de mercadorias, divididas em tres séries, desde algumas estações da Companhia de Madrid-Zaragoza-Alicante com destino a outras varias da companhia de Tarragona-Barcelona-França ou viceversa, via Encina.

Adição á B. V. M. n.º 1, para equaes transportes, desde Sabadell, Tarrasa, Olesa, Monistrol, San Vicente, Rajadell, Manresa, Calaf e Igualada a Barcelona, ou viceversa.

B. V. M. A. n.º 1, para o transporte de varias mercadorias divididas em tres séries, desde algumas estações dos andaluzes com destino a outras da companhia de Tarragona-Barcelona-França, ou viceversa, via Encina.

Adição á B. V. M. A. n.º 1 para equaes transportes desde Sabadell, Tarrasa, Manresa e Igualada, a Barcelona, ou vice-versa.

Bilbao a Santander. — Avança rapidamente a construcção da linha. Trata-se de ultimar a grande ponte viaducto de Baranga, e no tunnel de Ambrosoro trabalha-se activamente em conter a grande pressão dos terrenos sobre o tunnel.

Calatayud-Teruel-Sagunto. — Este caminho de ferro, cuja construção acaba de ser posta de novo em hasta publica, terá depois de concluido as seguintes estações:

Calatayud, Paracuellos, Vellila, Fuentes, Murero, Daroca, Báguena, Luco, Calamocha, Caminreal, Monreal del Campo, Villafanca, Santa Eulalia, Cella, Teruel, Puerto (apeadeiro), La Puebla, Sarrion, Mora, Rubielos, Barracas, Begis, Caudiel, Gérica, Navajas, Segorbe, Sonega, Algar, Algunia, Albalat e Sagunto.

Diz-se que uma das propostas que serão apresentadas no novo concurso será assignada pelo marquez de Casa Jimenez, senador pela província de Zaragoza.

Noguera-Pallaresa. — O syndicato de banqueiros ingleses que se formou a fim de levar a cabo as obras da linha ferrea de Noguera-Pallaresa comprometeu-se a apresentar por todo este mez o deposito legal, para que, quanto antes, seja posta á arrematação a linha projectada.

As municipalidades dos concelhos atravessados por este caminho de ferro estão animadas dos melhores desejos de facilitar á empresa constructora a prompta realização dos seus trabalhos.

LINHAS ESTRANGEIRAS

BELGICA

A Companhia Nacional dos caminhos de ferro vicinaes acaba de obter a concessão d'uma nova linha, a de Lens-Enghien-Soignies. O Estado entra com 475.000 francos na formação do capital nominal, importancia que libertará por meio de 90 annuidades de 16.500 francos cada uma.

RUSSIA

A companhia de Moscow-Jaroslav vai brevemente começar a construcção d'uma linha ferrea que, partindo de Vologna, irá até Archangel.

Será de via estreita e terá uma extensão de cerca de 675 vers-tas.

O capital destinado á empresa eleva-se a 19 milhões de rublos.

INGLATERRA

Para se fazer uma idéa do prodigioso movimento ferro-viario da capital ingleza, extrahimos d'um jornal belga os seguintes e curiosos dados estatisticos :

Todos os dias partem das diversas estações de Londres 2.200 comboios !

Desde as 10 horas da manhã até as 11 da noite, 1.600 comboios partem quotidianamente do interior da grande cidade para as grandes linhas, o que representa a partida de 120 comboios por hora, ou 2 por minuto !

E, n'este calculo, não estão comprehendidos os do serviço do *Metropolitan* e do *Metropolitan District*.

N'aqueles 2.200 comboios diarios, 1.750 servem a pequena e a grande cintura n'un raio de 48 kilometros ; 15 partem para a Escocia e Irlanda e 16 para o continente ; 312 partem de Victoria, 321 de Liverpoolstreet e 395 de Broadstreet.

BRAZIL

Os Estados do Espírito Santo e das Minas acabam de realizar um convenio, no intuito de se estabelecer a ligação das suas respectivas rôdes ferro-viarias.

O primeiro d'estes Estados já deu um passo n'esse sentido com a emissão d'um emprestimo, lançado em Paris, para a construcção do seu caminho de ferro do Sul. As duas provincias querem, por esta forma, pôr-se em communicação directa com o porto de Victoria. E' provavel que em breve a provincia de Minas Geraes venha recorrer igualmente aos capitais estrangeiros.

Por outro lado, a Companhia do caminho de ferro do Oeste de Minas trata de obter do governo do Estado do Rio de Janeiro uma subvenção para o prolongamento da sua linha de Catala a Barra Mansa e ao porto de Angra dos Reis.

REPÚBLICA ARGENTINA

As receitas brutas da companhia de *Buenos Ayres and Pacific Railway* attingiram no exercicio de 1893-94 a importante somma de 4.235:128 pesos, tendo sido de 3.587:048 pesos o producto de equaes receitas em 1892-93. As despesas no ultimo exercicio foram de 2.509:715 pesos e no anterior de 2.190:421 pesos. Tudo isto dá em resultado um lucro da exploração de 1.725:413 pesos contra 1.396:627 pesos no outro periodo.

