

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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

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

Redactores: Madrid, **D. Juan de Bona**; Bruxellas, **Alb. Urban**, Eng.; Rio de Janeiro, **Hippolyte de Baère**, Eng.

REDACÇÃO — Rua do Loreto, 43 — LISBOA

## SUMMARIO

Os negocios da Companhia Real.

A Illuminação electrica da estação do Rocio.

Parte official. — Portarias de 1 e 7 de setembro.

Bilhetes baratos.

Thermas, campos e praias — VIII — Cascaes (Illustrado).

A Caixa Economica Portuguesa.

Notas de viagem — V — De Bruxellas a Antuerpia.

Honrosa nomeação.

Carteira dos accionistas.

O nosso novo boletim financeiro.

Revue de la Bourse de Paris, par L. C.

Boletim financeiro, de Lisboa, por J. F.

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

Cotações dos titulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro.

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.

Horario dos comboios em 16 de setembro.

Os caminhos de ferro da Europa em 1 de janeiro de 1893.

Novas locomotivas de mercadorias.

Linhas portuguezas — Lourenço Marques — Mondego — Novo funicular em Lisboa —

Linha no Algarve — Louvor merecido.

Linhas hespanholas — Transversal — Zafra a Huelva.

Linhas estrangeiras — Grã-Bretanha — Suissa — Brazil.

Patentes de invenção.

Avisos de serviço.

Arrematações.

Casas recommendadas.

Agenda do viajante.

Annuncios.

Vapores a sahir do porto de Lisboa.



CASCAES. — (Vide artigo «Thermas, Campos e Praias», pag. 296)

## Os negocios da companhia real

O facto mais importante dos ultimos tempos sobre caminhos de ferro, no nosso paiz, é a reunião das adhesões para o convenio proposto pela companhia real aos seus crédores, adhesões que no dia 4 d'este mez foram presentes ao tribunal do commercio e pelas quaes está assegurada a approvação do dito convenio.

Ficaram contrariados os pessimistas que asseguravam, poucos dias antes, e mesmo depois de já aqui termos dito que a somma dos créditos adheridos excedia já os dois terços necessarios para a approvação,

punham em duvida, ou negavam mesmo, que tal approvação se conseguisse.

O resultado da consulta aos crédores foi o seguinte:

O numero d'obrigações chamado a dar voto era e é de: 577:069 de 3 0/0, 97:796 4 0/0, 142:762 de 4 1/2 0/0, total 817:627 obrigações que, com os 5 coupons vencidos e não pagos, relativos ao periodo que finalisou com o anno de 1893, representava o

débito de.....	79.807:275#000
Creditos diversos, incluindo o do governo .....	12.433:184#395

Total dos creditos chamados a votar	92.240:459#395
-------------------------------------	----------------

Dois terços d'esses creditos são.....	61.493:639#597
---------------------------------------	----------------



Os resultados conhecidos hoje são os seguintes:

As declarações de portadores de obrigações e os certificados de deposito mencionam as seguintes obrigações;

431:737 de 3 % ou 74,81 %	do numero total
70:277 de 4 % ou 71,86 %	
89:837 de 4 1/2 % ou 62,92 %	

591:851 obrigações

que, com os 5 coupons vencidos e não pagos até o fim do anno de 1893, representam ..... 57.722:907 375  
menos 5:117 coupons que faltavam nas obrigações depositadas ..... 10:361 7925  
57.712:545 450

Divida fluctuante — quer ao governo portuguez quer a outros credores, incluindo companhias hespanholas e garantias de juro ..... 10.445:768 7078

Total dos créditos que approvaram o convenio ..... 68.158:313 528

Importancia, como acima, dos 2 terços dos créditos contra a companhia chamados a votar a convenção... 61.493:639 597

Excesso do valor adherido ..... 6.664:673 931

E' para notar não só que a totalidade dos créditos adheridos representa 74 % do total, como que se do capital e coupons de obrigações a adhesão foi de 73,5 %, dos créditos por outras dividas faltou apenas uma magra percentagem de 16 ou 1.987:416 317 réis para que todos esses créditos manifestassem a sua conformidade.

Em relação ás obrigações ha tambem a ver que, servindo os depositos feitos igualmente para a constituição da assembléa dos obrigatarios que tem que reunir-se em Paris, aquella reunião terá toda a força do numero, visto estarem n'ella representadas quasi as tres quartas partes dos titulos, facto que se póde bem considerar extraordinario e que dará a essa assembléa toda a auctoridade para, entre si, nomear os seus delegados.

Vejamos agora quaes serão os encargos da companhia, approvado o convenio:

Como se vê d'esse documento, que aqui démos em numero especial, os titulos que a companhia fica tendo serão:

492:410 obrigações privilegiadas de 1.ª categoria 3 %	
32:599 " " " " " 4 %	
16:084 " " " " " 4 1/2 %	
371:379 " " " " " 2.ª " 3 %	
65:198 " " " " " 4 %	
32:168 " " " " " 4 1/2 %	

1:009.838 titulos em total, sendo 541.093 de primeira categoria, 468.745 de segunda categoria.

As obrigações de 1.ª categoria 3 % serão assim repartidas:

Para os portadores das actuaes obrigações de 3 % — 1 titulo por cada 3 obrigações actuaes ..... 185.690

Para os das da Beira Baixa — 1 titulo 3 % a cada titulo de 4 1/2 % ..... 94.510

Para cobrir a divida fluctuante ..... 59.629

Para a divida ao Thesouro ..... 72.718

Para os caminhos de ferro de Caceres e Oeste ..... 50.000

Para o Grande-Central Hespanhol .... 13.714

Para pagamento á caixa de reformas dos empregados da companhia ..... 1.282

Total d'obrigações 3 %, distribuidas... 477.543

Ficando em carteira para reserva extraordinaria ..... 14.867

Aquelles 477.543 titulos ao juro de 15 francos representam ..... 7.163.145

Obrigações 4 % — 1 titulo a cada 3 obrigações actuaes, ou sejam 32.599 obrigações a 20 francos ..... 651.980

Obrigações 4 1/2 % — idem, idem, ou sejam 16.084 obrigações a 22,50 ..... 361.890

Total dos encargos, fr. .... 8.177.015

Reputando o cambio a 30 % ha que augmentar a esta verba a de ..... 2.453.105

O que prefaz o total de ..... 10.630.120

Para calcular como a companhia poderá fazer face a este encargo, tomemos o producto bruto do ultimo anno publicado, que foi o de 1892, francos... 16.370.250

Deduzindo a despesa da exploração, calculada em 41 % ..... 6.711.800

Liquido ..... 9.658.450

Mais as garantias de juros das linhas subsidiadas ..... 2.227.000

Total ..... 11.885.450

Para a verba supra ..... 10.630.120

Fica disponivel, francos ..... 1.255.330

O projecto da convenção estipula que immediatamente, depois da homologação, o saldo em metal pertencente á companhia será applicado ao pagamento em ouro dos coupons relativos ao anno de 1893 das obrigações privilegiadas de primeira categoria que serão trocadas ou estampilhadas, começando por applicar ás obrigações privilegiadas da Beira Baixa convertidas em 3 % as sommas provenientes das garantias de 1892 e 1893.

Por consequencia, para apreciar o valor dos titulos que não sejam os da série especial da Beira Baixa, é preciso ter em conta que elles teem a receber 15 francos por cada grupo de tres titulos; e os da Beira Baixa 15 francos por titulo.

A segunda base do projecto estipula que, desde 1898, haverá a retirar dos productos liquidos annuaes da companhia a somma necessaria para amortisar em 75 annos, ao par de 500 francos ouro, as obrigações de cada cathogoria por meio de sorteios semestraes segundo um quadro a estabelecer, sendo a somma affecta á amortisação do segundo semestre augmentada com os juros dos titulos amortisados do semestre precedente de cada anno.

Reservando o convenio o direito á companhia de proceder á amortisação por meio da compra no mercado, fica estipulado que, n'este caso, a metade da economia resultante da compra das obrigações de primeira categoria poderá ser applicada a uma compra suplementar d'obrigações da mesma categoria, para adiantar a amortisação, e que para as obrigações de segunda categoria o terço somente da economia realisada d'aquella forma poderá ser applicado á compra suplementar de titulos d'aquella categoria.

A annuidade necessaria para effectuar em 75 annos a amortisação ao par de cada categoria de obrigações, apresenta-se da forma seguinte:

#### PRIMEIRA CATEGORIA

Obrigações 3 % a frs. 1,83398 × 492.410 = frs. 903.070

" 4 " " " 1,1145 × 32.599 = " 36.287

" 4 1/2 % " 0,86052 × 16.084 = " 13.840

Total ..... 953.197

Augmento de 30 % de cambio " 285.959

Encargo para amortisação .... 1.239.156



Para se dar conta do modo como estas sommas serão retiradas, é preciso conhecer em que ordem e como devem ser repartidos os productos liquidados da companhia. Esta ordem é a seguinte:

1.º A quantia necessaria para o pagamento dos juros das obrigações privilegiadas de primeira categoria. No caso de não serem sufficientes os productos liquidados, o complemento será tirado da reserva especial;

2.º A verba necessaria para a amortisação em ouro ao par em 75 annos das obrigações de primeira categoria desde 1898. No caso de não chegar, a differença será levantada da reserva especial, para reembolsar pelos excedentes ultteriores;

3.º Do saldo, depois d'estes dois levantamentos, 10 p. c. a favor da reserva especial até a concorrência de 200 contos ou 1.111.000 francos;

4.º A somma necessaria para a amortisação das obrigações de segunda categoria ao par, em ouro, em 75 annos, a partir de 1898. Não chegando, a differença será coberta pelos excedentes dos exercicios seguintes;

5.º A somma necessaria ao pagamento dos juros das obrigações de segunda categoria na proporção de 1 1/2 p. c. para os titulos de 3 p. c., 2 p. c. para os de 4 p. c., e 2 1/4 p. c. para os de 4 1/2 %;

6.º O necessario para completar proporcionalmente a 3, 4 e 4 1/2 p. c. os juros das obrigações de segunda categoria e completar até 4 1/2 p. c. o juro das 94.510 obrigações privilegiadas da Beira-Baixa convertidas em obrigações de primeira categoria de 3 p. c.

Os excedentes disponiveis depois do pagamento dos juros das obrigações privilegiadas de primeira ordem serão levados a favor da reserva especial até 1898, exclusivamente.

Na hypothese de que o rendimento e a despesa se mantenham nas bases que acima indicamos, a reserva especial achar-se-ha, em 1898, constituida por 14.867 obrigações e uma verba de 5.021.320 francos, sem que seja necessario tirar d'ella qualquer quantia para completar a verba de amortisação de 1.239.156 francos para as obrigações de primeira categoria.

Alem d'isso, como é evidente que a cotação d'estes titulos não terá attingido o par, a amortisação será naturalmente feita por compra, sendo metade da economia proveniente d'essa operação applicada a compras supplementares.

Assim, suppondo a cotação de 300 francos, haverá em 2.478 titulos uma economia de 499.600 fr. que permittirá comprar mais 826 titulos ou um total de 3.304, ficando 247.800 francos, ou seja metade d'aquella economia, para augmentar a reserva especial.

Póde-se, pois, concluir que, mantendo-se a receita actual, o cambio a 30 % e o coefficiente da exploração em 41 %, o pagamento dos juros das obrigações de 1.ª categoria e a sua amortisação, accelerada ainda por virtude das economias na compra, estão perfeitamente assegurados, sem que a reserva especial deixe de augmentar, embora em pequena proporção.

## A iluminação electrica da estação do Rocio

Acha-se illuminada a luz electrica a estação do Rocio, conforme as condições do contracto que existia entre a Companhia Real dos Caminhos de ferro e o sr. M. Hermann.

Esta installação foi dada por adjudicação, concorrendo a ella varias casas importantes do estrangeiro, sendo o sr. Hermann quem apresentou as maiores vantagens para a companhia.

O praso para a conclusão d'este trabalho terminou em 30 de agosto, mas devido a pequenos contratempos, só se poudé fazer a primeira experiencia tres dias depois d'aquella data.

O projecto d'esta installação foi feito pela companhia, que determinou a força das machinas, numero de lampadas, sua posição e poder illuminante.

