

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 Ministério das Obras Públicas

Proprietário 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

MEDALHA DE BRONZE na exposição de Antwerpia — classe Caminhos de ferro — MENCÃO HONROSA — Imprensa.

SUMMARIO

Os transportes e os impostos.
Exposição Universal de Antwerpia.
Parte oficial.—Portarias de 6 e 8 d'outubro.
Bilhetes baratos.
A catastrophe de Appilly.
O «Diário Popular» e as tarifas.
Notas de viagem — VII — A exposição de Antwerpia.
Caminhos de ferro ingleses e alle naes.
Caminho de ferro de Guimarães.
Sociedades de Madrid-Cáceres Portugal.
Os negócios da Companhia Real.
Carteira dos accionistas.
Revue de la Bourse de Paris, par L. C.
Soleil financeiro, de Lisboa, por J. F.
Citação dos fundos portugueses nas bolsas de Lisboa, Londres e Paris.
Cotações dos títulos dos caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro.
Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhóes.
Horário dos comboios em 16 de outubro.
Congresso dos empregados de caminhos de ferro.
Sul da França.
Palácio da Indústria Portuguesa.
Récompensas na exposição.
Projectos «Ujendor» para Bruxellas e Antwerpia.
Publicações receitas.
Linhas portuguesas—Urbana do Porto—Pedido de linha.
Linhas hespanholas—Oeste de Hespanha—Calatayud-Teruel-Sagunto—Auxilio ás companhias—Oviedo a Infesto—Meridiano—No parque de Barcelona—Valladolid a Ariza.
Linhas estrangeiras—França—Russia.
Avisos de serviços.—Arrematações.—Casas recomendadas.—Agenda do viajante.—Anúncios.—Vagões a sair do porto de Lisboa.

Os transportes e os impostos

QUESTÕES de outro gênero, de que nos ocupamos no artigo em que sustentamos a polémica encetada com um nosso colega, tornaram propicia a occasião de tratarmos d'este assunto, do qual a ideia já em tempo nos fôra sugerida por um dos mais intelligentes engenheiros das nossas linhas ferreas.

O financeiro aprecia os impostos segundo a medida em que ellos pôdem concorrer para o melhoramento da economia publica; o orçamentista olha-os pela forma porque ellos influem para o equilibrio da receita do Estado com a despesa.

Pois bem, o homem de caminhos de ferro só pôde examinar as taxas dos impostos pela influencia que elles tem ou podem ter no maior ou menor desenvolvimento do trânsito, e para esse fim, sendo o preço do transporte calculado kilometricamente, tem que reduzir o imposto á unidade kilometro para poder apreciar a sua accão sobre o trânsito.

Tomemos, pois, a pauta dos direitos de consumo em Lisboa e vejamos como este direito grava os gêneros que entram na cidade, em comparação ao custo da sua trasladação desde o ponto de origem.

Vejamos a pauta:

N.^o 2.—Carne limpa de gado bovino abatido fôra da cidade, fresca, secca ou salgada por 100 kilos, réis 6.551, quer dizer 65 $\frac{1}{2}$ réis por tonelada.

Ora a carne fresca transportada por grande velocí-

dade paga em geral nas nossas linhas ferreas por um tipo que varia entre 60 e 50 réis por tonelada e kilometro na companhia real e Beira Alta e entre 50 e 40 réis no Sul e Sueste.

Tomemos, pois, o tipo médio de 50 réis e devímos por elle os 65 $\frac{1}{2}$ réis do imposto de consumo em Lisboa, e acharemos um quociente de 1:310. Logo o imposto de consumo representa um transporte do genero a uma distancia de 1:310 kilometros. Vê-se pois que este genero sem imposto, pelas tarifas em vigor nas nossas linhas ferreas, poderia concorrer a Lisboa desde pontos afastados da capital 1:310 kilometro, e que portanto não é o custo do transporte mas o imposto que o afugenta de concorrer ao mercado.

As carnes ensaciadas do Alemtejo chegam ao mercado de Lisboa percorrendo 237 kilometros, se veem de Portalegre, ou 169 kilometros se veem de Extremoz. Pois o imposto de consumo equivale a uma distancia de mais 1.300 kilometros, isto é, pagam tanto vindo d'aquelles dois pontos, como pagariam vindo de Bordeus ou de Marselha.

Se da classe 1.^a — carnes — passamos á 2.^a — líquidos — encontramos identicos resultados.

O vinho paga, o mais barato, 3 $\frac{1}{2}$ réis a 4 $\frac{1}{2}$ réis por 100 kilos, de direitos de consumo.

Bem sabemos que, alem da taxa pautal, ha ainda diversas despesas que avolumam aquella verba, como despachos, impressos, companhia braçal, etc, mas tomemos a média d'estas verbas, pura e simples, que é a dos vinhos de 16° a 19° ou 3 $\frac{1}{2}$ réis por 100 kilos = 39 $\frac{1}{2}$ réis por tonelada.

Para mais praticamente exemplificarmos, figuremos um casco de peso regular, 700 kilos, que se compõe de 600 kilos de vinho e 100 da tara.

Paga, portanto, de imposto 23 $\frac{1}{2}$ réis pelo vinho.

Sendo o custo do transporte 16 a 20 réis por 1000 kilos e kilometro, peso bruto, tomemos tambem a média 18 réis, equivalente a 12,60 réis por 700 kilos e kilometro, e se por esta taxa dividirmos os 23 $\frac{1}{2}$ réis de imposto, encontramos que só este representa o transporte n'um percurso de 1.863 kilometros.