O relatorio da administração consigna o aumento geral de todos os capitulos da receita, que espera continuar, em vista, sobretudo, do convenio ultimamente celebrado com o *Western Railway* para a mutua concessão do trafego, de que se aguarda o melhor resultado para as duas companhias.

A conversão do capital-obrigações, votada pela ultima assembléa geral, effectuou-se com o maior sucesso.

O governo tem continuado os seus pagamentos á conta da garantia de juros e a companhia já recebeu duas prestações, uma de 19.521 libras e outra de 17.585, que serão levadas em conta do exercicio que ha de ser encerrado em 30 de junho d'este anno. Teem sido submettidos á decisão governamental muitos projectos relativos á modificação da garantia, e sem duvida o governo em breve se pronunciará por algum. Em todo o caso, a companhia só admittirá um contracto *ad referendum*, que será submettido á assembléa geral dos accionistas.

AVISOS DE SERVIÇO

Venda de bilhetes e supplementos para logares de wagons-leitos

Desde 20 de fevereiro de 1895, deixa de funcionar a estação da Companhia Internacional dos Wagons-Leitos e dos Grandes Expressos Europeus, estabelecida na rua do Príncipe, entre a estação central do Rocio e o Grande Hotel Avenida-Palace, passando a cargo da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes a venda, no mesmo local, dos bilhetes para logares de wagons-leitos nos comboios Sud-Express e demais que levem carregagens wagons-leitos. Lisboa, 11 de fevereiro de 1895.

ARREMATAÇÕES

Caminhos de ferro do Minho e Douro

Fornecimento de 4:000 archotes de esparto

Pelo presente annuncio se faz publico, que no dia 18 do corrente mez, á uma hora da tarde, na secretaria dos armazens geraes dos mesmos caminhos de ferro, perante o respectivo chefe, se ha-de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 4:000 archotes de esparto para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido como licitante, terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 6\$000 réis, e de apresentar na referida secretaria, com tres dias de antecipação, uma amostra dos archotes a fornecer.

O deposito definitivo, que é obrigado a fazer o concorrente a quem fôr adjudicado o fornecimento, será de 5 p. c. da importancia total d'este.

As condições da arrematação e do fornecimento poderão ser examinadas na secção dos armazens geraes dos caminhos de ferro do Minho e Douro, na estação do Porto, em todos os dias uteis, das 11 da manhã ás 3 da tarde.

Porto, 4 de fevereiro de 1895.

Fornecimento de verniz flating e superfino

Pelo presente annuncio se faz publico, que no dia 22 do corrente mez, á 1 hora da tarde, na secretaria dos armazens geraes dos mesmos caminhos de ferro, perante o respectivo chefe, se ha-de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 40 latas de verniz flating e 10 ditas de verniz superfino, para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido como licitante, terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 7\$000 réis.

O deposito definitivo, que é obrigado a fazer o concorrente a quem fôr adjudicado o fornecimento, será de 5 p. c. da importancia total do mesmo.

As condições da arrematação e do fornecimento poderão ser examinadas na secção dos armazens geraes dos caminhos de ferro do Minho e Douro, na estação do Porto, em todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ás 3 da tarde.

Porto, 9 de fevereiro de 1895.

Caminhos de ferro do Sul e Sueste

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 28 do corrente mez, na administração do segundo bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para a arrematação de sucata de ferro.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de 20\$000 réis. Este deposito será posteriormente elevado ao definitivo, ou seja 5 por cento da importancia total da adjudicação, por aquelle dos licitantes a quem esta for feita, depositos que terão logar, aquelle na thesouraria do caminho 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 em todos os dias uteis, desde as dez horas da manhã até ás quatro da tarde.

Lisboa, 5 de fevereiro de 1895.

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 1 do proximo mez de março, na administração do segundo bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para o fornecimento de 24:000 kilogrammas de azeite de oliveira

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de 144\$000 réis, 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 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 em todos os dias uteis, desde as dez horas da manhã até ás quatro da tarde.

Lisboa, 6 de fevereiro de 1895.

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 19 do corrente, perante a direcção dos referidos caminhos de ferro, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para o fornecimento de 700 kilogrammas de estanho em barrinha.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de 10\$000 réis, 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 do caminho de ferro, e este na caixa geral de depositos á ordem d'esta direcção.

As condições do concurso estão patentes na secretaria da di-

recção, largo de S. Roque n.º 22, onde podem ser examinadas em todos os dias uteis, desde as dez horas da manhã até ás quatro da tarde. Lisboa, 7 de fevereiro de 1895.