O adjudicatario tinha a fornecer o seguinte:

Para a installação da estação:

1 machina a vapor de 50 cavallos, systema *Compound*; 1 dynamo de 200 ampères e 110 volts; 1 quadro com regulador da corrente do dynamo; 12 resistencias para arcos voltaicos; 12 indicadores para arcos voltaicos; 12 commutadores para arcos voltaicos; 1 commutador para corrente de 200 ampères; 2 commutadores para corrente de 35 ampères; 1 ampèremetro; 1 voltmetro e corta-circuitos; 10 lampadas d'arco de 12 ampères; 14 lampadas d'arco de 8 ampères; 60 lampadas de incandescencia de 16 yellas.

Para illuminar o tunnel:

1 machina de 4 cavallos; 1 dynamo de 30 ampères e 110 volts; 1 commutador para 30 ampères; 1 regulador para dynamo; 2 corta circuitos para 30 ampères; 4 corta-circuitos para 8 ampères; 30 lampadas de 16 yellas e 100 volts, destinadas a illuminação do tunnel na parte onde se fazem as manobras, isto é, em 150 metros de extensão.

As duas machinas a vapor, que o sr. Hermann forneceu, foram construidas por *Marchall Sons & Co.*

A de 50 cavallos é de cylindros horisontaes, tem disposição que permite variar a expansão, dá em média 135 revoluções por minuto, quando funciona póde abrir-se o regulador da admissão completamente e abandonar a machina inteiramente á acção do regulador de *Hartnell* que a machina tem, e que funciona admiravelmente, mantendo um movimento muito regular.

A outra machina é de cylindro vertical. Dá em média 260 revoluções por minuto; tambem é susceptivel de ficar o seu movimento sob a acção do regulador, que é do systema *Pickering*. Este, porém, tem uma disposição que permite variar a velocidade com a machina em movimento.

O movimento d'estas machinas é muito suave e silencioso, e a primeira distingue-se pela pequena quantidade de vapor que consome, comparada com outras machinas.

Os dynamos são do systema *Lahmeyer*, podendo-se considerar como as machinas mais perfeitas, tanto debaixo do ponto de vista electrico como mechanico.

Tem os inductores ligados em derivação — «*Shunt wound dynamos*». As characteristics d'estas machinas são extraordinariamente regulares, e o aproveitamento das linhas de força attinge o maximo desejado, juntando a isto a muita estabilidade da sua forma, e a maneira como estão abrigadas todas as partes mais susceptiveis de poderem ser avariadas. Reconhece-se decididamente que são as machinas mais perfeitas.

As lampadas de arco tambem se distinguem pela fixidez da luz e pela infallibilidade do seu funcionamento.

Ellas acham-se ligadas entre si a duas em série: as 10 de 12 ampères servem para a illuminação da gare e as 14 de 8 ampères dão luz aos vestibulos, elevadores, escadas, sala de recovagens etc.

Os conductores são todos isolados excepto os do tunnel, onde a agua a humidade e o vapor das machinas justificam que se empregasse o isolamento por meio de campanulas, como nas linhas aéreas.

Nas salas do conselho, direcção, secretarias e gabinetes da estação conservaram-se os mesmos lustres e



braços que serviam ao gaz, modificando-os convenientemente e tornando-os de iluminação mixta, podendo assim os mesmos candieiros dar a luz do gaz ou a electrica.

Esta modificação não sómente evitou a despesa com candieiros electricos como tambem permite utilizar o gaz nas occasiões em que as machinas tenham de parar para qualquer reparação, emquanto a companhia não achar conveniente fazer aquisição de machinas de sobrecellente.

Todo o trabalho de montagem de machinas assim como toda a installação electrica e modificação de lustres e candieiros foi feita por artistas portuguezes.

## PARTE OFFICIAL

### Ministerio das Obras Publicas Commercio e Industria

#### Repartição de caminhos de ferro

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente um requerimento da companhia do caminho de ferro do Mondego, pedindo que lhe seja prorogado até 31 de dezembro de 1895 o praso para a conclusão da 1.<sup>a</sup> secção do ramal do caminho de ferro de Coimbra a Arganil, comprehendido entre Coimbra e Louzã, ficando o resto de Louzã a Arganil para ser feito mais tarde no praso que fosse fixado depois d'aquella data, e pedindo igualmente auctorisação, desde já, para transferir a sua concessão a outra empresa;

Considerando que a legitima interpretação da condição 44.<sup>a</sup> do alvará de 8 de novembro de 1888, não pôde conduzir o governo a auctorisar a transferencia incondicional da concessão, nem o obriga a, em qualquer epocha, auctorisar qualquer transferencia, e

Não admittindo como fundamento legal o allegado pela companhia, mas por simples equidade:

Ha por bem, conformando-se com o parecer de 9 de agosto findo, do conselho superior de obras publicas e minas, conceder prorogação por mais um anno, a terminar em 31 de outubro de 1895, do praso para conclusão de toda a linha, com a condição de a companhia proceder desde já á reconstrução da fonte de Ceira, destruida pela abertura da trincheira n.º 3, indeferindo no restante o requerimento mencionado; caducando esta prorogação de praso em 31 de dezembro do corrente anno, se até essa data não estiverem concluidas as obras da reconstrução da fonte referida.

Paço, em 1 de setembro de 1894.—*Carlos Lobo d'Avila.*

Para o director das obras publicas do districto de Coimbra.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 9 de agosto findo do conselho superior de obras publicas e minas: ha por bem approvar o projecto, datado de 9 de junho ultimo, de transformação do armazem de lãs da estação da Guarda em cocheira de carruagens, projecto apresentado pela companhia dos caminhos de ferro portuguezes da Beira Alta, considerando-se esta modificação como provisoria e subsistente emquanto se não reconhecer a necessidade do referido armazem para o serviço proprio da mencionada estação.

Paço, em 7 de setembro de 1894.—*Arthur Alberto de Campos Henriques.*

Para o director fiscal da exploração de caminhos de ferro.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 23 de agosto findo do conselho superior de obras publicas e minas: ha por bem approvar o auto de inspecção á segunda via da linha ferrea de leste entre as estações de Sant'Anna e Santarem, lavrado pela commissão para esse effeito nomeada por despacho de 7 de agosto do anno findo, e confirmar a auctorisação, já dada provisoriamente pela direcção fiscal da exploração de caminhos de ferro, para a circulação dos comboios na referida segunda via, na parte mencionada.

O que se comunica ao director fiscal de exploração de caminhos de ferro para os devidos effeitos.

Paço, em 7 de setembro de 1894.—*Arthur Alberto de Campos Henriques.*

Para o director fiscal de exploração de caminhos de ferro.

## Bilhetes baratos

**Festas em Elvas.**— Nos dias 19 a 23 é n'esta cidade a feira de S. Matheus, havendo touradas, illuminações, fogos d'artificio e outros festejos entre os quaes sobre-

sahem os bailes e cantos populares, tão característicos no nosso Alemtejo.

Ha, como de costume, bilhetes de ida e volta por preços reduzidos de varias estações de leste e norte, conforme o *aviso* que adiante publicamos.

**Viagem ao Porto e a Braga.**— A ultima das viagens por preços extraordinariamente reduzidos que a companhia real resolveu estabelecer este verão é a que se effectua no dia 29 d'este mez.

O comboio partirá de Lisboa ás 8 h. e 15' da noite, chegando ao Porto ás 4 h. e 45' da manhã de 30 e a Braga ás 6 h. e 43', regressando d'ali ás 8 h. e 35' da noite; do Porto ás 10 e meia e chegando a Lisboa ás 7 h. e 15' da manhã de 31.

Os preços são baratissimos: 2.<sup>a</sup> classe 47000 réis de Lisboa ao Porto ou 47700 a Braga.

Brevemente apparecerão os cartazes.

## THERMAS, CAMPOS E PRAIAS

### VIII

#### Cascaes

Aqui está uma villa que conseguiu alforriar-se do mais tremendo dos anathemas que lhe era lançado por um velho dito popular, e transformal-o n'um elogio que passará á historia como lemma do seu progressivo desenvolvimento.

«Cascaes uma vez e nunca mais» dizia o velho proloquio; «Cascaes uma vez e muitas mais» o dizem agora quantos visitam a velha sentinella do oceano garridamente embellesada com os mais modernos melhoramentos que a tornam a mais bella estancia de banhos dos arredores de Lisboa.

A mais bella, dissémos, a unica, podemos mesmo avançar, porque, nas proximidades da capital, não ha outra localidade que tenha as condições de uma verdadeira estação balnear.

Para constituir uma localidade de banhos não é bastante que haja uma praia de mais ou menos fina areia, umas estradas poeirentas, umas ruas estreitas e mal empedradas bordadas de pequenas casinhas de pescadores que os banhistas guarnecem, na estação propria, com uns tarecos velhos que periodicamente são encarroçados todos os outomnos, para constituirem mobilia da sua estada nas aguas.

E alem d'isso um club onde á noite um Macario qualquer espreguiça os dedos n'um desafinado *Aucher frères*, fazendo valsar umas meninas e uns rapazes, emquanto cá fóra as ruas se mantem desertas e escuras nas noites de annuciado luar, porque os candieiros não se accendem para economisar petroleo, como pelas manhãs as ruas não se regam para poupar agua.

São assim em geral as nossas praias.

Para formar uma estação de banhos, ha que ter largas avenidas ensombradas de arvores, bonitos passeios com bancos, elegantes *chalets* entremeando com outras edificações mais modestas, hoteis razoaveis onde se encontre boa comida e pousada confortavel, illuminação nas ruas e praças, aceio por toda a parte, um ou dois clubs elegantes para as valsas e os jogos á noite, um parque para os passeios á tarde e um estabelecimento de banhos d'agua doce.

Ora de tudo isto se encontra em Cascaes, além de muitos outros attractivos que fazem d'aquella villa uma estação d'aguas a valer.

A avenida Maria Pia, da qual damos a gravura, é um dos passeios favoritos dos banhistos e devemos concor-



dar que poucos sitios ha que mais encantem os visitantes.

Prolongando-se na extensão de uns 150 metros sobre a rocha, em posição sobreposta ao mar, onde eram os antigos e feios fossos da cidadella, offerece um largo panorama á vista dos frequentadores que, sentados em commodos bancos, á sombra que projecta o alto muro da cidadella coberto de hera, ali vão todas as tardes deliciar-se na contemplação da immensidade do mar ou da animada bacia onde se balouçam embarcações de todos os tamanhos.

Uma nova avenida, aberta ha poucos dias, parte directamente da estação do caminho de ferro até o centro da villa.

Bem proximo encontra-se o ridente parque, a praça Serpa Pinto, moderno jardim embellesado por um lago artistico, um coreto, canteiros de flôres, grandes tapetes de gazon, tendo ao centro o elegante *Sporting-club*, centro de reunião da sociedade mais elegante que frequenta Cascaes.

Esta bonita construcção é do mais moderno estylo. A sala de baile, em octogono, espaçosa e de alto tecto de madeira escura, illuminada durante o dia atravez das largas e altas vidraças que a circundam, ou por um lustre e grande numero de candela-bros á noite, cheia de senhoras ostentando luxuosas *toilettes*, é de um bello effeito.

Além d'este club, Cascaes possui o antigo Casino, que a nossa gravura apresenta debruçando a sua larga varanda sobre a praia.

N'uma terra onde o grande attractivo é o mar que a banha, e onde esse mar se abriga n'uma maravilhosa bacia que permite os exercicios do *sport* nautico, um club com uma vasta galeria sobre as aguas é accessorio indispensavel. E o terraço do Casino de Cascaes satisfaz a este requisito completamente, sendo de um bello effeito quando, em dia de regata, uma população immensa o enche em toda a sua grande extensão.

No genero de edificações elegantes tem Cascaes já grande quantidade e de alto valor.

Começa esta serie pela importante *abbadia* dos srs. duques de Palmella, que encontramos á esquerda, indo no caminho de ferro, edificada sobre um rochedo dominando a bahia.