Mas visto que a questão vinicola tanto tem ocupado os industriaes agrícolas e os não agrícolas do paiz, vejamos tambem a pauta de importação para examinar qual a protecção que teem os productores portugueses.

Bem entendido que tratamos a questão sempre kilometricamente.

O vinho estrangeiro paga de direitos de importação no paiz 3 $\frac{1}{2}$ réis por decalitro, e sendo a densidade do vinho de 1,20, temos que 12 kilos pagam 3 $\frac{1}{2}$ réis ou 300 réis o kilo.

600 kilos pagam, portanto, 180 réis de direitos, e como o transporte de 700 kilos custa 12,60 réis por kilometro, vê-se que a zona de protecção é de 14.285

kilometros, ou tres vezes a distancia de S. Petersburgo a Lisboa.

E já que da pauta de consumo passámos á de importação, terminaremos por ver qual a zona kilometrica de protecção de que desfructam as nossas fabricas de tecidos de lá.

Os tecidos, quando por metro quadrado pesem até 300 grammas, pagam, segundo a classe 3.^a n.^o 172 da actual pauta, 2³⁰⁰ réis por kilogramma ou 2³⁰⁰ 000 réis por tonelada, e como por transporte em caminho de ferro estão sujeitos ao tipo maximo de 30,24 réis por tonelada e kilometro, resulta que, dado que o preço de producção na origem fosse o mesmo, as nossas fabricas teriam em volta de si uma zona de protecção de 2.300 000 = 76.058 kilometros, isto é apenas quasi duas vezes a volta do mundo.

Depois d'isto digam ainda que é o custo do transporte em caminho de ferro que influe para a carestia dos generos.

Exposição Universal de Antuerpia

Bruxellas, 11 de outubro de 1894.

Queimou-se a tradicional *bouquet* final: o epílogo não está longe. Dentro em poucas semanas a exposição terá fechado as suas portas e os expositores se espalharão pelos quatro ventos do mundo.

Antuerpia morreu, viva Bruxellas!

Exposição em demasia! geme toda a gente. É facil dizer-o, mas a verdade é que haverá sempre exposições, (não se fala até já de Londres para succeder a Paris?) e que ha na organização d'estes grandes congressos industriaes e artisticos uma especie de instituição universal, que poderá modificar-se e transformar-se, mas que jamais desaparecerá.

E porque se havia de querer que elas se perdessem e desaparecessem na indifferença e na saciedade, essas feiras a que o mundo inteiro, graças aos meios de comunicação, cada vez mais numerosos e mais rápidos, pôde assistir, visto que as feiras locaes d'outros tempos, dos tempos das diligencias e dos navios de vela, teem a vida tão duradoura que a maior parte das principaes entre elles — Leipzig, Novgorod — ainda existem?

E de mais, a Arte sempre vinga, porque é immortal e invencível: pois não vimos nós a multidão attrahida, cheia de admiração, para esse *Vieil-Anvers*, que é, sem contestação, uma manifestação artistica de primeira ordem?

E este *clou* da exposição vale bem aquella pesada e obstruinte *torre Eiffel* da exposição de Paris de 1889, e de que a exposição de Paris de 1900 prescindirá de bom grado, ao que parece.

Eis, pois, a exposição de Antuerpia a finalizar; e ella tem o direito de esperar que seja saudada na despedida, como o foi á sua nascença: com *sympathia*. Ella não causou á Capital os prejuizos que certos espiritos assustadiços haviam predito; antes pelo contrario, graças á *world's fair* antuerpense, Bruxellas viu quadruplicar o seu contingente habitual de visitadores estrangeiros, assim como d'aqui a tres annos a metropole do comércio e das artes verá agglomerar-se dentro de si os *clientes* exoticos da exposição bruxellense.

Em summa, vingou, e vingou brilhantemente, essa exposição d'Antuerpia, e os seus promotores teem hoje o direito de estar orgulhosos, assim como todos aqueles que concorreram para o seu bom exito e que

se dedicaram a esta obra de propaganda patriotica. Entre estes, os organizadores da secção portugueza teem muito especialmente direito a justos elogios.

A. Urban.

PARTE OFICIAL

Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria

Direcção dos serviços de obras públicas

Repartição de caminhos de ferro

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente um requerimento da firma Brandão Gomes & C.^a, proprietária de uma fabrica de conservas junto a Espinho, em que pedem licença para estabelecer uma linha ferrea de 0^m 90 de largura, ao lado e paralelamente ao caminho de ferro do norte entre os kilometros 316,10 e 316,900 infletindo-se esta linha junto ao kilometro 316,10 para o lado de oeste, e continuando em terreno da firma requerente até à referida fabrica, como é indicado na planta que baixa com a presente portaria assignada pelo director dos serviços de obras públicas:

Ha por bem, conformato-se com o parecer de 27 de setembro findo do conselho superior de obras públicas e minas, conceder a licença pedida, com as seguintes condições:

1.^a Que as obras a fazer no terreno do caminho de ferro serão executadas pelo pessoal da companhia real dos caminhos de ferro portugueses ou sob a vigilância e indicações da mesma companhia e da direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro;

2.^a Que sendo de tracção animal o serviço na via reduzida, será esta isolada do caminho de ferro por uma vedação, afastada 1^m 50, pelo menos, do carril exterior do caminho de ferro;

3.^a Que poderá ser retirada a licença quando o governo o julgar conveniente, sem que a firma concessionaria tenha por isso direito a indemnização alguma;

4.^a Que será assignado pela firma requerente termo de responsabilidade d'esta concessão, em que será transcripto o documento que prove ter a firma supplicante pago os emolumentos devidos à fazenda nacional, nos termos da lei de 15 de abril de 1867 e mais impostos, sem o que não terá efeito esta licença.