Faz se publico que, pela uma hora da tarde de 23 do proximo mez de fevereiro, perante o administrador do 2.º bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para adjudicação do fornecimento de quatro cylindros para locomotivas.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de 50\$000 reis. Este deposito será posteriormente elevado ao definitivo, ou seja 5 por cento da importancia total da adjudicação, por aquelle dos licitantes a quem esta for feita, depositos que terão logar, aquelle na thesouraria d'este caminho 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 em todos os dias uteis, desde as dez horas da manhã até ás quatro da tarde. Lisboa, 30 de janeiro de 1895.

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 16 do corrente mez, perante a direcção dos referidos caminhos de ferro, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para a adjudicação do fornecimento de 3:000 kilogrammas de fio de ferro galvanizado para telegraphos.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de 6\$000 reis. Este deposito será posteriormente elevado ao definitivo, ou seja 5 por cento da importancia total da adjudicação, por aquelle dos licitantes a quem esta for feita, depositos que terão logar, aquelle na thesouraria do caminho 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 em todos os dias uteis, desde as dez horas da manhã até ás quatro da tarde. Lisboa, 5 de fevereiro de 1895.

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 18 do corrente, perante a direcção dos caminhos de ferro do sul e sueste, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para a adjudicação do fornecimento de 20:000 parafusos de ferro para eclisses.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de 12\$000 reis. Este deposito será posteriormente elevado ao definitivo, ou seja 5 por cento da importancia total da adjudicação, por aquelle dos licitantes a quem esta for feita, depositos que terão logar, aquelle na thesouraria do caminho 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 em todos os dias uteis, desde as dez horas da manhã até ás quatro da tarde. Lisboa, 5 de fevereiro de 1895.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

No dia 11 de marzo, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidos para o fornecimento de: alvaiade, esponjas, oleo de linhaça, pelles de camurça, seccante, tinta cinzenta, vermelhão, vernizes, zarcão, etc.

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

Lisboa, 9 de fevereiro de 1895.

Fornecimento de materiaes

No dia 28 de fevereiro pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão executiva da Companhia Real, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento dos seguintes oito lotes:

N.º 1, tecidos diversos. — N.º 2, lonas e mangueiras. — N.º 3, viraça cortada. — N.º 4, artigos para telegrapho e relogios. — N.º 5, areia para fundição. — N.º 6, ferragens. — N.º 7, madeira de pinho. — N.º 8, madeira de casquinha.

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

Lisboa, 11 de fevereiro de 1895.

ADJUDICATIONS

Rien d'intéressant, dans cette quinzaine, pour nos abonnés, et correspondents à l'étranger.

AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMMISSÕES
RECOMMENDADAS

MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS
RECOMMANDÉES

Antwerpia. — A. Manceau.
Antwerpia. — A. Hartrodt. — 36, rue Zirk.
Berlim. — S. O. — A. Hartrodt. — 54, Wienerstrasse.
Bremen. — A. Hartrodt. — 90 e 91, Langenstrasse.
Covilhã. — José do Nascimento Arraiano — Casa de comissões.
Hamburgo. — Augusto Blumenthal.

Hamburgo. — A. Hartrodt. — 4, Kattrepelsbruecke.
Leiria. — Antonio C. d'Azevedo Batalha.
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. — José F. Canha. — R. d'El-Rei, 43-45.
Lisboa. — João Maria Bravo. — R. do Arsenal 84. (Correspondence en français, anglais, allemand, espagnol et italien).
Londres. — F. Demolder — 4, Holmdale Road Amburst Park.
Londres. — E. C. — A. Hartrodt. — 49, Fenchurch Street.
Madrid. — Cesar Fereal. — Agente commercial da C.ª Real.
Porto. — Grijó & C.º — Rua de Traz, 28.
Valencia d'Alcantara. — D. Alejandro Campero.

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR.

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

LISBOA Avenida-Palace — Rua do Príncipe, junto á 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.^{er} ordre — Propri. Victor Sassetti.

LISBOA Hotel Durand — Rua das Flores, 71 — 1.^{er} 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.^{er} ordre — vue splendide — salons pour familles — voitures — Avenida, 55 — Propri. João da Matta, 1.^{er} cuisinier du Portugal.

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

LISBOA Grand Hotel de l'Europe — Maison française de 1.^{er} ordre — au centre de la ville — Propri. M. Esrade, 16, rua do Carmo.

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

LISBOA Francfort Hotel — No centro da cidade — Aposentos para familias. Preços modicos. Mesa redonda ás 4 e 6 horas da tarde, 600 rs. — Tres frontes. 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.^{er} ordre — Cuisine et service français — Salles de lecture et de conversation — Grand confortable — On parle toutes les langues.

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

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

CINTRA Hotel Netto — Serviço de primeira ordem, aposentos confortaveis e assesiados, 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 reis por dia até 4\$500. — Redução de preços para caixeiros viajantes.

TORRES VEDRAS Hotel Natividade — Largo de D. Carlos, 1 e R. Paiva d'Andrade, 3. — No melhor local da villa, proximo do caminho de ferro — Excellentes quartos, serviço esmeradissimo, bilhar e piano. — Carreiras a 400 réis, para os Cucos — Diaria de 800 a 1\$200 réis.