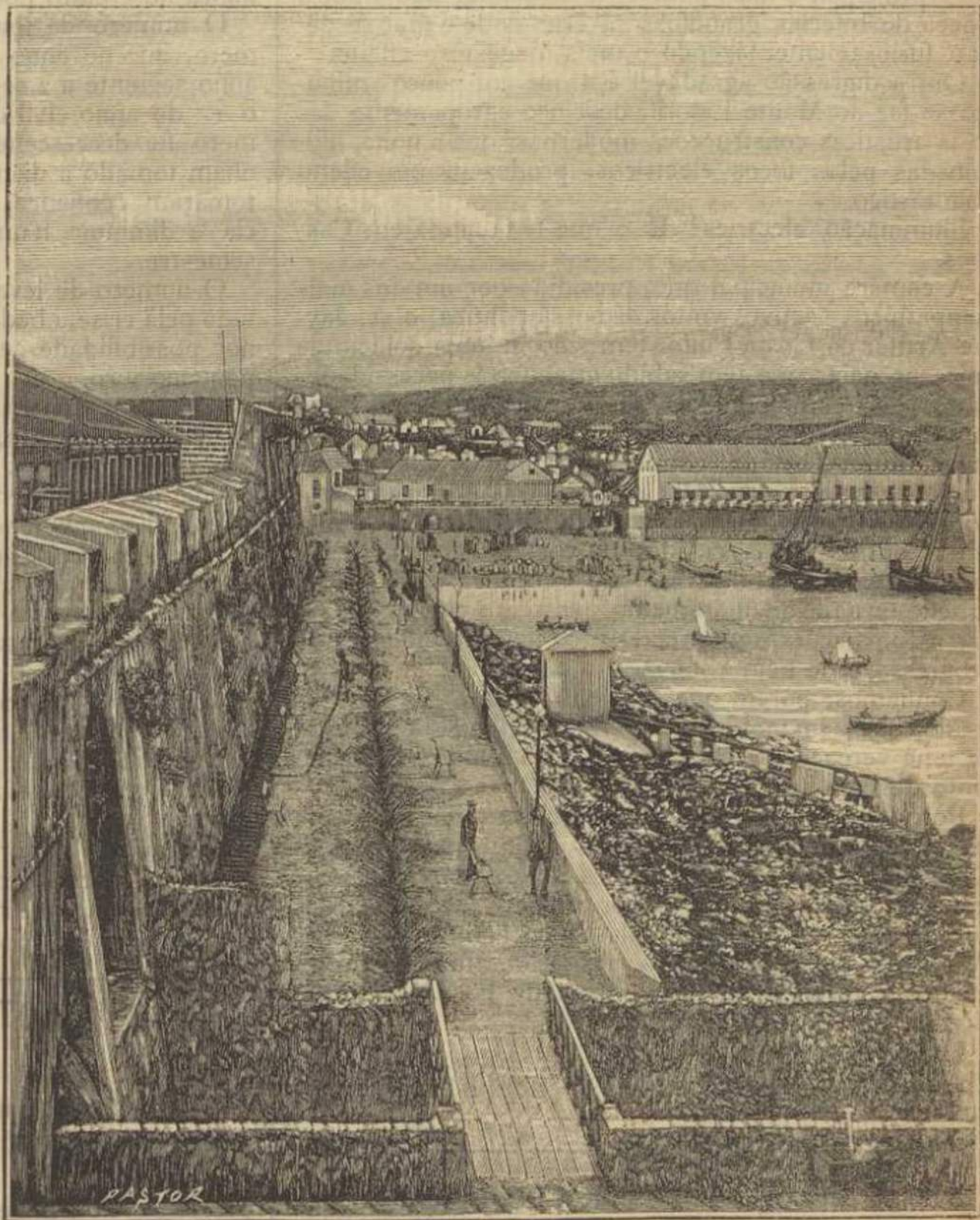
A seguir vemos o elegante *chalet* do sr. duque de Loulé, tambem sobre rochedos á beira-mar; depois na estrada da Bocca do Inferno as formosas casas do sr. Pindella, de originalissima architectura no genero das antigas casas do Minho, com uma grande varanda so-

bre o oceano, rotulas nas janellas e as paredes exteriores ornamentadas com craveiros, vide e outras trepadeiras. Nas paredes do terraço tem esta casa uns valiosos azulejos, desenho de S. M. El-Rei D. Carlos.

Na mesma estrada ha o *chalet* Penha Longa, original pela sua construcção propria para resistir aos vendavaes.

Na nova avenida Valbom nota-se especialmente a casa do sr. dr. Machado, de estylo arabe puro, e o graciosissimos *chalets* dos sr. dr. Rebello e Camillo José dos Santos.

Um novo bairro, a *Vista Alegre*, ao cimo da villa, ostenta já as mais bellas construcções, devidas á incansavel iniciativa do sr. Jeronymo da Silva.



Opasseio D. Maria Pia, em Cascaes

Para os que vão ali passar algum tempo, Cascaes offerece todas as commodidades. Não só ha casas que se alugam por preços economicos, como estabelecimentos bem fornecidos de todos os generos, pelos mesmos preços de Lisboa.

Para os que tenham que vir á cidade com frequencia ha oito comboios descendentes e oito ascendentes por dia.

Para os que vão a Cascaes em simples visita, ou para



pequena demora, ou os que não queiram tomar casa, ha tres bons hoteis, o Central, dirigido por sr. Petracchi Felice, antigo cozinheiro do sr. conde de Burnay, o hotel Globo tambem muito confortavel e bem servido, na praia junto ao Casino e o Bragança, na rua das Flores com frente para o novo aterro ajardinado.

Nas ruínas do antigo palacio do Marquez de Cascaes, junto ao passeio da Rainha D. Maria Pia, vae construir-se em breve um grande hotel, no genero dos de Sevilha, com pateo central ajardinado e coberto, sendo o rez-do-chão destinado a um estabelecimento de banhos de mar e de agua doce, com todos os confortos de uma casa de primeira ordem.

Bellos passeios se pôdem realizar aos arredores da galante villa.

O principal, o mais notavel, é ao famigerado sitio, a Bocca do Inferno, grandiosa caverna onde o mar se debate furiosamente, fazendo o mais magestoso effeito.

Outra digressão agradável é a que em poucos minutos se faz ao Monte Estoril, delicioso agrupamento das mais artisticas construcções modernas, que á noite, illuminadas pelos focos electricos, produzem um effeito phantastico.

Iluminação electrica! É o que falta ainda em Cascaes.

A camara municipal que, presidida por um dos mais sympathicos e activos vultos da nossa politica, o sr. Jayme Arthur da Costa Pinto, tem sido de uma sollicitude unica no paiz; que tem sabido attender ás necessidades locais e ás commodidades dos forasteiros que frequentam a villa, transformando-a por completo, fazendo-a digna de ser visitada, pondo-a em caminho das prosperidades e bellezas que fazem as delicias dos frequentadores do Etretat, Dieppe, a patria de Chateaubriand e tantas outras bellas cidades da costa normanda, a camara, diziamos, ainda não pôde introduzir em Cascaes aquelle grande melhoramento que tanto concorre para dar ás povoações um caracteristico de vida moderna de progresso e de bem estar.

Confiamos, porem que elle não tardará em ser realisado, que bem nol-o promette a actividade provada de uma vereação, á qual aquella villa e todo o concelho tanto devem.

Porque, é preciso que o reconheçam todos os que ali vivem, os muitissimos que ali vão: se a frequencia em Cascaes redobra de anno para anno, se os comboios circulam cheios, se por maior numero de habitações que de novo se constroem ellas se enchem rapidamente de veraneadores, deve-se isso aos melhoramentos e commodidades que a vereação presidida por Costa Pinto ali tem introduzido.

Honra lhe seja.

Ah! se tantas outras vereações portuguezas lhe seguissem o exemplo...

## A Caixa Economica Portugueza

Publicou-se a estatistica d'esta instituição que alcança até o fim do 2.º semestre do anno economico 1893-94 isto é, até junho do anno corrente.

Não anda atrasado este trabalho, e isto é bom, porque nos permite apreciar sem demora o movimento d'esta caixa que é até certo ponto um bom elemento para o julgamento do estado do credito do nosso thesouro perante as classes populares.

O numero de cadernetas emittidas, que em principio, 1.º semestre de 1887-88, foi de 357, subiu logo a 1.382 no 2.º semestre d'este anno e foi progredindo até o 2.º semestre de 1889-90, data em que principiou a decres-

cer, accentuando-se mais esta tendencia no 2.º semestre de 1890-91 em que as novas cadernetas foram apenas 435, tendo hoje já mais que duplicado esse numero, porque houve 827 novos inscriptos no semestre findo.

Na mesma proporção segue a importancia dos depositos: de 743 contos em 1887-88 a entrada elevou-se a 2.727 contos em 1889-90, descendo a 1.218 em 1891-92, e voltando a subir a 1.599 no ultimo anno economico. O total da receita durante este periodo de 7 annos passou de 371 contos a 4.012 contos no 1.º semestre de 1890-91 e descendo a 2.001 contos no 1.º semestre de 1892-93 vae agora de novo crescendo, tendo sido no semestre findo de 2.464 contos.

Para este resultado concorreu, já se vê, o receio do publico durante o tempo da maior crise e gradual confiança no credito publico que vae renascendo.

O numero de levantamentos totaes o diz. Este numero, que no anno de 1889-90 fôra de 774, saltou no anno seguinte a 2.027, sendo só no 2.º semestre, que foi o 1.º do anno civil de 1891, de 1.206. Depois este numero foi decrescendo, já porque os mais receiosos tinham tomado a dianteira, já porque os que ficaram retomaram confiança, e hoje acha-se ainda com tendencia a diminuir, n'uma quantidade razoavel de 331 por semestre.

O numero de levantamentos parciaes, tambem affectado pela crise, obedece a outras razões: a maior ou menor possibilidade de ter capitaes estacionados com um pequeno juro.

Esse, por consequencia, só vagamente demonstra a oscillação do credito, não deixando todavia de ser interessante notar que no periodo critico se elevou a 10.011 e hoje já se acha em 5.319 por semestre, o que prova que as disponibilidades vão sendo maiores.

Uma nota curiosa é a que resulta da profissão dos depositantes que levantaram os seus capitaes durante a crise. Emquanto que as classes populares: os commerciantes, empregados do commercio, artistas, serviços e operarios se sobresaltaram logo no 1.º semestre do anno civil de 1891, indo buscar os seus valores em maior quantidade, os capitalistas, proprietarios, empregados publicos e militares só tiveram maiores receios ou maiores necessidades de capital no semestre seguinte.

Resumindo o periodo dos sete annos a que a estatistica se refere, vemos que a importancia total da entrada foi de 11.676:979:228 réis e o da despesa 10.526:703:158 réis.

## NOTAS DE VIAGEM

### V

#### De Bruxellas a Antuerpia

Esqueceu-me no meu artigo anterior falar-lhes de uma grande commodidade de que pôdem disfructar os passageiros de Paris para Bruxellas.

Em Quévy ou em Mons pôdem, mediante o pagamento de 1,50 francos durante o dia, ou 2,50 francos de noite, tomar um trem que, á chegada á capital, estará á sua disposição durante meia hora. Chegado a Bruxellas, o viajante não tem mais que chamar pelo numero do bilhete que recebeu e immediatamente lhe apparecerá o trem de entre os que estacionam dentro da estação.

Tambem me esqueceu, fallando do *hotel de Ville*, fazer notar a importancia que tem o cargo de porteiro d'aquelle edificio, graças aos lucros que elle tira da taxa que recebe dos visitantes, lucros que se elevam em média á bella somma de 25 mil francos annuaes, o melhor de 5 contos de réis.



Este exagerado lucro para tão modesto emprego suggeriu a um dos camaristas a ideia de pôr o lugar a concurso, e segundo informa um correspondente da *Presse*, de Paris, bastou este boato para que se tenham apresentado propostas, entre as quaes ha algumas de 33 advogados, 21 engenheiros, 17 medicos etc.

Aproveitando bem o tempo e não podendo consagrar mais a uma minuciosa visita, em tres dias pôde-se visitar razoavelmente a capital flamenga.

Flamenga, disse eu. E' tambem uma observação que me escapava.