O que se communica ao director fiscal da exploração de caminhos de ferro para os efeitos devidos.

Paço, em 6 de outubro de 1894. — Arthur Alberto de Campos Henriques.

Tendo a companhia real dos caminhos de ferro portugueses, concessionaria da linha ferrea de Torres Vedras á Figueira da Foz e a Alfarellos, apresentado a conta de liquidação de garantia de juro relativa á exploração da mesma linha, durante o periodo decorrido de 1 de julho a 31 de dezembro do 1893 (primeiro semestre do anno economico de 1893-1894) na importancia de 50:282 544 réis, e mostrando-se da mesma conta que o rendimento bruto kilometrico foi, durante o referido semestre, inferior ao minimo necessário para o estado deixar de pagar o maximo fixado no artigo 28.^a do contracto de 23 de novembro de 1893:

Ha Sua Magestade El-Rei por bem, conformato-se com o parecer de 29 de março ultimo do conselho superior de obras públicas e minas, aprovar a referida liquidação na importancia de 50:282 544 réis, garantia de juro relativa á linha ferrea de Torres Vedras á Figueira da Foz e a Alfarellos durante o periodo decorrido de 1 de julho a 31 de dezembro de 1893, e ordenar:

1.^a Que esta liquidação continua a ser considerada provisoria, enquanto não estiver feita a medição rigorosa da linha;

2.^a Que para os fins expressos na base 14.^a do projecto de convenção entre a companhia real dos caminhos de ferro portugueses e os seus credores, aprovado, na parte que interessa ao estado, por decreto de 16 de maio ultimo, seja depositada na caixa geral dos depositos, por conta da mesma companhia, a quantia de 50:282 544 réis em que importa a garantia de juro acima liquidada.

Paço, em 8 de outubro de 1894. — Arthur Alberto de Campos Henriques.

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente o pedido feito pelo ministerio da guerra para a transformação de passagem de nível para peões ao kilometro 115,074 da linha de leste, n'uma passagem de nível para a estrada ordinaria que ligue o polygono de Tancos com a margem direita do Tejo, conformato-se com o parecer do conselho superior de obras públicas e minas, de 2 do corrente mês: ha por bem conceder a licença pedida, devendo a passagem de nível ter cancellas fechadas á chave, a qual ficará em poder da escola de engenharia, que terá a responsabilidade do serviço, como acontece com a passagem actual, pois que a estrada é, como era, o caminho para serviço privativo da escola. O pavimento da passagem será calcetado e os carris protegidos por contra-carris. As cancel-

las serão construidas e assentes pela escola de engenharia, e o trabalho na linha ferrea será feito pela companhia real dos caminhos de ferro portugueses á custa da referida escola, ou por es a, sob fiscalização dos empregados fiscaes e da referida companhia.

Paço, 8 de outubro de 1894. — Arthur Alberto de Campos Henriques,

Bilhetes baratos

Por motivo das festas que, na semana corrente, se efectuam em Cascaes ha hoje 16, e no proximo domingo 21, bilhetes de ida e volta, diarios, para aquella animada estação de banhos, validos para ida nos comboios das 11 e $\frac{1}{2}$ hora da manhã até as 6 e meia da tarde, e para volta até o comboio das 11 e meia da noite de Cascaes.

Os preços de Lisboa e estações até Dafundo são:
2.^a classe, 400 réis, 3.^a 300 réis.

Hoje 10 faz se o comboio de Lisboa á 1,15 horas da tarde e outro que parte de Cascaes ás 7 e meia da noite.

A catastrophe de Appilly

Tem levantado grandes discussões na imprensa francesa a catastrophe que no dia 9 do mez passado se deu na estação de Appilly, na linha do Norte, de Paris a Bruxellas, linha da qual démos ha pouco descrição nos nossos artigos *Notas de viagem*.

(.) Nesse artigo descrevemos as principaes estações, não tratando d'aquellas de infima classe, pelas quaes o comboio passa, sem paragem, e que só são servidas pelos comboios mixtos, por pertencerem a localidades de pequena importancia.

Appilly é uma d'estas.

Situada a 116 kilometros de Paris, páram ali só 17 comboios dos 37 que percorrem a linha.

Portanto o pessoal d'esta estação é o mais reduzido, tão reduzido que consta (ou antes, constava, porque é natural que actualmente já esteja aumentado) de um unico homem, o chefe da estação, que servia para tudo, para vender os bilhetes, para recolher os dos passageiros chegados, para o telegrapho, as agulhas e o disco, a expedição e pesagem das bagagens e mercadorias, a sua recepção e registro, a carga e descarga dos wagons, as suas manobras, e contabilidade, a correspondencia, a estatistica do trafego, a vigilancia da linha sobre 300 metros. Isto desde as 4 horas e 40 m. da manhã até a meia noite e 20.

De todos estes trabalhos um apenas havia em que o pobre o chefe se fazia substituir... por uma cadeira collocada á porta, na qual os viajantes chegados depunham os seus bilhetes á saída, porque, a essa hora, tinha o chefe que estar na linha a dar saída do comboio.

No intervallo de dois comboios ia ali uma pequena machina de manobras, com um carregador, fazer as manobras necessarias para o trem de mercadorias, serviço que era dirigido pelo pobre chefe *fac-totum*.

Sucedeu, porém, que, n'aquelle dia, o trem mixto 116 passou com um atraso de 1 hora e 13 minutos, e o intervallo não foi portanto bastante para a manobra ordinaria.