PRAIA DA NAZARETH Grand Hotel Club — Magnificas accommodações, aceito inexcedivel, bom serviço, preços modicos, trens d'aluguer e carreira, para as estações de Cellia e Vallado — Propri. A. de S. Romão.

PORTO Hotel de Francfort — O melhor e mais central da cidade — Salões, banhos, correio e telephone — Serviço de 1.^{er} ordem — Propri. Adriano & Francois.

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.^{er} ordem e com vinhos à descrição. — 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 à Baixa), Serviço de 1.^{er} ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros, muito central. — Propri. Lopez Munhos.

PORTO Grande Hotel America Central — Um dos melhores da cidade, magnificas salas e quartos, banhos. Aceito 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.

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

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

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

MALAGA Nuevo Hotel Victoria — Propri. Cristóbal Gamero — Calle del Marqués de Larios, 9 — Bellos apartamentos, excellente serviço de 5 a 7,50 pesetas por dia.

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

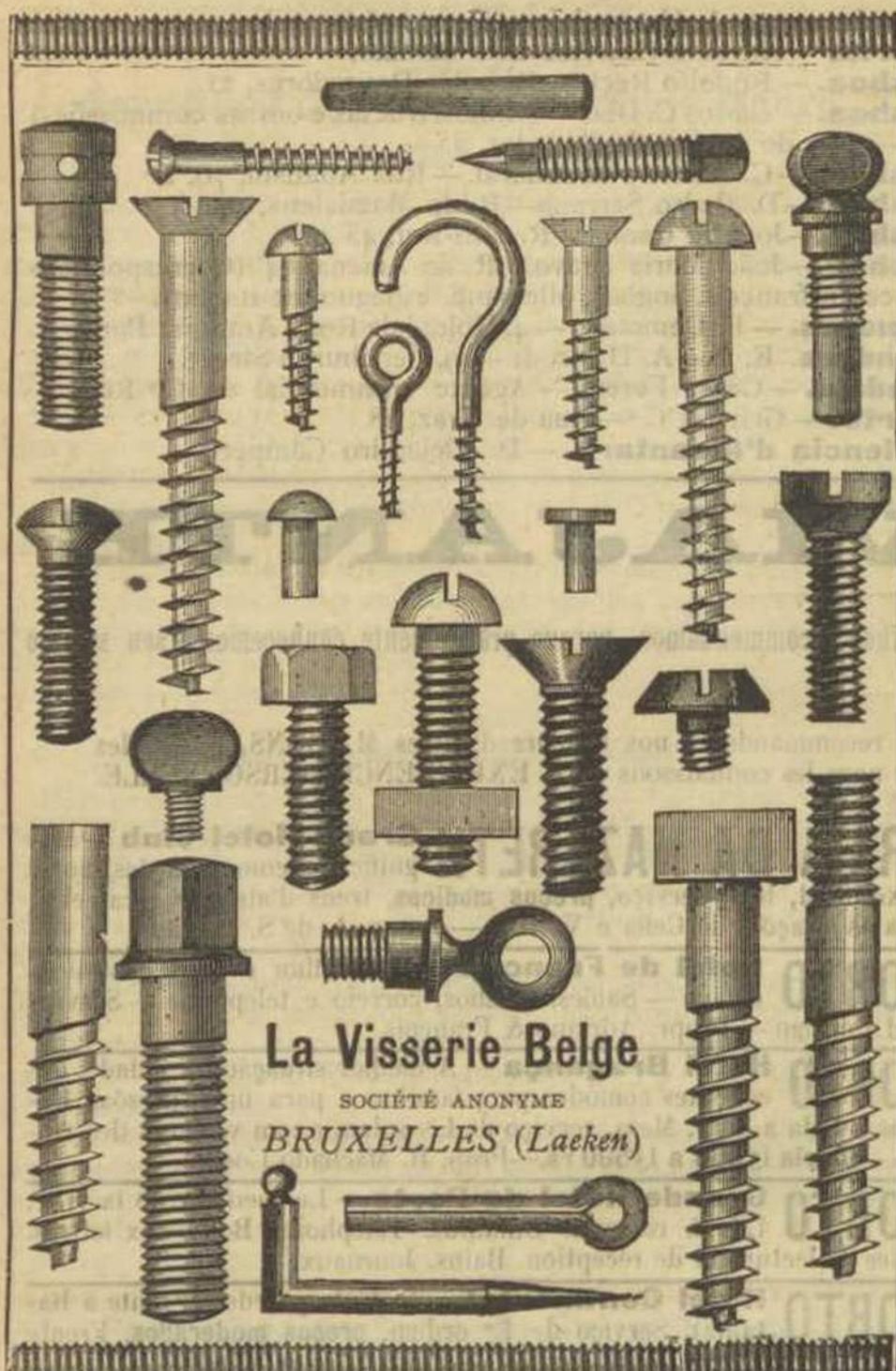
NICE Riviera-Palace-Hôtel — Merveilleux panorama sur la mer et les Alpes — Ascenseur, salons, orchester — Voitures pour Monte-Carlo. Vins et cuisine de 1.^{er} ordre.