O idioma na Belgica é o francez e o flamengo, em todo o norte desde Braine le Comte, e Liège; o francez e o *vallon* ao sul d'estes pontos. As classes mais illustradas só falam francez, mas nem por isso desconhecem o verdadeiro idioma local. Este, o flamengo, é quasi o mesmo que o hollandez, o *vallon* é um *patois* franco-germanico muito parecido com o que se fala nas fronteiras da França e Allemanha, e que difficilmente entende mesmo quem conhece os dois idiomas.

Falando, porém, francez, todos nos entendem na Belgica.

Vista a capital, tomemos o caminho de Antuerpia onde nos chama a exposição internacional.

O comboio parte da estação do Norte, pertencente, como a do sul, aos caminhos de ferro do Estado.

E' uma grande estação, tendo ao centro, sob a larga cobertura, umas 6 vias para os comboios das grandes linhas, e ao lado esquerdo uma outra plataforma, de onde partem os comboios para Antuerpia, para a linha da cintura e não sei se alguns mais.

A comunicação de uma para outra plataforma faz-se por uma passagem subterranea, isto é, nem os passageiros nem o proprio pessoal atravessam as vias, o que só é dado aos empregados privativos do serviço.

Lá fóra só com rarissimas excepções os passageiros põem o pé na via.

De Bruxellas a Antuerpia ha 30 comboios por dia e egual numero de trens descendentes, sendo as duas terças partes expressos que fazem o percurso (44 kilometros) em 56 a 60 minutos, e os restantes mixtos, que empregam 1 hora e 30 ou 35 minutos. Ao domingo ha mais 9 comboios em cada sentido.

Na Belgica, como na França, Austria e Hungria vae-se desenvolvendo o uso dos expressos, sendo uma das razões a tarifa d'estes comboios ser mais elevada que a dos outros.

Com effeito, a base que, nos mixtos, regula por 0,076 em 1.<sup>a</sup> classe, 0,057 em 2.<sup>a</sup> e 0,038 em 3.<sup>a</sup> (13,68 réis em 1.<sup>a</sup>, 10,26 em 2.<sup>a</sup> e 6,84 em 3.<sup>a</sup>, moeda portugueza ao par) nos expressos augmenta 20 por cento, sendo assim de 17,10 réis em 1.<sup>a</sup>, 12,82 em 2.<sup>a</sup> e 8,55 em 3.<sup>a</sup>.

Como se vê, é mais barato do que em Portugal, mas pequena differença.

Ha bilhetes de ida e volta em todos os sentidos com 20 % de redução, tanto em uns como em outros trens, sendo os dos expressos válidos para volta tambem pelos mixtos; os d'estes podem tambem ser á volta aproveitados pelos expressos por dois meios: ou pagando a differença, ou baixando de classe, isto é, o passageiro com uma volta de 1.<sup>a</sup>, de comboio mixto, pôde vir em 2.<sup>a</sup> de expresso, o de 2.<sup>a</sup> em 3.<sup>a</sup>; o de 3.<sup>a</sup> tem de pagar a differença.

Em todos os expressos ha carruagens das tres classes, e em alguns ha tambem, nas grandes linhas, vehiculos de corredor lateral de 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> classe, com lavabo, w. c. e todas as commodidades.

Os expressos só param em geral n'uma estação intermedia, Malines, a 21 kilometros de Bruxellas.

Como lhes dizia a estação do Norte é vasta, e mais ampla ficará em breve com as novas installações e accomodações que lhe estão fazendo.

As antigas salas de 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> estão sendo transformadas em vestibulo de bilheteiras, as quaes é mister ampliar em numero, porque as quatro existentes já não chegam para o movimento.

E se a estação é já vasta, as linhas que lhe dão accesso não são de menos notavel amplidão.

Durante bastante tempo, á sahida, o viajante vae vendo a um e outro lado quantidades de linhas que ramificam para toda a parte, e os seus signaes fixos, e á noite, tambem n'um longo percurso talvez de 5 kilometros, a via é illuminada por lampadas electricas de arco, sem globos espalhando uma luz crua e clarões phantasticos sobre aquelles repetidos carris que acompanham a linha em que vamos.

Depois entramos na elegante estação de Malines, modernamente dotada com uma cobertura no genero da da galeria das machinas da exposição de Paris de 1889 isto é, em uma só viga curva desde o chão.

Entre estas vigas ha grandes transparentes illuminados á noite, onde se annuncia, na face que olha para a parede, a direcção dos comboios e na face voltada para a linha o caminho para as portas de sahida, lavabos, w. c., bufete, escriptorio do chefe etc.

Sahindo de Malines, o comboio passa sobre uma ponte rodante sobre o Nethe, affluente do Escalda, e atravessando terrenos plantados entra nas fortificações de Antuerpia.

## Honrosa nomeação

Foi nomeado governador civil do districto de Aveiro o sr. visconde de Alemquer, par do reino e membro do conselho fiscal da companhia real dos caminhos de ferro. Felicitamos o nosso estimado amigo pela honra recebida.

## CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

### Companhia Real dos Caminhos de Ferro Através d'Africa

Para discussão das contas e do relatorio e de outros assumptos que seja preciso resolver, são convidados os srs. accionistas a reunir no dia 26 de outubro, ás 12 horas do dia, na casa da companhia, rua de Bellomonte n.º 49. Porto, 12 de setembro de 1894.

O vice-presidente da assembleia geral, José Joaquim Guimarães Pestana da Silva.

## O nosso novo boletim de Paris

Começamos hoje a publicar as interessantes revistas da bolsa de Paris com que mr. L. Cretey passa a honrar esta folha.

Procurámos para este encargo pessoa que estivesse em todas as condições necessarias para bem o desempenhar.

Reunindo mr. Cretey a um vasto conhecimento da bolsa de Paris, um fino espirito observador, a maior seriedade e competencia e a longa pratica jornalística de negocios financeiros, a escolha que d'elle fizemos não pôde senão lisongear-nos e agradar aos nossos leitores.

Como d'estes, os que se interessam pelos assumptos bolsistas conhecem o idioma, preferimos dar estes boletins em francez. Se, porem, os nossos leitores os quizerem em portuguez não teem mais que reclamarlo e fal-os-hemos traduzir de futuro.



## REVUE DE LA BOURSE DE PARIS

Paris, 12 Septembre 1894.

Après quelques séances de réflexion la spéculation repart de l'avant: il est vrai que les caisses publiques n'y sont pas complètement étrangères, ainsi que tous les officiers ministériels, qui de par la loi et l'usage sont tenus de faire des emplois. En outre, l'argent étant toujours d'une abondance extrême et d'un prix minime, les cours s'élèvent assez facilement, car l'épargne paraît se résigner à ce rendement relativement peu élevé.

Les cours du 3<sup>0</sup>/<sub>0</sub> à 104,47 1/2 fr. ont fait surgir de nouveau l'idée d'une conversion en 2 1/2; mais si le gouvernement avait réellement l'intention de procéder à cette colossale opération, elle ne pourrait en tous cas n'avoir lieu qu'au printemps prochain.

En attendant les événements passons en revue les principales valeurs du Marché Parisien.

Les fonds étrangers entraînés par le mouvement général s'inscrivent en sensible progrès. L'Italien s'avance à 83,25 fr. On continue à Rome à faire toutes sortes de prévisions au sujet des mesures que le gouvernement compte adopter pour rétablir l'équilibre du budget; le monopole des alcools a été mis en avant.

L'Extérieure Espagnole 4<sup>0</sup>/<sub>0</sub> vaut 69 11/16; il est encore question d'un emprunt, et l'on croit que cette opération devra coïncider avec la reprise des séances des Chambres Espagnoles.

Les fonds Hongrois sont fermes.

La Rente Portugaise s'avance à 25 3/8. Le remaniement du cabinet portugais, en maintenant le même ministre M. Hintze Ribeiro à la Présidence du Conseil et aux Finances a produit bon effet.

Les Valeurs Turques restent l'objet de transactions fort actives; la Banque Ottomane cote 675, et le Turc (série D) 26,50 fr. L'amélioration des finances ottomanes régénérées par la gestion du conseil de la dette en est la cause principale.

Le Brésilien 4<sup>0</sup>/<sub>0</sub> se négocie à 74,85 fr.; on escompte, paraît-il à Londres un prochain emprunt extérieur.

Le Groupe de Valeurs de Crédit est également mouvementé.

La Banque de France se maintient facilement à 3.950 fr.

Le Crédit Foncier se présente en reprise à 930 fr. soit une hausse d'une trentaine de francs en quelques séances.

La Banque de Paris et des Pays-Bas s'avance à 715; le Comptoir National à 540; le Lyonnais à 762,50; la Générale à 468,75; et la Banque Internationale à 487,50 fr.

La Banque des Pays Autrichiens, le Foncier d'Autriche, restent calmes.

Le Mobilier Espagnol ne s'éloigne guère du cours de 70 fr.

Les recettes de nos grandes compagnies de chemins de fer sont satisfaisantes.

La 34<sup>e</sup> semaine de l'exercice (du 20 au 26 Août) accuse une recette de fr. 23.779.000 contre fr. 22.912.000, pendant la période correspondante de 1893.

L'Est s'avance à 963,75; le Lyon passe à 1.445; l'Orléans progresse à 1.520; l'Ouest s'inscrit à 1.110; et le Midi au même cours.

Les Chemins Espagnols profitent de la hausse qui se manifeste sur le marché de la Rente Extérieure.

Les obligations des Chemins de fer Portugais ont été activement traitées entre 130 et 132,70, ainsi que celles des Tabacs de 432,50 à 435.

Le Suez demandé cote, en progrès marqué, 2.950 fr.

Les obligations Panamá ont donné lieu à de nombreuses transactions; l'action reste à 20 fr.

L'émission de 650.000 actions de 100 francs de la Compagnie Nouvelle du Canal de Panamá en formation au capital de francs 65.000.000 est annoncée pour le 22 Septembre; 306.000 actions seulement sont offertes avec droit de préférence aux porteurs de titres de l'ancienne Compagnie Universelle du Canal Interoceanique. Les souscripteurs devront verser 25 fr. en souscrivant et 25 fr. le 15 Octobre 1894.

Lots Congo en hausse à 85 fr. Le Rio-Tinto passe à 375 fr. La spéculation se porte également en ce moment sur quelques valeurs aurifères. Dans notre prochaine revue nous nous étendrons sur cette catégorie de titres.

L. C.

## BOLETIM FINANCEIRO

Lisboa, 15 de setembro de 1894

Durante a quinzena foi melhorando o aspecto do nosso mercado interno, notando-se uma certa reanimação nos negócios e paralelamente mais alguma facilidade nas operações de desconto que tão necessárias se lhes tornam. Os saques das colonias foram avultados, mas nem por isso deixaram de obter prompta collocação por taxas concorrentes com as do Banco de Portugal. Entrou em plena actividade o negocio dos cereaes, mas até aqui essa actividade não prejudicou as condições de facilidade que acima apontamos. O mercado dos cambios tem corrido bastante animado, tendo-se mesmo feito anticipações para pagamentos a realizar no proximo mez, aproveitando-se, além d'isso, a melhoria dos cambios para realizar disponibilidades para proximas operações. O cheque sobre Londres chegou a ser adquirido ao 41 1/8, mas depois, satisfeitas as exigencias momentaneas, os preços fizeram o natural desvio, tornando-se o mercado menos firme, havendo poucos vendedores de cheques sobre Londres a 40 7/8 e 40 15/16. As letras bancarias sobre Londres (90 d.) que se cotavam a 40 3/8 subiram depois a 40 7/8.

Na Bolsa de Lisboa tem havido maior movimento, devido, talvez, á subida dos fundos portuguezes nos mercados de Londres e Paris. O nosso 3 p. c. externo subiu a 25 1/4 e as obrigações de 4 p. c. firmaram-se a 161 fr. ficando as de 4 1/2 p. c. com comprador a 186 fr. Na nossa bolsa foram bastante procurados os fundos externos, mas não se realizaram muitas transacções, porque os portadores confiam na progressão da alta. As inscrições animaram tanto na procura como no preço, tendo-se realizado de 35,40 a 35,70 as de assentamento e as de coupon de 35,20 a 35,40 fechando a quinzena a 35,70 (ass.) e 35,45 (coupon). A divida externa fica a 32,00 sem compradores.