O chefe, julgando que tinha tempo suficiente para desembaraçar a via principal, não cobriu esta com os signaes regulamentares, para a passagem do expresso.

Fazer parar um trem d'este genero, extraordinariamente, é sempre um caso que produz mais ou menos escandalo; a direcção vem a saber-o, e embora o motivo seja justificado na segurança dos passageiros, o chefe não passa sem soffrer um inquerito e a competente multa.

(*) Vidê .nº 160, pag. 267.

Mas o seu criterio, por certo avariado com tantas occupações a que tinha de attender, enganou-o e o comboio expresso n.^o 115 que partiu de Paris ás 12 horas e 40 minutos da tarde chocou com o wagon e machina em manobras, sobre a qual estava o infeliz chefe mr. Boubay, fazendo tudo em pedaços e matando o chefe e cinco passageiros, ferindo os dois machinistas, os dois fogueiros, o guarda freio e mais uns 42 passageiros, e contundindo outros muitos.

O choque foi terrivel como é bem de imaginar, sabendo-se que o expresso passava na estação com uma marcha superior a 60 kilometros por hora.

O ministro das obras publicas que se achava em Tergnier veiu logo ao logar do sinistro e mandou abrir inquerito rigoroso sobre as causas do desastre e seu responsavel.

E' este o ponto que tem originado grande discussão na imprensa francesa, sendo difícil á companhia do Norte combater as tremendas accusações que lhe fazem o *Temps*, o *XIX Siècle* e outras folhas parisienses.

A companhia defende se, impondo a responsabilidade ao chefe por ter feito as manobras sem fechar com os discos a estação, e como elle foi victimo da sua sollicitude, o negocio ficaria findo; mas os accusadores demonstram que o unico recurso do chefe era fazer as manobras aquella hora, porque, passado que fosse o comboio ascendente, tinha elle que ir vender bilhetes para o descendente n.^o 120 que ali passava ás 2 horas e 53 minutos, sendo certo que para esse trem haveria grande concorrença por ser dia de festa na localidade.

O que resulta até agora apurado, é que n'uma estação, embora de pouca importancia como aquella, é impossivel que todo o serviço, todo absolutamente, esteja a cargo de um só homem, e se infelizmente em França estes casos se dão em muitas estações, não parece que as companhias tenham razão para isso, porque o seu viver não é dos mais precarios, podendo dar á exploração a dotação de que ella precise, visto que a garantia dos productos que o governo lhes dá lhes permite tirar para os seus accionistas e obrigatarios os proventos necessarios, sem recorrer a tais extremos de economia.

Se a estação de Appilly tivesse um outro empregado, o chefe teria mais socego de espirito para pensar no perigo e previnil-o-hia.

Ora por certo que o vencimento de um carregador mais não representaria o juro do capital perdido pela companhia n'este desastre, pelas avarias no material, e isto sem falar nas perdas de vidas, nos ferimentos e mutilações, nas lagrimas, nos lutos que a catastrophe espalhou e no mau effeito moral de um desastre d'este genero que afugenta, por algum tempo, enquanto lembra, os viajantes de recreio.

O «Diario Popular» e as tarifas

Este nosso collega, no seu numero de 29 do mez passado, entre outras affirmações, a que nos referimos no nosso numero anterior, disse:

«Sabe-se como a fructa está em Lisboa carissima, e sabe-se igualmente como os ferteis campos da Beira Baixa, e da Beira Alta, como a região de Portalegre e Castello de Vide, como muitas outras regiões igualmente ferteis como estas, poderiam, se não fosse a muralha da China levantada pelas tarifas ferro-viarias, abastecer o mercado de Lisboa.»

Respondemos-lhe o que os nossos leitores viram, e no numero de 8 d'este mez o *Diario Popular*, respondendo-nos, declara:

«Não attribuimos exclusivamente á carestia das tarifas o excessivo preço a que teem atingido quasi todos os productos nos últi-

mos tempos; pois que todos os dias estamos ouvindo os produtores e os comerciantes lançar à responsabilidade do preço dos salários, da baixa do cambio, do aumento dos direitos pautaes, quando não é ao rigor das estações, esse aumento sempre crescente que se tem ido accentuando de modo assustador em tudo o que consumimos em Lisboa.»

O sublinhado é nosso para que só pela comparação destes dois periodos se veja quem ganhou a questão.

Em seguida o nosso collega torna a afirmar «que a alimentação de Lisboa seria mais barata se os transportes por caminhos de ferro não onerassem tão pesadamente as mercadorias.» E accrescenta:

«Diz o nosso illustre collega, e diz muito bem, que o preço de Faro a Lisboa para as fructas, para os legumes e para as carnes, é modico, pois é de 3 $\frac{1}{2}$ 520 réis por cada 1:000 kilos, ou aproximadamente 3,5 réis por cada kilo. Mas apenas faremos a pequena observação de que não ha muito tempo, recebemos de Extremoz uma porção de fructas e alguma carne, que certamente não pesava tudo 100 kilos, e que pagámos de transporte mil seiscientos e tantos réis.»

Esta demonstração lembra-nos a d'aquelle sujeito que como prova de que sabia francez dizia ter tido um tio que fôra uma vez a Paris.

Então é com as pequenas encommendas de generos diferentes, pesando menos 100 kilos, que se abastece o mercado de uma capital?

Está enganado, collega.

Não é para essas remessas que se fazem, nem aqui nem em parte alguma, tarifas reduzidas, mas para as grandes expedições — justamente as que se destinam a abastecer os mercados.