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

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

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

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



La Visserie Belge

SOCIÉTÉ ANONYME
BRUXELLES (Laeken)

M. Gonsalves

Cirurgião-dentista

RESIDENCIA

L. do Calvario, 22, 2.^o

CONSULTORIO

R. N. do Almada, 69, Lisboa



FABRICA

DE

H. SCHALCK, SUCCESSORES

Calçada do Cascão — Lisboa

Premiado em todas as exposições—Depositos: em Lisboa

R. da Magdalena, 17, 1.^o, no Porto: R. do Almada, 141

PRODUCTOS

Pregaria de ferro, cobre, zinco e latão, prego d'arame quadrado e redondo, carda a machina, carda ingleza, brocha, tacha, cravinho, belmazes, etc., etc. Botões de metal finos e ordinarios, botões de fazendas de lã, seda, etc. etc., e botões de carço. Colchetes de todos os tamanhos e qualidades. Capsulas para garrafas, boites e frascos em todas as cores e tamanhos.



La Union y el Fenix Español

COMPANHIA DE SEGUROS REUNIDOS

CAPITAL DE GARANTIA 2.400:000\$000

Seguro contra fogo, explosão de gaz, e raio, e effectua-se seguros marítimos e de valores pelo correio

Directores: — Lima Mayer & Filhos

59, RUA DA PRATA, 59 — LISBOA

Companhia de Seguros FIDELIDADE

FUNDADA EM 1385

CAPITAL 1.844:000\$000 RÉIS

LISBOA

13, Largo do Corpo Santo — ESCRIPTORIOS —

LISBOA

Praça do Commercio

EFFECTUA SEGUROS CONTRA SINISTROS TANTO TERRESTRES COMO MARITIMOS

Agencias nas seguintes localidades

Abrantes, Alcobaça, Alemquer e Marceana, Almada, Alvalazere, Anadia, Aveiro, Beja, Benavente, Braga, Caldas da Rainha, Cádaval e Rio Maior, Cartaxo, Cascaes, Castello Branco, Castello de Vide, Coa, Celorio da Beira, Cintra, Coimbra, Coruche, Comba Dão (Santa), Elvas, Ericeira, Evora, Fayal, Figueira, Fornos d'Algodes, Guimarães, S. Jorge, Leiria, Loanda, Madeira, Santa Maria, Mertola, S. Miguel, Montemór-o-Novo, Nazareth, Oeiras, Olhão, Olivença, Ovar, Pernambuco, Porto, Sacavém, Santarem, Sernache do Bom Jardim, Setubal, Terceira, S. Thiago de Cacem, Thomar, Torres Novas, Torres Vedras, Viana do Castello, Villa do Conde, Villa Franca de Xira, Villa Nova de Ourém, Villa Real, Vizeu.

COMPANHIA DO FREIO DE VACUO

Direcção Paris — Rue Portalis 15 — para Portugal, Hespanha, França e Belgica

Medalhas d'ouro

Exposição Universal de Paris, 1878.
» International de Londres, 1885.
» Universal de Paris, 1889.