As obrigações do emprestimo portuguez de 4 1/2 tem tido bastante procura tendo-se effectuado vendas a 48,600 e 48,700 tanto para o assentamento como para o coupon interno. Dos tabacos venderam-se algumas obrigações a 100,700, do emprestimo de 1890 (4 p. c.) a 42,700 (ass.) e 43,000 (coupon), do de 1888 (4 p. c.) a 14,950 a 14,900, do Credito Predial (6 p. c. ass.) a 92,000, 5 p. c. (ass.) a 88,000, de 1 1/2 a 82,500, de 4 p. c. a 73,000, com bastante procura. As obrigações Loanda-Ambaca mantem-se a réis 71,000, sem explicação plausivel attendendo ás garantias que offerecem e ao extraordinario desenvolvimento que tem tomado esta importante linha ferrea.

As acções do Banco de Portugal ficam a 116,000, as do Lisboa & Açores a 91,500, as do Commercial de Lisboa a 92,000 e as do Ultramarino a 60,000.

Chegou uma nova remessa de assucar da Companhia do Assucar de Moçambique, cujas acções regulam a 8,000. Esta companhia tem futuro, sobretudo se fôr bem administrada e a sua gerencia industrial fôr escrupulosa e activa.

No mercado appareceu um lote de 40 acções do Banco Lusitano ao preço de 2,500, sem compradores.

Nos ultimos dias tem corrido insistentes boatos acêrca da situação de algumas casas commerciaes da praça, sobretudo de uma antiga e considerada casa bancaria envolvida em importantes negocios e sobre duas grandes casas de commercio ha poucos annos estabelecidas. Não sabemos, porém, que fundamentos possam ter tido semelhantes boatos, que comtudo não deixaram de causar certa impressão.

Estão feitas duas importantes concessões em Africa — uma em Angola e outra na Guiné. São ambas para companhias portuguezas.

J. F.

## situação dos fundos portuguezes nas bolsas de Lisboa, Londres e Paris

## AGOSTO

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
<b>Bolsa de Lisboa:</b>																
Inscrições assent. . .	35,40	-	35,40	35,45	35,50	35,65	35,75	35,70	-	35,50	35,75	35,55	35,70	35,60	35,60	-
" coupon . . .	35,20	-	35,20	35,25	35,36	35,60	35,45	35,50	-	35,50	35,70	35,50	35,45	35,30	35,30	-
Divida externa . . .	-	-	-	32,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Bolsa de Londres:</b>																
3 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> portuguez . . .	24,62	-	24,62	25,00	25,00	25,25	25,25	25,25	-	25,25	25,25	25,25	25,25	25,31	25,31	-
<b>Bolsa de Paris:</b>																
3 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> portuguez . . .	24,56	-	24,56	25,00	25,25	25,31	25,25	25,20	-	25,18	25,31	25,31	25,31	25,37	25,37	-



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

BOLSAS	TITULOS	1894 - SETEMBRO - DIAS													
		1	3	4	5	6	7	8	10	11	12	13	14	15	—
Lisboa . . .	ACÇÕES Comp. <sup>a</sup> Real Portuguesa .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	OBRIÇ. Comp. <sup>a</sup> Real Port. 3 0/0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» C. <sup>a</sup> Real Port. 4 1/2 0/0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Comp. <sup>a</sup> Nacional . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Atravez d'Africa . . . .	—	—	—	71.000	—	—	—	71.000	—	—	—	—	—	—
Paris . . . . .	ACÇÕES Comp. <sup>a</sup> Real Portuguesa .	—	52	51	52	52	—	—	52	—	—	—	—	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal.	—	54	—	54	55	54	54	—	54	55	55	55	55	—
	» Norte de Hespanha . . .	105	140	115	140	112,50	110	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Madrid-Zaragoza-Alicante	146	151	152	155	155	152	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Andaluzes . . . . .	—	165	170	170	175	177,50	—	—	—	—	—	—	—	—
	OBRIÇ. Comp. <sup>a</sup> Real Portuguesa .	132	132,50	133	133,50	133	133	133	131,25	131	130,75	132,50	132	132	—
	» C. <sup>a</sup> da Beira Alta . . .	74	74	74	76	78	78	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal.	172	172,50	172,50	172,50	173	173	173	175	175	175	175	175	175	—
	» Norte Hespanha 1. <sup>a</sup> hypot.	274,50	274	274,50	275	276,50	276	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Atravez d'Africa . . . .	61,25	61,25	62	—	61	61,75	—	61,12	61,75	—	61,06	61,75	61,75	—
Amsterd..	» Atravez d'Africa . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	61	—	

## Recelta dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Periodo de exploração	RECEITAS NO PERIODO						DESDE 1 DE JANEIRO			
		1894			1893			Totaes		Diferença a favor de	
		Kil.	Totaes	Kilome- tricas	Kil.	Totaes	Kilome- tricas	1894	1893	1894	1893
COMPANHIA REAL	de a		Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
	20 26 Agosto	690	69.613.000	100.888	690	67.540.016	97.840	1.750.940.000	1.857.211.535	-	106.271.535
	27 2 Setemb.	»	66.690.000	96.652	»	67.346.769	97.604	1.817.634.000	1.924.558.304	-	106.924.304
	20 26 Agosto	380	8.952.000	23.557	380	9.010.407	23.711	192.772.000	200.931.404	-	8.159.404
Sul e Sueste . . .	27 2 Setemb.	»	8.925.000	23.486	»	9.049.895	23.895	211.697.000	209.981.299	-	8.284.299
	6 12 Agosto	475	18.043.820	37.986	475	15.555.850	32.749	414.506.135	438.127.565	-	23.621.430
	13 19 »	»	17.425.420	36.684	»	13.798.950	29.050	431.931.255	451.926.515	-	19.995.260
	20 26 »	»	18.608.720	39.176	»	16.178.780	34.060	450.539.975	468.105.295	-	17.565.320
Minho e Douro . .	30 5 Agosto	253	6.007.374	23.744	253	6.105.965	24.134	150.341.289	163.465.761	-	13.124.472
	6 12 »	»	5.616.709	22.200	»	5.967.393	23.586	155.957.998	169.433.154	-	13.475.156
	13 19 »	»	4.929.405	19.483	»	5.758.426	22.760	160.887.403	175.191.580	-	14.304.177
	30 5 Agosto	105	1.282.454	12.213	105	1.193.623	11.367	33.599.279	38.857.064	-	5.257.785
Norte de Hespanha . . .	12 18 Agosto	3553 Ps.	1.751.777	495 Ps.	3393 Ps.	1.773.770	552 Ps.	53.837.209	51.482.462	Ps. 2.354.747	-
	19 25 »	»	1.746.606	496	»	1.761.518	519	55.583.815	53.243.980	2.339.835	-
	20 26 Agosto	2672	957.100	358	2672	948.934	348	33.255.183	32.704.050	551.133	-
	27 2 Setemb.	»	1.001.245	374	»	998.837	373	34.256.428	33.702.887	553.541	-
Madrid — Zarahoga — Alicante . . . . .	6 12 Agosto	894	292.921	328	894	301.307	337	8.211.122	8.648.570	-	437.448
	13 19 »	»	293.258	328	»	297.516	333	8.504.381	8.946.087	-	441.706
	20 26 Agosto	180	59.089	328	180	58.065	223	1.701.731	1.521.505	180.226	-
	27 2 Setemb.	»	57.790	321	»	60.317	335	1.759.521	1.581.821	177.700	-

## HORARIO OFFICIALMENTE CONFERIDO da partida e chegada de todos os comboios, em 16 de setembro de 1894

<b>Lisboa R. Porto</b> <i>Part. Cheg.</i> 8-45 t. 7-20 m. 0-0 t. 10-30 m.	<b>Porto-Lisboa R.</b> <i>Part. Cheg.</i> 2-45 t. 4-30 m. 7-0 t. 5-30 m.	<b>Lisboa R.-Cintra</b> <i>Part. Cheg.</i> 7-0 m. 8-11 m. 8-45 m. 9-51 m.	<b>Cintra-Lisboa R.</b> <i>Part. Cheg.</i> 5-15 m. 6-13 m. 7-30 m. 8-40 m.	<b>Fig. B. Amieira</b> <i>Part. Cheg.</i> 8-0 m. 8-26 m.	<b>B. Amieira-Fig.</b> <i>Part. Cheg.</i> 10-45 m. 11-12 m.	<b>Pampilh. Mang.</b> <i>Part. Cheg.</i> 6-35 t. 9-47 t.	<b>Mang.-Pampilh.</b> <i>Part. Cheg.</i> 9-45 m. 12-54 t.	<b>Porto-Valença</b> <i>Part. Cheg.</i> 8-20 m. 1-26 t. 11-0 m. 3-15 t.	<b>Valença-Porto</b> <i>Part. Cheg.</i> 2-40 m. 8-19 m. 9-45 m. 2-15 t.
<b>Lisboa C.S.-Port.</b> 7-30 m.   9-0 t.	<b>Port.-Lisboa C.S.</b> 8-45 m.   10-30 t.	3-30 t. 4-33 t.	11-0 m. melodia	<b>Leiria-Figueira</b> 5-40 t.   7-55 t.	<b>Figueira-Leiria</b> 5-45 m.   8-5 m.	<b>Mang.-Guarda</b> 4. <sup>as</sup> feiras e sab.   10-0 t.   12-50 m.	<b>Guarda-Mang.</b> 5. <sup>as</sup> feiras e dom.   6-40 m.   9-28 m.	5-40 t.   11-45 t.	12-30 t.   6-0 t.
<b>Aveiro a Porto</b> 4-0 m.   6-25 m.	<b>Porto a Aveiro</b> 4-15 t.   6-37 t.	5-0 t. 6-3 t.	3-30 t. 4-30 t.	<b>Fig eira-Alfar.</b> 4-50 m.   5-32 m.	<b>Alfar-Figueira</b> 5-45 m.   6-45 m.	<b>Lisboa T. P.-Faro</b> 4-30 t.   5-0 m.	<b>Faro-Lisboa T. P.</b> 6-30 t.   7-0 m.	<b>Porto-Braga</b> 5-0 m.   8-10 m.	<b>Braga-Porto</b> 5-40 m.   8-19 m.
<i>Excepção aos domingos</i>		6-0 t. 7-16 t.	6-15 t. 7-15 t.	2-0 t. 3-0 t.	3-15 t. 4-15 t.	<b>Lisboa T. P.-Pias</b> 8-0 m.   4-55 t.	<b>Pias-Lisboa T. P.</b> 8-10 m.   4-40 t.	8-20 m.   10-45 m.	11-45 m.   2-15 t.
11-20 m.   3-35 t.	5-30 m.   9-35 m.	9-45 t. 10-50 t.	9-30 t. 10-32 t.	7-0 t. 7-59 t.	8-5 t. 8-49 t.	4-30 t.   2-45 m.	8-30 t.   7-0 m.	11-0 m.   1-20 t.	3-25 t.   6-0 t.
<b>Espinho Porto</b> 8-15 m. 9-3 m.	<b>Porto Espinho</b> 7-0 m. 7-45 m.	<i>Aos domingos e dias santificados</i>		<b>Abrantes-Guard.</b> 1-15 m. 9-25 m.		<b>Guard-Abrantes</b> 7-0 m. 4-0 t.		<i>Aos domingos e dias santificados</i>	
4-15 t. 5-4 t.	meio dia 12-45 t.	1-30 t.   2-33 t.	8-10 t.   9-10 t.	1-45 t.   11-30 t.	4-0 t.   12-23 m.	<b>Lisboa T. P. Ext.</b> 8-0 m.   3-45 t.		<b>Ext.-Lisboa T. P.</b> 12-10 m.   7-0 m.	
10-45 t.   11-30 t.	9-15 t.   10-0 t.	<b>Lisboa R.-Caso.</b> 5-15 m. 6-30 m.	<b>Caso-Lisboa R.</b> 7-15 m. 8-29 m.	<b>Lisboa R.-Sacav</b> 6-45 m. 7-29 m.		<b>Sacav-Lisboa R.</b> 8-30 m. 9-15 m.		4-30 t.   11-10 t.	9-10 m.   4-40 t.
<b>Lisboa R.-V. Alc.</b> 7-30 t.   5-10 m.	<b>V. Alc.-Lisboa R.</b> 8-45 t.   6-30 m.	6-30 m. 7-56 m.	8-30 m. 9-49 m.	9-0 m. 9-45 m.		10-30 m. 11-14 m.		<b>Lisb. T. P.-Setub.</b> 8-0 m.   10-10 m.	<b>Setub.-Lisb. T. P.</b> 4-50 t.   7-0 m.
2. <sup>as</sup> 4. <sup>as</sup> e sab.	2. <sup>as</sup> 4. <sup>as</sup> e 6. <sup>as</sup>	11-30 m. 12-52 t.	10-30 m. 11-49 m.	10-0 m. 10-44 m.		11-30 m. 12-14 t.		4-30 t.   6-25 t.	8-0 m.   9-50 m.
7-15 t.   1-50 m.	9-40 m.   4-8 t.	4-15 t. 5-37 t.	4-30 t. 5-55 t.	1-0 t. 1-44 t.		2-0 t. 2-44 t.		<i>Dom. e sant.</i> 6-50 m.   8-23 m.	
<b>Lisboa R.-Badaj.</b> 7-30 t.   6-35 m.	<b>Badaj.-Lisboa R.</b> 7-0 t.   6-30 m.	6-30 t. 7-51 t.	6-30 t. 7-51 t.	4-40 t. 5-24 t.		5-30 t. 6-15 t.		<b>P. Novo-Setub.</b> 3-15 t.   3-42 t.	
<b>Lisboa C.S.-Bad.</b> 7-30 m.   9-15 t.	<b>Bad.-Lisboa C.S.</b> 8-45 m.   10-30 t.	10-15 t. 11-36 t.	8-30 t. 9-50 t.	5-40 t. 6-25 t.		6-45 t. 7-30 t.		5-40 m.   6-7 m.	
<i>Exc. dom. e sant.</i>		5-15 t.   6-37 t.	11-30 t.   12-49 m.	6-50 t. 7-34 t.		7-45 t. 8-29 t.		<b>Beja-C. Branca</b> 4-15 t.   7-6 t.	
<i>Aos domingos e dias santificados</i>		1-15 t.   2-42 t.	—   —	8-0 t. 8-44 t.		10-25 t. 11-9 t.		<b>C. Branca-Beja</b> 6-10 m.   9-0 m.	
<b>Lisb.-R.-Pedrouç.</b> 12-0 t.   12-43 t.		<b>Pedrouç.-Lisb-R</b> 12-48 t.   1-30 t.		<b>Fig.-V. Form.</b> 5-25 m.   3-30 t.		<b>V. Form.-Fig.</b> 9-15 m.   8-0 t.		<b>Beja-Faro</b> 11-10 m.   7-40 t.	
<i>Aos domingos</i>		5-15 t. 5-52 t.	8-20 t. 9- t.	2-0 t.   2-44 t.		3-0 t.   3-44 t.		<b>Faro-Beja</b> 6-20 m.   2-30 t.	
9-15 t. 9-53 t.		11-0 t.   11-400.	<b>Fig.-V. Form.</b> 5-25 m.   3-30 t.		<b>V. Form.-Fig.</b> 9-15 m.   8-0 t.		<b>Porto-Vianna</b> 5-0 m.   10-23 m.		<b>Vianna-Valença</b> 7-0 m.   9-15 t.
<b>Lisb.-C. S. Entr.</b> 4-0 m.   11-10 m.		<b>Entr. Lisb.-C. S.</b> 5-30 m.   1-5 t.		<b>Figueira-Pamp.</b> 3-10 t.   4-48 t.		<b>Pamp.-Figueira</b> 7-15 m.   9-10 m.		<b>Regoa-B. d'Alva</b> 5-0 m.   10-10 m.	
<i>Excepção às 2.<sup>as</sup> f.</i>		<i>Excepção aos dom.</i>		<b>Lisboa R.-Leiria</b> 6-0 t.   1-15 m.		<b>Leiria-Lisboa R.</b> 1-30 m.   8-40 m.		<b>B.d'Alva-Regoa</b> 5-0 t.   10-10 t.	