Paris, Londres, Bruxellas, Berlim, recebem diariamente centenares de wagons de fructa, e olhe que as linhas francezas, por exemplo, não lhes applicam uma tarifa tão baixa como isso, mas uns bons 15 centimos, (30 réis) por tonelada e kilometro, o que, dada a distancia de Faro a Lisboa, mesmo sem o trasbordo fluvial, produziria 53 francos 90 centimos ou uns 10 $\frac{1}{2}$ 780 por tonelada, mais do triplo do que em Portugal.

Sem saber a que attribuir, que nos pontos productores os generos apodreçam em vez de virem buscar consumo na capital, sendo as tarifas de transportes razoaveis como são, o *Popular* suppõe que isso se deve a terem as tarifas diminuta publicidade.

Ignoramos que maior possa ser-lhes dada.

Quando se publica uma tarifa nova, é ella affixada nas estações, os jornaes dão sobre ella noticias variadas, publicam annuncios repetidos, as administrações fornecem exemplares soltos a quem os deseja, e a nossa *Gazeta* distribue-os, como annexo, a todos os seus leitores. Que mais quer? só se as tarifas forem postas em musica e cantadas pela Maria Gonçalves no theatro D. Amelia.

Referindo-se á demora na approvação dos projectos por parte do governo (allegação que o collega crê sem razão) diz que, seja este ou aquelle o causador, o publico contra que se volta é contra o caminho de ferro.

Bem o sabemos, e foi por isso que citámos o proverbio do pardal no nosso artigo anterior.

Sobre a questão das bagagens não ha duvida que a classificação não está bem definida.

Mas o que é logico que não se comprehenda como tal, são os fornecimentos de casa, para um mez, comes-tiveis, líquidos, etc. Onde iríamos parar! Certamente ao casco de vinho, ao sacco d'assucar, ao barril de manteiga, á mercaria completa.

Concordamos, porém, com o collega que se deve permitir que, como recovagem, mas sem exigencia de nota de expedição e apresentação tres horas antes, o pas-

sageiro possa levar no mesmo comboio os artigos de que necessita para sua casa.

E já antes de nós as linhas ferreas portuguezas pensaram n'isso, aceitando-se a expedição, por tolerancia, sempre que o serviço o permite, isto é, quando a affluencia de despachos de bagagens o não impede, ou que o passageiro se não apresenta demasiado á ultima hora.

Se n'uma estação ou n'outra isso não se faz, é que ou se dá algum d'aquelles motivos ou o empregado procede contra as ordens que tem.

E agora que lhe démos razão n'um ponto — n'um só, tenha paciencia — leia o nosso artigo de fundo e ahi encontrará a verdadeira muralha da China que circunda Lisboa, guerreiramente guardada pelos empregados encarregados de metter na cadeia as pobres mulheres que a tentam atravessar com um kilo d'uvas n'um cesto.

NOTAS DE VIAGEM

VII

A Exposição de Antuerpia

A grande exposição universal belga acha-se installada no fim da avenida do Sul, *place du Peuple* e terrenos que formam as ruas adjacentes, entre a estação do caminho de ferro do Sul, de um lado, o *quai Flamand*, do outro, a rua *des Peintres*, do outro, e finalmente a rua *Brederode*.

E' largo o espaço, mas tanta foi a concorrencia de expositores, que a vastidão tornou-se estreiteza, e d'ahi resultou a falta de ordem que é um dos maiores desfeitos d'aquellas amplas e repetidas galerias.

Nas disposições das galerias de uma exposição ha que attender a uma condição indispensavel:—a orientação do visitante.

Dar a essa aglomeração de pequenas *vitrines*, de balcões, de compartimentos, de installações diversas, collocadas em todos os sentidos e por todos os lados, uma ordem que, sem lhes tirar o apreço e a belleza da variedade, permitta ao visitante, de mappa na mão ou mesmo sem elle, saber sempre onde está, para que lado se volta, onde já viu o que passou, e por onde deve ir para ver o restante, é um segredo que nem todos os organizadores de exposições possuem, mas que é indispensavel pôr em practica, para que a visita á exposição agrade aos que não vão ali frivolamente por distracção, ou para os que não se dirigem a estudar um só artigo de uma só procedencia.

As naves da exposição de Barcelona formaram como que um grande leque, do qual cada vareta era uma galeria de um paiz.

Na de Paris o palacio da Industria era dividido longitudinalmente e transversalmente em corredores formando quadrados, onde se alojava cada industria ou cada nação.

Na de Antuerpia começou-se a armar uma enorme galeria regular, partindo da entrada central para os dois lados, mas tantos foram os pedidos de augmento de espaço, que essas galerias deixaram de ter a sua regularidade uniforme, em largura e comprimento, sendo accrescentadas ora aqui, ora ali, com seus bocados anexos, tirando-se a este paiz uma tira para se intallarem industrias de outro, fechando por aqui para abrir espaço por ali.

Resultado: o visitante desorienta se; suppõe-se no centro e está a um canto; imagina que segue em sentido longitudinal e está caminhando no lateral; vê tres

vezes a mesma coisa e deixa de ver muitas outras; julga que já viu toda a França, quando d'esta passa a visitar a Austria, a Italia, a Hespanha, Portugal e India, e novamente se lhe depara exposição franceza junto á de electricidade.

Não me sucede isso para procurar a installação portugueza porque, tendo estudado previamente o seu local, foi lá que me dirigi logo que ali entrei.