FREIOS CONTINUOS

Automaticos e não automaticos

PARA

Caminhos de ferro e tremvias a vapor

Freios de acção rapida para grandes comboios
de passageiros e de mercadorias

Signaes de alarme combinados com os freios

175:000 APPLICACOES

Até fim de 1893

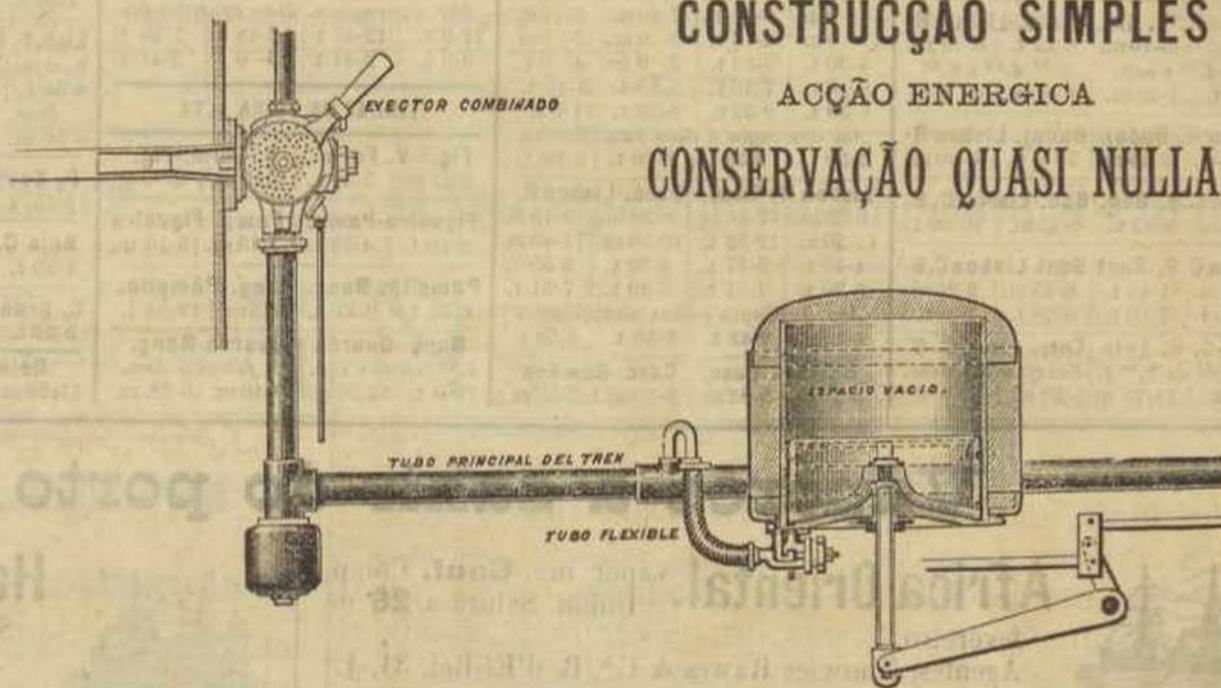
Em Inglaterra, no continente

Indias, America do Sul, colonias, etc.

Lista das companhias da Peninsula
que teem adoptado este freio

PORTUGAL — Companhia Real — Minho e Douro — Sul e Sueste.

HESPAÑHA — Norte — Madrid, Zaragoza y Alicante — Andaluces — Tarragona, Barcelona y Francia — Madrid Caceres y Portugal — Great Southern of Spain — Bobadilla — Algéciras — Linares-Almeria — Torralba a Soria — Santander a Bilbao — Bilbao-Portugalete — Económicos de Asturias — Madrid-Villa del Prado — La Robla-Valmaseda — Lezama-Bilbao — Triano — Luchana-Munguia — Las Arenas — Palencia — Puerto Santa Maria — San Lucar — Central de Vizcaya — Grao a Turis; tremvias: Urbano de Santander; Sardinero a Santander; Barcelona a San Gervasio; Avilés á Las Salinas; Valencia al Grao.



TONICO AMARELLO



MARCA REGISTRADA

Magnifico específico que tem a propriedade de dissolver e limpar as materias que a transpiração acida e oleosa deixa sobre côro cabeludo.

O Tonico Amarelo limpa rapidamente a caspa e restitue o brilho natural ao cabello.

SILVA TADESCHI

Pharmacia Barreto — Rua do Loreto, 24 e 30 — Lisboa

EMPREZA 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.

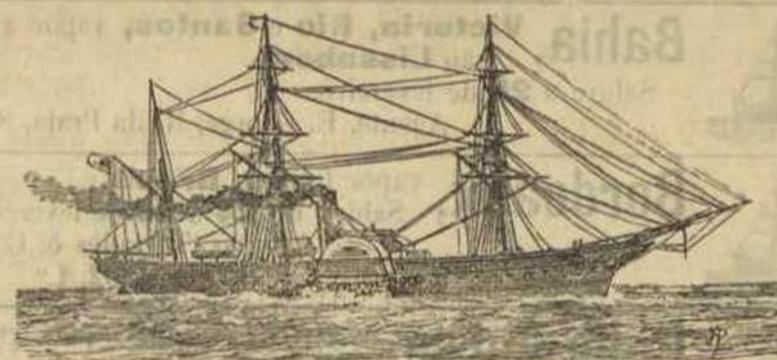
Para carga, encommendas e passageiros, trata-se no
Largo dos Torneiros, n.º 5.

Alberto R. Centeno & C.ª

Royal Mail



STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Pernambuco, Maceió, Bahia, Rio e Santos

O paquete **TRENT** que sahirá a 18 de fevereiro

As accommodações para passageiros são inexcedíveis 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 Capelistas, 31, I.º

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

HORARIO OFICIALMENTE CONFERIDO da partida e chegada de todos os comboios, em 16 de fevereiro de 1895