## Os caminhos de ferro da Europa em 1 de janeiro de 1893

No 1.º de janeiro de 1893 a extensão total das linhas dos caminhos de ferro explorados na Europa era de 232.438 kilometros, ou mais 4.340 kilometros do que em 1 de janeiro de 1892.

E' a Allemanha que occupa o primeiro lugar com 44.260 kilometros (dos quaes 27.517 são na Prussia, 5.835 na Baviera, 2.720 no Saxe real, 1.700 no Württemberg, 1.612 na Alsacia-Lorena e 1.543 no Grand-ducado de Baden). A França occupa o segundo lugar com 38.645 kilometros. Os outros paizes da Europa veem pela seguinte ordem: Inglaterra, 32.799; Russia e Finlândia, 31.627; Austria-Hungria, 28.357; Italia, 13.673; Hespanha, 10.894; Suecia e Noruega, 10.023; Belgica, 5.438; Suissa, 3389; Hollanda e Luxemburgo, 3.079; Roumania, 2.611; Portugal, 2.293; (\*) Dinamarca, 2.065; Turquia, Bulgaria e Rumelia, 1.818; Grecia, 915; Servia, 540; Malta, 12.

Em relação a Portugal é esta a estatística mais exacta que temos visto. Com effeito em janeiro de 1893 tinhamos abertos á exploração 2.303 kilometros, isto é, menos apenas 10 do que os indicados n'esta nota.

## Novas locomotivas de mercadorias

Nas officinas do *London and North Western*, em Crete, foram o anno passado construidas locomotivas para mercadorias, assentando em bases completamente novas.

Estas machinas teem oito rodas conjugadas do diametro de 1,ª68; os eixos são quatro, todos conjugados; o afastamento dos eixos extremos é de 5,ª26.

Teem tres cylindros, uns ao lado dos outros, dos quaes os exteriores de alta pressão, são do mesmo diametro, tendo a metade da capacidade do cylindro central que é de baixa pressão.

A caldeira funciona com uma pressão de 12,5 kilos. A superficie total de aquecimento é de 138,ª17 e a das grelhas de 1,ª91.

A divisão do peso sobre os eixos é muito desigual. O esforço de tracção da marcha é de  $\frac{1}{7}$ , 6 do peso total que é de 50 toneladas.

Os allemães não empregam senão excepcionalmente as locomotivas de mais de tres eixos conjugados; no entanto os caminhos de ferro de Württemberg teem ha pouco algumas machinas de cinco eixos conjugados.

A sociedade hannoveriana construiu no anno anterior uma locomotiva do typo *Consolidation* de oito rodas conjugadas e um eixo movel á frente dos cylindros, tendo as rodas um diametro de 1,ª250. O afastamento dos eixos é de 6,ª30; a pressão de 12 kilos; a superficie da grelha de 2,30 metros quadrados; a superficie total de aquecimento 144,ª2.

Teem estas locomotivas dois cylindros, um d'alta e outro de baixa pressão, ambos ligeiramente inclinados horizontalmente.

Esta machina pôde funcionar como machina *Compound* ou como machina ordinaria. Tem um grande abrigo á direita para o machinista. O peso total com o *tender* cheio é de 90 toneladas. O esforço de tracção com a marcha *Compound* é de 8.500 kilos.

Além d'isso, a direcção de Colonia R. G. Rheno experimenta, assim como o estado de Baden, machinas *Compound* articuladas com dois grupos de dois eixos, pesando cada uma, em serviço, 56 toneladas, que teem

mais peso adherente e menos total, mais volume de cylindros de detenção com a mesma superficie de aquecimento das locomotivas anteriores.

## LINHAS PORTUGUEZAS

**Lourenço Marques.**— Por telegramma de Joannesburg para um jornal inglez consta que o governo do Transvaal está vivamente interessado em examinar o rendimento da secção portugueza na linha ferrea de Lourenço Marques, e tem já á ordem em Londres 500:000 libras destinadas á compra das obrigações do caminho de ferro, que se espera o governo portuguez ha-de emitir logo que o tribunal arbitral de Berne profira sentença.

A receita d'essa linha até 27 de maio foi de 97:293,ª431 réis contra 85:089,ª835 em 1893 ou mais 12:203,ª596 réis no anno corrente.

O producto annual kilometrico já está em 2:714,ª369 réis com augmento de 340,ª467 réis sobre o anno passado.

Estes resultados são os mais lisongeiros, havendo ainda a notar que n'este anno diminuíram os transportes de construcção para a linha neerlandeza.

**Mondego.**— Como se vê da nossa *Parte official* d'este numero o governo deferiu em parte o requerimento que lhe fôra feito por esta companhia pedindo que lhe fosse prorogado até 31 de dezembro de 1895 o praso para a conclusão da 1.ª secção, comprehendida entre Coimbra e Louzã, ficando o resto, de Louzã a Arganil, para ser feito mais tarde no praso que fosse fixado, e auctorisação para transferir a sua concessão a outra empresa.

O governo considerando que as condições do contracto não podiam auctorisar a transferencia incondicional da concessão, concedeu apenas prorogação por mais um anno a terminar em 31 de outubro de 1895, do praso para a conclusão de toda a linha, com a condição de a companhia proceder desde já á reconstrucção da fonte de Ceira, destruida pela abertura da trincheira n.º 3, indeferindo no restante o mencionado requerimento.

Esta prorogação caducará em 31 de dezembro do corrente anno, se até essa data não estiverem concluidas as obras de reconstrucção da fonte referida.

**Novo funicular em Lisboa.**— O sr. Julio Cesar Pereira Alves requereu á camara concessão de licença para o assentamento e exploração d'um ascensor mechanico de systema funicular, entre a rua do Salitre, na Avenida da Liberdade, e Campo d'Ourique, em frente da rua Ferreira Borges, passando pelo largo do Rato, rua do Rato e rua do Sol ao Rato.

**Linha no Algarve.**— Dizem algumas folhas que se está organisando uma companhia para a construcção e exploração de uma linha de via reduzida entre Faro e Villa Real de Santo Antonio.

Assim seja que bem precisa é.

**Louvor merecido.**— A direcção da companhia real publicou a seguinte ordem do dia:

«A administração superior d'esta companhia foi muito agradável apreciar a maneira extremamente regular como foi feito nos dias 26 e 27 d'agosto proximo passado o serviço dos comboios da *Romaria do Senhor da Serra, em Bellas*, distribuido em Lisboa pelas estações Central, de Alcantara e de Santa Apollonia, tendo havido, por este motivo, na linha de Cintra, no domingo 26, o movimento suplementar de 34 comboios e transito superior a 18:000 passageiros nas duas direcções, sem que occorresse o menor accidente, nem uma só queixa do publico.



«N'esta conformidade, a comissão administrativa, em sessão de 29 do mez proximo passado, resolveu, sobre proposta minha, que em ordem do dia fosse louvado todo o pessoal que collaborou e concorreu para o bom exito d'este serviço, e especialmente o sr. chefe de serviço, *Julio Cezar Monteiro*, que organisou e pessoalmente acompanhou a execução do mesmo serviço desde o principio até o fim, dando assim mais uma prova da sua actividade e competencia.

«A direcção geral, ainda em conformidade de resolução tomada pela comissão administrativa na mesma sessão, aproveita este ensejo para rememorar o bom serviço dos comboios effectuados por occasião das festas do *centenario do infante D. Henrique, no Porto*, registrando a menção especial, que na ordem do dia n.º 1:418 de 31 de março de 1894 foi omittida, do nome do referido sr. chefe do movimento, o qual n'essa occasião igualmente affirmou as suas qualidades de funcionario infatigavel e dedicado a esta companhia.»

Associamo-nos com todo o prazer a este acto de inteira justiça.

## LINHAS HESPAÑOLAS

**Transversal.**—Trata-se de modificar o traçado d'este caminho de ferro na pequena parte contigua aos muros de Zamora, evitando a passagem pelos sitios de Torreón e Plantio afim de fugir aos perigos que se diz poderiam sobrevir, pelo estado em que se encontra a fortaleza, e que se accentuaria mais com obras que são necessarias fazer e com o tremor da passagem do comboio.