Não lhes direi que a nossa exposição é um monumento demonstrativo do desenvolvimento da nossa industria. Pobre, bem pobre, devia ella ser, dado o abandono em que o nosso governo entendeu dever deixar a commissão que promoveu a nossa concorrença áquelle certamen, e o retrahimento peculiar dos nossos industriaes, em se apresentarem ao publico, como se este não fosse o meio mais efficaz e pratico de tornar os seus productos conhecidos.

Ainda assim á tenacidade do promotor d'esta nossa installação deve-se que tenhamos ali 110 expositores, sendo 2 em photographia, 4 em typographia, 2 em ourivesaria, 1 em instrumentos musicos, 4 em serralharia, 1 de minas, 4 de cimentos e marmores, 4 de ceramica, 1 de material de caminhos de ferro, 7 de fatos d'uso, 2 de rendas e bordados, 1 de tecidos, 7 de mobilia, 3 de quinquelharias, 1 de carroçaria, 10 de productos chimicos e pharmaceuticos, 4 de sabão e oleos, 6 de conservaria, 20 de vinhos, 19 de artigos coloniaes e 6 de cortiça, rolhas e cascaria.

Já se vê que os nossos vinhos, especialmente os da elegante installação do sr. conde de Burnay, são o que mais notavel se torna para os estrangeiros visitantes, não tendo deixados de ser bem apreciados os dos srs. Conceição Guerra, de Elvas, Clemente Menéres, Andresen e Antonio Pinto dos Santos Junior, do Porto, João de Britto, de Lisboa, os excellentes cognacs do sr. Macieira, etc.

Tambem se acha muito bem installada a exposição do sr. Resseler com fabrica de tintas em Antuerpia (rue de Flandre 7) o qual expõe as suas gommas e vernizes, de origem portugueza, que emprega nos seus productos.

A companhia Atravez d'Africa expõe na classe 24 varias photographias de material circulante, plantas de estações, pontes e telheiros metallicos, travessas do sistema Z que tão bons resultados ali teem dado, fornecidas por mr. Pierre Willemin, de Bruxellas, etc.

Os bellos ladrilhos mosaicos do sr. J. Lino, os marmores de Pero Pinheiro do sr. Cândido Moraes, e os productos ceramiços da fabrica do sr. Almeida da Costa, de Gaia, são tambem muito admirados.

A disposição dos artigos é modesta mas elegante, sobressaindo por toda a parte as cores da nossa bandeira, a qual se ostenta aberta a meio da galeria, no sitio em que está o nosso compartimento.

Quem ali nos vae visitar (e são raros os que passam sem o fazer) é sempre recebido por um amavel cicerone, que lhe dá todos os esclarecimentos; se não está presente o nosso activo e intelligente commissario mr. Van Geetruyen, encontra mr. Faraoin, empregado atenciosissimo e zeloso propagador dos nossos productos.

Saiamos da nossa exposição e percorramos aquellas grandiosas installações dos outros paizes.

Entre estes sobresaes, já se vê, a Belgica que dá provas notabilissimas da sua actividade fabril em todos os ramos da industria.

Especialmente na galeria das machinas é onde a Belgica se apresenta com toda a pujança dos seus progressos.

Sem especialisarmos esta ou aquella officina, apre-

sentam-se ali machinas em todos os generos e dos mais originaes systemas, apparelhos e ferramentas de variadas formas e applicações.

O Estado Belga expõe algumas machinas e material circulante do mais aperfeiçoado modello, um wagon blindado destinado a proteger o comboio contra des-carrilamentos etc. Os Vicinaes tambem expõem o seu material de via reduzida.

Na galeria da electricidade ha tambem bastantes novidades, e entre elles lembro-me de um grande globo formado por centenas de lampadas que, por meio de um apparelho automatico de rotação, se vão alternadamente acendendo e apagando.

Não cabe no espirito d'estes artigos fazer um estudo minucioso, ou mesmo superficial, do muito que ha que ver na exposição de Antuerpia. São notas mentaes que aqui escrevo e com a falta de ordem com que as retenho na memoria.

E' por esta falta de ordem que voltarei ás galerias da industria para me extasiar diante da installação do petroleo Nobel, não pelas bellezas dos barris amontoados, nem pelo brilhantismo da luz dos candieiros, mas pelo mappa da Europa que guarnece a parede do fundo, e em que se indicam em grossas letras as cidades onde ha agentes d'aquella casa.

Lá está o nosso paiz; lá está a foz do Tejo, *Lisbona* e por cima *Coria*, que não sabemos que terra seja; mais a cima um rio que deve ser o Mondego e junto d'elle indica-se *Coimbra*; depois acima de *Oporto*, *Braga* e *Castillo*!

Ao sul do Tejo *Errona* e outros disparates d'esta laia convencem-me de que o sr. Nobel ou não tem agentes em Portugal, ou pelo menos não lhes escreve, porque, se dirigisse as cartas para estas phantasticas cidades, ninguem saberia onde ellas eram.

Grande geographo nos sahiu o sr. Nobel!

Caminhos de ferro inglezes e allemães

Os administradores dos caminhos de ferro inglezes terão lido, sem duvida com muito interesse, a opinião, sobre a sua administração, do sr. Baron von Crailsheim, ministro bavaro, que, depois d'uma visita de seis semanas á Grã-Bretanha, escreveu á *Gazeta de Colonia* ácerca da administração geral dos caminhos de ferro em Inglaterra e na Alemanha. A comparacão, como é de supôr, não é muito favoravel á Inglaterra, mas admite a superioridade dos caminhos inglezes no que diz respeito á velocidade, e á segurança do seu serviço. Esta superioridade é devida á excellencia do material e á quantidade d'elle em uso, demonstrando assim o poder do capital, que naturalmente se manifesta mais n'um paiz rico como a Inglaterra, do que n'uma nação tão pobre como é a Alemanha. O material fixo dos caminhos de ferro inglezes não tem igual no mundo, e nas melhores linhas os comboios expressos podem circular com uma velocidade que pouco ou nada deixa a desejar. Se, porem, pômos de lado as questões da velocidade, segurança dos trens e da habil administração d'um trafego superabundante, e consideramos o menor, mas importante, assumpto do conforto dos passageiros, a superioridade das linhas allemãs, diz elle, é incontestavel.