LINHAS DA COMPANHIA REAL		Lisboa R.-Fig. ^a	Fig. ^a -Lisboa R.	Abrantes-Guard.	Guard-Abrantes	LINHAS DO SUL E SUESTE		LINHAS DE MINHO E DOURO	
Lisboa R.-Porto	Porto-Lisboa R.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Lisboa T.P.-Faro	Faro-Lisboa T.P.	Porto-Vianna	Vianna-Valença
18-15 t. 7-20 m.	2-15 t. 4-30 m.	7-0 m. 3-0 t.	3-15 t. 11-0 t.	1-15 m 9-25 m	7-0 m. 4-0 t.	4-30 t. 5-0 m.	6-30 t. 7-0 m.	Part. Cheg.	Part. Cheg.
10-0 t. 10-30 m.	7-0 t. 5-30 m.	1-45 t. 11-30 t.	4-0 t. 12-23 m	9-0 m. 9-45 m	10-30 m. 11-14 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.
Lisboa C.S.-Port.	Port. Lisboa C.S.	7-30 m. 9-0 t.	8-45 m. 10-30 t.	Lisboa R.-Leiria	Leiria-Lisboa R.	Lisboa T.P.-Beja	Beja-Lisboa T.P.	Porto-Valença	Valença-Porto
Aveiro a Porto	Porto a Aveiro	Excepto aos domingos	4-0 m. 6-25 m.	7-55 t. 5-45 m.	8-5 m.	8-0 m. 5-0 t.	8-0 m. 4-40 t.	8-20 m. 1-26 t.	2-40 m. 8-19 m.
4-0 m. 6-25 m.	4-15 t. 6-37 t.	7-0 t. 7-50 t.	8-5 t. 8-49 t.	6-45 m. 7-20 m.	8-30 m. 9-15 m.	8-20 m. 5-0 t.	8-0 m. 4-40 t.	11-0 m. 3-15 t.	9-45 m. 2-15 t.
11-20 m. 3-35 t.	5-30 m. 9-35 m.	Lisboa R.-V. Ale.	V. Ale.-Lisboa R.	10-0 m. 10-44 m.	11-30 m. 12-14 t.	8-0 m. 3-5 t.	10-0 m. 4-40 t.	5-10 t. 11-45 t.	12-30 t. 6-0 t.
Lisboa R.-V. Ale.	V. Ale.-Lisboa R.	7-30 t. 5-10 m.	8-45 t. 6-30 m.	5-32 t.	6-45 m. 7-30 m.	8-0 t. 11-10 t.	9-10 m. 4-40 t.	—	3-25 t. 10-30 t.
2,45 4,45 e sab.	2,45 4,45 e 6,45	7-15 t. 1-50 m.	9-40 m. 4-8 t.	6-30 t.	6-45 t. 7-30 m.	8-0 t. 12-10 t.	9-10 m. 4-40 t.	Porto-Braga	Braga-Porto
Lisboa R.-Badaj.	Badaj.-Lisboa R.	7-30 t. 6-35 m.	7-0 t. 6-30 m.	5-32 t.	7-34 t. 8-29 t.	8-0 t. 12-10 t.	9-10 m. 4-40 t.	5-0 m. 8-10 m.	5-40 m. 8-19 m.
11-0 m. 1-40 t.	6-45 m. 9-20 m.	Aos domingos e dias santificados	1-30 t. 2-33 t.	6-30 t.	8-44 t. 9-10 t.	2-0 t. 3-44 t.	8-0 m. 9-50 m.	8-20 m. 10-45 m.	11-45 m. 2-15 t.
4-30 t. 7-10 t.	5-20 t. 8-0 t.	Lisboa C.S.-Sant.	Sant.-Lisboa C.S.	7-16 t.	5-45 t. 6-46 t.	2-44 t. 3-44 t.	8-30 m. 9-23 m.	1-20 t. 3-25 t.	6-0 t. 10-30 t.
Lisb.-C. S. Entr.	Entr. Lisb.-C. S.	Excepto às 2,45 f.	Excepto aos dom.	8-30 t.	9-50 t. 11-0 t.	Dom. e sant.	P. Novo-Setub.	Nine-Braga	Braga-Nine
4-0 m. 11-10 m.	5-30 m. 1-5 t.	Lisboa R.-Casc.	Casc.-Lisboa R.	12-0 t.	12-13 t. 12-18 t.	4-45 t. 6-35 t.	3-15 t. 3-42 t.	4-25 t. 5-0 t.	9-19 m. 9-54 m.
Lisb.-C. S. Entr.	Entr. Lisb.-C. S.	Excepto aos dom.	4-0 m. 11-10 m.	12-52 t.	10-30 m. 11-49 m.	1-30 t. 2-30 t.	—	Porto-B. d'Alva	B. d'Alva-Porto
5-30 m. 9-15 t.	8-45 m. 10-30 t.	Lisboa C.S.-Sant.	Sant.-Lisboa C.S.	4-15 t.	4-30 t. 5-55 t.	4-40 t. 6-10 m.	Beja-C. Branca	Havre e Anvers, vapor frances, Saint-Mathieu.	
11-0 m. 1-40 t.	6-45 m. 9-20 m.	Aos domingos e dias santificados	1-30 t. 2-33 t.	7-51 t.	7-51 t. 8-59 t.	4-45 t. 6-35 t.	C. Branca-Beja	Sahirá a 18 de fevereiro.	
4-30 t. 7-10 t.	5-20 t. 8-0 t.	Lisboa C-S. Entr.	Entr. Lisb.-C. S.	12-57 t.	12-57 t. 13-54 t.	5-30 t. 6-30 t.	Beja-Faro	Agente, Henry Burnay & C.º	
5-30 m. 9-15 t.	8-45 m. 10-30 t.	Excepto às 2,45 f.	Excepto aos dom.	12-52 t.	12-52 t. 13-50 t.	6-40 m. 9-28 m.	Faro-Beja	R. dos Fanqueiros, 10.	
Lisb.-C. S. Entr.	Entr. Lisb.-C. S.	Excepto aos dom.	4-0 m. 11-10 m.	12-52 t.	12-52 t. 13-50 t.	7-35 t. 8-40 t.	—	Porto-Regoa	Regoa-Porto
5-30 m. 9-15 t.	8-45 m. 10-30 t.	Lisboa C-S. Entr.	Entr. Lisb.-C. S.	12-52 t.	12-52 t. 13-50 t.	8-30 m. 9-35 m.	6-0 t. 11-30 t.	3-12 m. 8-	