**Zafra a Huelva.**—Em 6 de agosto foram convocados pelo tribunal de 1.ª instancia de Madrid os crédores d'esta companhia para discutir o projecto do convenio que lhes foi proposto pelo conselho d'administração.

Eis as condições essenciaes d'este accordo:

As dividas privilegiadas por expropiação e trabalhos serão, conforme a lei, integralmente pagas.

Depois da approvação do convenio, a companhia pagará, pelo seu valor nominal, os *coupons* de obrigações de 1.ª hypotheca vencidos até 1.º de janeiro de 1893 inclusive, bem como as obrigações sorteadas.

A companhia distribuirá annualmente ao *prorata*, entre os portadores das 110.958 obrigações de 1.ª hypotheca, os productos liquidados da exploração do seu caminho de ferro dos cinco annos de 1894 a 1898. Estes dividendos serão pagos em troca dos dois *coupons* correspondentes ao exercicio.

Os portadores das 42.323 obrigações de 2.ª hypotheca renunciam á cobrança dos seus *coupons* até a 20 vencidos e a vencer desde o 1.º de julho de 1894 até 1.º de janeiro de 1899; estes *coupons* serão remettidos á companhia para serem annullados logo que o convenio se torne definitivo.

As tiragens d'obrigações de 1.ª e 2.ª categoria que se realisaram no 1.º julho de 1894 ficam nullas e as obrigações sorteadas achar-se-hão nas mesmas condições que as outras obrigações em circulação.

O conselho d'administração está auctorizado a fazer um emprestimo destinado á marcha dos negocios da companhia, até a quantia de 625.000 francos, a um juro não superior a 5 p. c. ao anno, pagavel com os productos do trafego, garantindo o reembolso dos fundos por um documento que terá a preferencia sobre os outros valores emittidos pela companhia.

## LINHAS ESTRANGEIRAS

### GRÃ-BRETANHA

Em fins de 1893 o numero de milhas abertas ao publico nas linhas ferreas inglezas (Inglaterra, paiz de Galles, Escocia e Irlanda) era de 20.646, sendo 9.374 de via unica e 11.272 de via dupla. O capital auctorizado para esta rede é de 1.090.898.780 libras sterlingas, e a importancia dos gastos feitos de 971.323.353 libras, divididas da seguinte forma: obrigações, 252.676.379; emprestimos 13.680.671; acções privilegiadas, 248.741.197; acções garantidas, 101.948.317; acções ordinarias, 354.270.789.

A despesa media por milha foi, pois, de 47.047 libras; em 1883 a somma correspondente não passava de 42.017 e em 1873 não era senão de 36.574, o que significa que as despesas do estabelecimento augmentaram em 20 annos mais de 10.000 libras.

Convem notar que dos 354 milhões de libras das acções ordinarias 53.565.000 libras não receberam nenhum dividendo; 190 milhões receberam 1 a 5 p. c. e 110 milhões receberam 5 a 10 p. c.

As receitas totaes foram em 1893, 80:631.892 libras sterlingas e em 1892, 82:092.040 libras sterlingas.

O movimento de passageiros foi, em 1.ª classe, de 30:038.972, em 2.ª, de 59:989.640, em 3.ª, de 783:138.430 e bilhetes especiaes, de 1:574.876 total 874:741.918 bilhetes.

O movimento de mercadorias teve grande diminuição, talvez devido á grande greve dos mineiros.

O numero de toneladas de mercadorias foi de 85:454.000 e o de mineraes de 207:836.000, tendo sido em 1892 de 89:470.000 e 221:073.000 respectivamente, ou uma diminuição em total de 16:253.000 toneladas.

## SUISSA

O conselho federal suiso approvou o projecto apresentado pela companhia do Jura-Simplon para a construcção d'um tunnel a travéz do Simplon, projecto que vae ser submettido ao governo italiano.

Conforme os termos do contracto, o tunnel deve estar acabado em 5 annos e meio.

Terá uma unica via, mas será construido de maneira a poder-se collocar uma segunda via.

O custo d'esta importante obra será de 54:500.000 fr. e o da segunda linha de 15:000.000 fr.

## BRAZIL

O rendimento do *Recife and São Francisco railway*, durante o segundo semestre dos annos de 1892 e 1893 foi de:

	1893	1892
Receitas .....	93.304 libras	80.775 libras
Despesas .....	78.975 "	70.818 "
Saldo ...	14.329 "	9.957 "

Alem d'este saldo recebeu ainda a companhia a garantia de juro que subiu a 25.812 libras em 1893, e que prefaz, junto com o saldo indicado, o total de 41.008 libras, assim applicado: juros das obrigações, 3.052 libras; amortisações do capital obrigações, 7.000 libras; dividendo aos accionistas 2 1/2 por cento. O saldo de 957 libras foi levado a conta nova.

O presidente do Estado do Pará concedeu a garantia de 6 p. c. sobre o capital necessario para construir o caminho de ferro de Alcobaca.

O presidente do Estado de Minas Geraes, dr. Affonso Gama, approvou já o projecto relativo á construcção do ramal que ligará a nova capital—Bello-Horizonte—com o caminho de ferro central do Brazil. As novas linhas serão construidas de modo que os comboios vindos do rio de S. Francisco possam seguir directamente até a Bello-Horizonte.

Estão em projecto mais duas linhas: a de Turvos a Prados e de Ouro Preto a Cacharia de Campos.

## PATENTES DE INVENÇÃO

Patentes de invenção concedidas no mez de julho de 1894

**Aminthe Decombe e Pierre Lamena**—Distribuição electro-magnetica para machina a vapor—11 de julho de 1894—1 anno.

**Jean Escolle Pellegrini**—Novo processo de fabrico, por synthese, do assucar crystallisavel—19 de julho de 1894—15 annos.

Patentes d'invenção cujos prazos de concessão terminaram no mez de julho de 1894

**Jules Testaud**—Fabricação da massa bordaleza em pó, qualquer que seja a sua composição—4 de julho de 1889—5 annos.

**Eduardo Augusto de Villar Coelho**—Fabrico de precintos metallicos—11 de julho de 1889—5 annos.

**Melville Thompson Neale e John Henry Smalpage**—Melhoramento no processo para fazer signaes em occasião de nevoeiros ou neblinas no mar, applicavel tambem a um systema geral de signaes no mar, podendo partir tanto de construcções moveis como fixas, isto é, de navios, fortalezas ou analogas.

**Bernhard Ludwig**—Aperfeiçoamentos na decoraçao e ornamentação da madeira e de outras superficies—30 de julho de 1889—5 annos.



**Bruno Wesselmann**—Mechanismo de desligação applicavel aosapparelhos que servem para a venda automatica de objectos—30 de julho de 1889—5 annos.

**François Timmermans**—Aperfeiçoamentos nas torres girantes ou sem eclipse—9 de julho de 1891—3 annos.

## AVISOS DE SERVIÇO

### Romaria ao Senhor Jesus da Piedade, em Elvas

Feira franca de S. Matheus, touradas, arraial, fogos de artificio, illuminações electrica e á veneziana, bailes populares, espectaculos, etc., etc.

Nos dias 19 a 23 de setembro de 1894.

Bilhetes de ida e volta por preços reduzidos validos para: ida nos dias 19 a 22; volta nos dias 21 a 24; por todos os comboios ordinarios.

Preços de ida e volta:—De Lisboa, Rocio ou Santa Apolonia, 4\$500 réis em 2.ª classe e 3\$200 réis em 3.ª

Não se concede meios bilhetes nem se acceita bagagem para transporte gratuito.

Não se permite mudança de classe.

Para demais preços e condições ver os cartazes affixados nos logares do costume.

Lisboa, 14 de setembro de 1894.

## ARREMATACÕES

### Caminhos de ferro do Minho e Douro

#### Fornecimento de 100 cornetas de metal amarello

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 13 de setembro 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 cem cornetas de metal amarello.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção, o deposito provisorio de dois mil réis. O deposito definitivo que é obrigado a fazer o concorrente a quem fôr adjudicado o fornecimento será de cinco por cento da importancia total do fornecimento.

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, 29 de agosto de 1894.

#### Fornecimento de travessas de pinho

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 24 do corrente mez ao meio dia, se ha de proceder na administração do bairro oriental d'esta cidade, e perante o ex.º administrador, ao concurso publico para a adjudicação do fornecimento de quarenta mil travessas de pinho e dez mil travessas de carvalho.

O deposito provisorio para ser admittido á licitação é de réis 620\$000, e o definitivo será de 5 % da importancia da adjudicação.

As condições da arrematação e o caderno de encargos relativo a este fornecimento podem ser examinados, em todos os dias uteis, desde as 11 horas da manhã até as 3 da tarde, na secção do expediente do serviço de via e obras, na estação do Porto, em Campanhã.

Porto, 1 de setembro de 1894.

#### Fornecimento de estanho em barrinha

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 1:000 kilogrammas de estanho em barrinha, para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre d'esta direcção o deposito provisorio de 12\$500 réis, e de apresentar uma amostra do estanho 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 do fornecimento.

As condições da arrematação e do fornecimento poderão ser examinadas na referida secretaria em todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ás 3 da tarde.

Porto, 10 de setembro de 1894.

### Caminhos de ferro do Sul e Sueste

#### Fornecimento de drogas

Faz-se publico que pela 1 hora da tarde de 29 do corrente, na administração do segundo bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para o fornecimento de drogas.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de réis 60\$000, o qual será posteriormente elevado ao definitivo, 5 % da importancia total do fornecimento, por aquelle dos licitantes a quem a adjudicação for feita. Estes depositos serão feitos, aquelle na thesouraria da direcção, e este na caixa geral de depositos á ordem da mesma direcção.

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

Lisboa, 8 de setembro de 1894.

### Companhia real dos caminhos de ferro portuguezes

#### Fornecimento de massaroquinha

No dia 4 d'outubro proximo futuro pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão administrativa da companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 36:000 kilogrammas de massaroquinha.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens, 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, 3 de setembro de 1894.

#### Fornecimento de sebo em pão

No dia 27 do corrente mez de setembro pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão administrativa da companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 4:000 kilogrammas de sebo em pão.

As condições estão patentes 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, 4 de setembro de 1894.

#### Fornecimento de drogas e tintas

No dia 18 do proximo mez d'outubro, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão administrativa d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de oleo de linhaça, seccante em pó, almagre, tinta cinzenta e chlorhydrato d'ammonia.

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 Chateaudun.

Lisboa, 10 de setembro de 1894.

#### Venda de sucata

No dia 18 d'outubro pela 1 hora da tarde na estação central do Rocio, perante a commissão administrativa d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para a venda da seguinte sucata: aço de molas, 8 toneladas; aros d'aço, de rodas 77 ditas; rodas de ferro 18 ditas; ferro forjado 122 ditas, total 225 toneladas, que pôde ser examinada no deposito de materiaes, em Santa Apolonia.

As condições estão patentes em Lisboa na repartição central dos armazens, 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 Chateaudun. Lisboa, 10 de setembro de 1894.

#### Serviço dos armazens

##### Leilão

No dia 4 d'outubro proximo futuro ao meio dia, no deposito de materiaes em Santa Apolonia (sito da Madre de Deus), por intervenção do agente Fuschini, se procederá á venda em leilão dos seguintes materiaes applicaveis, e em bom estado para servir:

- 1.º Um wagon com cinco caldeiras de ferro para creosotagem.
- 2.º Um wagon com uma caldeira motora (a caldeira pôde ter outra applicação) e 2 peças para creosotagem.
- 3.º Duas caldeiras para creosotagem formando uma só peça.
- 4.º Duas caldeiras para creosotagem formando uma só peça.
- 5.º Accessorios de creosotagem.
- 6.º Uma machina locomovel horizontal.

Os srs. arrematantes no acto da arrematação darão o signal de 100\$000 réis em cada lote.

Podem ser examinados estes lotes todos os dias a qualquer hora, dirigindo-se ao empregado Silva no molhe n.º 8.

Lisboa 11 de setembro de 1894.



# AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMMISSÕES RECOMMENDADAS

## MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS RECOMMANDÉES

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

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

# AGENDA DO VIAJANTE

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

## AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR.

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

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

**LISBOA** **Braganza Hotel**—Salons, vue splendide sur la mer, service de 1.ª ordem—Propr. Victor Sasseti.

**LISBOA** **Hotel Durand**—Rua das Flores, 74—1.ª class—English family hotel—Proximo de theatros e centro da cidade—Gabinete de leitura.

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

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

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

**LISBOA** **Hotel Avenida**—Maison de 1.ª ordem—vue splendide—salons pour familles—voitures—Avenida, 33—Propr. João da Matta, 1.ª cuisinier du Portugal.

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

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

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

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

**LISBOA** **Hotel Americano**—P. de S. Paulo, n.º 3.—Proximo dos caes e banhos do arsenal.—Bons quartos e aposentos.—Preços: 1\$000 rs. para cima.

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

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

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

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

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

**TORRES VEDRAS** **Hotel dos Cucos**—Avenida Casal Ribeiro—Renovado e augmentado—condução gratis aos banhos dos Cucos—commodidade, acoio e hygie-ne—preços 1\$000 a 1\$400 réis—Gerente Ernesto Nobre.

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

**BUSSACO** **Hotel Restaurant da Matta**—Service de 1.ª ordem. Seul établissement situé au centre de la matta.—Propr. Paul Bergamin.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



# CALDAS DA FADAGOSA MARVÃO

## DISTRICTO DE PORTALEGRE

Abertura do estabelecimento em 24 de junho. Excellentes aguas mineraes para **doenças de pelle, rheumatismo, estomago, feridas, etc.** — O estabelecimento tem magnificas accommodações, sendo os preços em 1.<sup>a</sup> classe, com direito a quarto, meza, banho, aguas e medico, somente de 1.<sup>o</sup> 200 réis; a 2.<sup>a</sup> 700 réis e a 3.<sup>a</sup> 400 réis. — Ha bilhar e outras distracções.

**Viagem** — Faz-se toda em caminho de ferro até Marvão — (Ramal de Caceres), d'ahi, 4 kilometros em bons carros, que á chegada dos comboios se acham na estação ao preço de 200 rs. por pessoa.

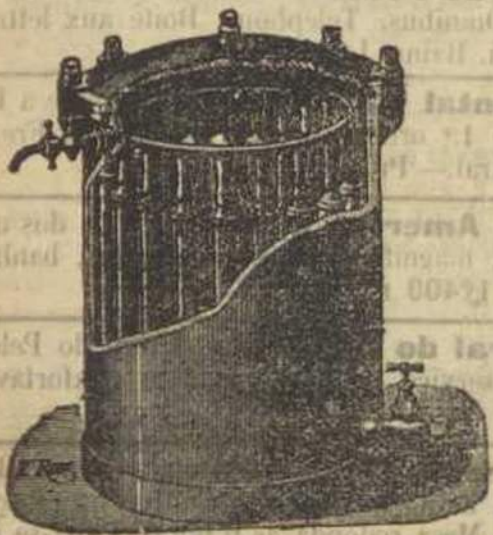
Dá esclarecimentos: — **EDUARDO MAGALHÃES — MARVÃO**

# Banhos do mar na Praia de Espinho PORTUGAL

Na linha ferrea de Lisboa a Porto (Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes) a 22 kilometros do Porto

A melhor situada e mais **hygienica do paiz**, longe do Valle do Mondego, não tendo por consequencia nas suas proximidades, arrozais, salinas nem pantanos. — Excellentes passeios de planicie e montanha. — Partidas de caça na **visinha lagoa de Esmoriz**. — **Temperatura nunca superior a 25 graus**. — Sendo a praia elegante e de luxo por excellencia, é comtudo aquella em que **a vida é mais barata**. — Ha magnificos hoteis ao **preço diario de 1\$000 réis e 1\$200 réis**, para familias, em conta por ajuste particular. Os principaes e mais concorridos são **ANTIGO HOTEL PARTICULAR** propriedade de D. Maria Izabel Marques e **BRAGANÇA** de D. Antonio Fernandes.

## FILTRO CHAMBERLAND SYSTEMA PASTEUR



O unico filtro industrial capaz de se oppor effizamente á transmissão das doenças pelas aguas destinadas á alimentação.

DEPOSITARIO ESPECIAL PARA PORTUGAL E SUAS COLONIAS

**C. DORNER**

79, RUA NOVA DO ALMADA, 79  
**LISBOA**

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

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

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

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

Agente em Portugal — **AD. SEGHERS** — Rua Nova do Almada, 11, 2.<sup>o</sup>

## DYNAMITE GOMMA

**1\$100 réis o kilo**

## Fabrica na Trafaria

Preços: — Dynamite n.<sup>o</sup> 1, cada kilogramma ..... 1\$000 réis

» » 3, » ..... 540 »

Capsulas, a caixa de 100: D. — 540 réis — T. 800 Q. 950 réis.

Mecha ou rastilho; preços conforme a qualidade.

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



**TINTURARIA**

DE

**P. J. A. CAMBOURNAC****14, Largo da Annunciada, 16****120, P. DE S. BENTO, 120****LISBOA****OFFICINAS A VAPOR****RIBEIRA DO PAPEL****Estamparia mechanica**

Tinge seda, lã, linho e algodão, em fio ou em tecidos, bem como fato feito ou desmanchado.

Limpa pelo processo parisiense fato de homem, vestidos de seda ou de lã, etc., sem serem desmanchados.

Os artigos de lã limpos por este processo não estão sujeitos a serem depois atacados pela traça.

Encarrega-se da reexpedição pelo caminho de ferro, correio ou outra qualquer via.

**TINTAS PARA ESCREVER**

DE DIVERSAS QUALIDADES

Rivalisando com as dos fabricantes inglezes, allemães e outros por preço inferior

**Companhia do Papel do Prado**

Sociedade Anonyma de Responsabilidade Limitada

**PROPRIETARIA DAS FABRICAS**

DO

**Prado, Mariannaia e Sobreirinho em Thomar****Penedo e Casal d'Ermio na Louzã — Valle Maior  
em Albergaria a Velha****PAPEIS de MACHINA e de FÔRMA**

Grande variedade de papeis para impressão

Fabricações especiaes  
para papeis pintados, de impressão e de escripta**DEPOSITOS****Largo de Santa Justa, 270 a 276****LISBOA****Rua Passos Manuel, 49****PORTO****Endereço telegraphico — Companhia Prado — Lisboa****M. HERRMANN****Telegraphia e Telephones****LUZ ELECTRICA**

Por meio de machinas, pilhas e acumuladores

**TRANSMISSÃO DA FORÇA A DISTANCIA**

Barcos movidos pela electricidade

**CAMPAINHAS ELECTRICAS****APPARELHOS DE PRECISÃO****RESULTADOS GARANTIDOS****M. HERRMANN****6 e 8, Calçada do Lavra, 6 e 8****LISBOA****M. Gonsalves****Cirurgião-dentista**

RESIDENCIA

CONSULTORIO

L. do Calvario, 22, 2.º

R. N. do Almada, 69, Lisboa.

**EMPRESA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR**

PARA O

**ALGARVE E GUADIANA****Carreira official****O vapor GOMES IV****Commandante ROCHA JUNIOR**SAIRÁ no dia 16 de setembro, ás 9 horas da manhã,  
para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro,  
Olhão, Tavira e Villa Real de Santo Antonio.Para carga, encomendas e passageiros, trata-se no  
Largo dos Torneiros, n.º 5.**Alberto R. Centeno & C.ª**



# Red Cross Line



Pará e Manaus

Sahirá a 20 de setembro o paquete inglez

## LANFRANC

Tem magnificas accommodações para passageiros

Para carga e passagens trata-se na  
agencia, rua do Alecrim, n.º 10.

Os Agentes

*Garland Laidley & C.ª*

# Royal Mail



STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

## BRAZIL E RIO DA PRATA

O paquete **CLYDE** que sahirá a 24 de setembro

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

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

AGENTES

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

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

## Vapores a sahir do porto de Lisboa

**Brazil, e Rio da Prata**, vapor inglez **Clyde**. Sahirá a 24 de setembro. Comp. Royal Mail. Agent. Knowles Rawes & C.ª R. d'El-Rei, 31, 1.º

**Bahia, Victoria, Rio e Santos**, vapor allemão **Santos**. Sahirá a 3 de outubro. Agente, E. George, R. da Prata, 8.

**Bordeaux**, vapor francez, **Ernest Simons**. Sahirá de 24 a 25 de set. Agent. Torlades & C.ª R. Aurea, 32, 1.º

**Copenhagen, e S. Petersburgo**, vapor dinamarquez **Viking**. Sahirá a 21 de setembro. Agente E. George. Rua da Prata, 8.

**Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres**, vapor francez, **Orenoque**. Sahirá a 23 de setembro. Agent. Torlades & C.ª Rua Aurea, 32, 1.º

**Dakar, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres**, vapor francez **Brasil**. Sahirá de 7 a 8 de outubro. Agentes Torlades & C.ª Rua Aurea, 32, 1.º

**Havre e Anvers**, vapor francez **Saint-André**. Sahirá a 21 de setembro. Agent. Henry Burnay & C.ª R. dos Fanqueiros, 10.

**Hamburgo**, vapor allemão, **Amazona**. Sahirá a 19 de setembro. Agente, E. George, R. da Prata, 8.

**Lourenço Marques**, vapor inglez **Spartan**. Sahirá a 25 de setembro. Comp. Union. Agentes Knowles Rawes & C.ª Rua d'El-Rei, 31, 1.º

**Liverpool**, vapor inglez **Cearense**. Sahirá a 23 de setembro. Agent. Garland Laidley & C.ª R do Alecrim, 10, 1.º

**La Pallice, Plymouth e Liverpool**, vapor inglez **Sorata**. Sahirá a 26 de setembro. Agent. E. Pinto Basto & C.ª Caes do Sodré, 64, 1.º

**Madeira e Açores**, vapor portuguez **Funchal**. Sahirá a 20 de setembro. Agentes Germano Serrão Arnaud. Caes do Sodré, 84, 2.º

**Maranhão**, vapor inglez **Bourbon**. Sahirá a 27 de setembro. Comp. Lloyd & Maranhão. Agent. Knowles Rawes & C.ª Rua d'El-Rei, 31, 1.º

**Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Ayres**, vapor francez **Cordovan**. Sahirá de 4 a 5 de outubro. Agent. Torlades & C.ª Rua Aurea, 32, 1.º

**Pernambuco, Rio e Santos**, vapor allemão **Curityba**. Sahirá a 10 de outubro. Agente, E. George, Rua da Prata, 8.

**Pernambuco, Rio e Santos**, vapor allemão, **Patagonia**. Sahirá a 26 de setembro. Agente, E. George, R. da Prata, 8.

**Pernambuco, Parahyba e Natal**, vapor inglez **Actor**. Sahirá a 24 de setembro. Agentes Garland Laidley & C.ª Rua do Alecrim, 10, 1.º

**Pará, e Manaus**, vapor inglez **Lanfranc**. Sahirá a 20 de setembro. Agentes Garland Laidley & C.ª Rua do Alecrim, 10, 1.º

**Rio de Janeiro e Pacifico**, vapor inglez **Orcana**. Sahirá a 19 de setembro. Agentes E. Pinto Basto & C.ª Caes do Sodré, 64, 1.º

**Rio de Janeiro, e Santos** vapor inglez **G. W. Taylor**. Sahirá em 25 de setembro. Agentes Garland Laidley & C.ª Rua do Alecrim 10, 1.º

**Rio Grande do Sul**, vapor allemão **Etruria**. Sahirá a 21 de setembro. Agente, E. George, Rua da Prata, 8.

**S. Thiago, e mais ilhas de Cabo Verde, Bolama e Bissau**, vapor portuguez **Bolama**. Sahirá a 2 de outubro. Agente, E. George. Rua da Prata, 8.

**Valencia, Barcelona, Cete e Marselha**, vapor francez **Saint-Mathieu**. Sahirá a 17 de setembro. Agentes Henry Burnay & C.ª Rua dos Fanqueiros, 10.

**Valencia, Barcelona, Cete e Marselha**, vapor francez **Saint-Marc**. Sahirá a 20 de setembro. Agentes Henry Burnay & C.ª Rua dos Fanqueiros, 10.