A construcção e modelo das carruagens, as installações para os bufetes e restaurantes, e todas as coisas que se relacionam com a commodidade dos que viajam pelos caminhos de ferro são, segundo elle, objecto de muito maior attenção na Alemanha do que na Inglaterra.

terra. Não ha duvida que elle tem razão no que diz sobre este assumpto. Em muitos dos melhores comboios directos as carroagens são velhas e sujas, as molas quasi inuteis e as almofadas muito usadas e com mau cheiro; e quanto ao serviço do restaurante, o bufete inglez tem por certo a peior reputação do mundo. Os comestiveis são velhos, duros, e de duvidosa preparação, as bebidas frequentemente ordinarias e caras; e, todo este serviço se funda no principio de que a fome do viajante é um molho que tudo torna appetitoso, e que, não tendo elle alternativa, ha de aceitar com agradoamento qualquer comida que lhe offereçam.

Quanto ás carroagens dos caminhos ferreos ingleses, é justo dizer que recentemente muito se tem feito para remediar os defeitos que tanto attrahiram a attenção d'este critico allemão, e não é demasiado afirmar que, quando as carroagens de typo moderno se generalizem, pouco motivo terão os estrangeiros para comparal-as desfavoravelmente com as suas. E se eguaes medidas se applicarem á reforma e reorganização das salas d'espera e restaurantes, terão em breve os visitantes estrangeiros de admittir a superioridade dos caminhos de ferro ingleses, e o viajar em Inglaterra será um prazer e não, como agora, tortura quasi insupportavel.



Caminho de Ferro de Guimarães

Recebemos o relatorio d'esta companhia referido ao anno findo.

A gerencia, com relação á administração da companhia durante este anno, apresenta o balanço e contas, reportando-se ao relatorio anterior no que se refere ás concessões de Chaves e Fafe, e declarando que o saldo da conta de lucros e perdas, que n'este anno foi de 8:432:781, se deve juntar ao saldo do anno anterior, formando a verba de 16:575:221 que passa á mesma conta para o anno corrente.

O movimento e productos no ultimo anno, comparado com o anterior, foi o seguinte:

<i>Quantidades</i>	<i>1892</i>	<i>1893</i>
Numero de passageiros....	187:765	178:936
Bagagenskg.	460:725	463:566
Recovagens..... »	901:187	814:800
Mercadorias em peq. vel. »	28.050:860	29.168:763

Productos

Passageirosrs.	38:601:480	39:312:390
Bagagens..... »	945:060	983:940
Recovagens »	3:049:780	2:867:040
Mercadorias em peq. vel. »	19:961:347	23:040:700
Diversos »	1:007:609	884:595
Receita do trafego.... »	63:565:276	67:088:665
Receitas fóra do trafego »	444:415	719:372
Total das receitas.... »	64:009:691	67:808:037
Receita por kilom. de via. »	1:882:637	1:994:354
Receita por kil. de trem. »	618,98	669,33
Numero de trens kilom. ^{cos.}	103,411	101,306

O valor do caminho de ferro em 31 de dezembro e dos materiaes em deposito era de réis 729:733:218. A dívida fluctuante da companhia n'aquella data era de réis 397:611:445 tendo sido amortizada durante o anno a verba de réis 13:167:850.

Se, além da comparação que acima fazemos com o anno anterior, pomos, em face uns dos outros, o movimento dos primeiros dois annos de exploração e o do ultimo, vemos que o desenvolvimento do trafego tem

sido importante especialmente em mercadorias mais que duplicou.

Eis o algarismos:

Numero de passageiros:

Em 1884.....	117:444
1885.....	125:850
1893.....	178:976

Tonelagem de mercadorias e bagagens:

Em 1884..... ton.	9:910
1885..... »	15:219
1893..... »	30:776

Receita total do trafego:

Em 1884..... rs.	38:395:105
1885..... »	42:620:598
1893..... »	67:808:037

Sociedade dos Caminhos de ferro de Madrid a Cáceres e a Portugal

Temos presente o relatorio annual d'essa Sociedade, referente ao exercicio de 1893, e apesar da falta de espaço com que sempre luctamos, vamos analysal-o, ainda que ligeiramente, por se tratar de uma linha que tão intimamente está ligada á nossa principal séde ferroviaria.

N'esse documento, depois de se expôr o estado financeiro em que presentemente se encontra a Sociedade, dá-se conta das negociações tentadas para se levar a bom termo a construcção da linha de Placencia a Ortaya, a que parecem ligar-se animadoras esperanças; da approvação do convenio que reorganizou a sociedade, e finalmente do estado das relações com a Companhia Real dos Caminhos de ferro portuguezes.

N'este ultimo ponto é que o relatorio merece a maior attenção, pois a Sociedade de Madrid-Cáceres continua considerando o contracto que a prende á Companhia Real como a sua principal fonte de receita, ou, pelo menos, como a compensadora do excesso dos seus gastos d'exploração, bem avolumada por signal.