Vapores a sahir do porto de Lisboa

Africa Oriental, vapor ing. **Gaul**. Comp. Union. Sahirá a **26** de fevereiro.

Agentes, Knowles Rawes & C.º, R. d'El-Rei, 31, 1.º

Africa Oriental, pelo **Canal de Suez**, vapor alemão, **Bun-desrath**.

Sahirá a **8** de março.

Agente, E. George, R. da Prata, 8.

Algarve, vapor portuguez, **Gomes IV**.

Sahirá a **1** de março.

Agentes, Alberto R. Centeno & C.º Largo dos Torneiros, n.º 5.

Anvers e **Havre**, vapor frances, **Saint-Jacques**.

Sahirá a **24** de fevereiro.

Agentes, Henry Burnay & C.º, R. Fanqueiros, 10.

Bahia, **Rio e Santos**, vapor alemão **Santos**.

Sahirá a **6** de março.

Agente, Ernesto George.

R. da Prata, 8.

Bahia, **Victoria, Rio e Santos**, vapor alemão **Lissabon**.

Sahirá a **20** de fevereiro.

Agente, E. George, R. da Prata, 8.

Bordeaux, vapor frances, **Brésil**.

Sahirá de **24** a **25** de fevereiro.

Agentes, Torlades & C.º

R. Aurea, 32, 1.º

Cabo Verde e **Guiné**, vapor portuguez, **Bissau**.

Sahirá a **2** de março.

Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.

Copenhagen, vapor dinamarquez, **O. B. Suhr**.

Sahirá a **20** de fevereiro.

Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.

Dakar, **Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres**, vapor frances, **Equateur**.

Sahirá a **23** de fevereiro.

Agentes, Torlades & C.º, R. Aurea, 32, 1.º

Hamburgo, vapor alemão, **Campinas**.

Sahirá a **20** de fevereiro.

Agente, Ernesto George.

R. da Prata, 8.

Havre e **Liverpool**, vapor inglez, **Sobralense**.

Sahirá a **22** de fevereiro.

Agent., Garland Laidley & C.º, R. do Alecrim, 10, 1.º

Havre e **Anvers**, vapor frances, **Saint-Mathieu**.

Sahirá a **18** de fevereiro.

Agente, Henry Burnay & C.º

R. dos Fanqueiros, 10.

La Pallice, (La Rochelle) **Plymouth** e **Liverpool**.

Sahirá a **22** de fevereiro.

Agente, E. Pinto Basto & C.º, C. Sodré, 64, 1.º

Madeira e **Açores**, vapor portuguez, **Funchal**.

Sahirá a **20** de fevereiro.

Agente, Germano Serrão Arnaud.

Caes do Sodré, 84, 2.º

Pará e **Manaus**, vapor inglez, **Fluminense**.

Sahirá a **22** de fevereiro.

Agente, Garland Laidley & C.º

R. do Alecrim, 10, 1.º

Paranagua, e **Rio Grande do Sul**, vapor alemão, **Desterro**.

Sahirá a **4** de março.

Agente, E. George, R. da Prata, 8.

Pernambuco, **Rio e Santos**, vapor alemão, **Patagonia**.

Sahirá a **27** de fevereiro.

Agente, E. George, R. da Prata, 8.

Pernambuco, **Parahyba do Norte** e **Natal**, vapor inglez, **Mariner**.

Sahirá a **27** de fevereiro.

Agent., Garland Laidley & C.º, R. do Alecrim, 10, 1.º

Pernambuco, **Maceió, Bahia, Rio e Santos**, vap. ing. **Trent**.

Royal Mail. Sahirá a **18** de fevereiro.

Agente, Knowles Rawes & C.º, R. d'El-Rei, 31, 1.º

Rio de Janeiro, e portos do **Pacifico**, vapor ing. **Orellana**.

Sahirá a **20** de fevereiro.

Agente, E. Pinto Basto & C.º, C. Sodré, 64, 1.º

S. Vicente, **Pernambuco, Bahia, Rio, Montevideo e Buenos Ayres**, vapor inglez, **Clyde**.

Royal Mail.

Sahirá a **25** de fevereiro.