O rendimento da linha a que nos vimos referindo foi o seguinte:

Receitas do trafego.....	pesetas	2.827.958,76
Fóra do trafego.....	»	10.268,22
Total.....	»	2.838.226,98

ou seja 6.615,91 pesetas por kilometro e por anno.

Os gastos d'exploração e os encargos geraes elevaram-se á bonita cifra de 4.277.468,06 pesetas, havendo, pois, um *deficit* de pst. 1.439.241,08 (réis 259:063:394) que, diz o relatorio, deveria ser coberto pela Companhia Real, devendo, alem d'isso, a referida companhia abonar, em harmonia com o contracto de 22 outubro de 1885, 500.000 pesetas (réis 90:000:000) ou seja um dividendo de 10 pesetas, livre de impostos, é claro, aos accionistas da sociedade.

Como porém a Companhia Real não satisfizesse estes encargos, foram as respectivas verbas lançadas a sua conta e juntamente as que estão em aberto desde 1891. De modo que, continua o relatorio, para o exercicio de 1893 não só não ha lucros, como ainda o *deficit* importante, a que deu lugar o não se ter recebido o dinheiro da Companhia Real, não permite sequer o pagamento do juro das obrigações.

Em compensação, porém, no quadro indicativo dos gastos de exploração, vimos que só a administração e direcção gastaram mais 12.061,09 pesetas, do que em 1892, por isso que, isto não diz o relatorio mas sabe-

mol-o nós, é a linha de Madrid-Cáceres, uma das mais pobres de Espanha, pois depende inteiramente da Companhia Real Portuguesa, e o seu tráfego local é quasi nullo, a que mais gasta e a que melhor paga ao seu pessoal superior, e para o provar bastará dizer que o seu director ganha tanto ou mais que o director da importante linha de Madrid-Zaragoza e Alicante.

O movimento de passageiros durante o anno de 1893 foi de 196.067, em 1892 fôra de 226.478.

O numero de toneladas transportadas em grande velocidade durante 1893 foi de 7769, enquanto que em 1892 attingiu a 11.554.

A pequena velocidade desceu de 241.941 toneladas a 108.877.

O material circulante da Sociedade constava do seguinte:

44 machinas, 116 carruagens e 840 wagons.

Os negócios da Companhia Real

Foi, finalmente, por sentença de 11 homologado o convenio d'esta companhia com os seus credores.

A sentença é a seguinte:

«Vistos os presentes autos da cessação de pagamentos da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, a qual foi por este juizo declarada, por virtude de comunicação oficial por parte do governo, nos termos do art.º 4.º n.º 2 do decreto de 9 de novembro de 1883:

Mostra-se, que de clarada a dita cessação de pagamentos, e intimada a competente comissão administrativa, nomeada pelo governo, na conformidade do art.º 8.º do citado decreto, para apresentar o balanço, relações do passivo e mais documentos a que se refere o art. 3.º § 4.º, e bem assim um projecto de convenção com os seus credores, de forma a dar cumprimento ao que dispõe o n.º 2 do art. 5.º do mesmo decreto;

Mostra-se que em tempo competente, e com o officio a fl. 76, foi comunicado a juizo, que ao governo fôra apresentado o competente projecto de convenio; o qual seguidamente, depois de aprovado pelo governo, foi enviado a juizo com o officio a fl. 81, e juntamente com elle o balanço, relação do passivo e mais documentos, a que já se alludiou;

Mostra-se que, publicado o projecto assim aprovado, nenhuma manifestação de adhesão ou rejeição foi apresentada; pelo que, e sendo então de novo apresentado outro projecto de convenio, com a competente auctorização do governo, nos termos do art. 10.º do citado decreto, foi o negocio considerado *reintegra* pelo despacho d'este juizo a fl. 271; e é esse o convenio a fl. 237, aprovado por parte do governo pelo decreto de 16 de maio ultimo, e de cuja apreciação agora se trata;

Mostra-se que, apresentado e admittido assim o convenio, se passou o competente edital, e se fez d'elle a publicação nos termos do art. 6.º e § 1.º do já citado decreto, sendo, além das publicações ahí expressamente ordenadas, publicado tambem em Bruxellas e Francfort, e sendo a ultima publicação do dia 5 de junho, como tudo se vê de fl. 284 a fl. 335;

Mostra-se da relação do passivo—mappa geral a fl. 132—ser o passivo da Companhia de 90.996:290:395 réis, no qual feita a correccão, pelo premio do ouro, no credito de—Merchant Banking & C.ª Limited—correcção contra a Companhia, e indicada no officio de fl. 138, dá o passivo na importancia total de réis 91.032:067:982 de que dois terços são representados pela quantia de 60.688:045:321 réis;

Mostra-se, que em 3 de setembro, que era o ultimo dia do prazo dos 3 meses depois da publicação do ultimo jornal, foram apresentadas em juizo varias adhesões, as quaes, com outras já anteriormente apresentadas, e conforme o officio da mesma data a fl. 2:060, representavam um capital de 65.248:639:172 réis, superior assim áquelles dois terços;

Mostra-se que no dia seguinte foram ainda enviadas mais adhesões e ainda em officio da mesma data fl. 27:488, mandado juntar em 6, as quaes com aquellas, e feitas as devidas correccões e apuramentos, conforme tudo consta do officio a fl. 27:492, e relações que decorrem desde fl. 27:600, representam um capital de réis 66:164:509:553, comprehendidos sómente 4 coupons vencidos, semelhantemente ao que se fizera no mappa n.º 1 a fl. 128, representativo do passivo da Companhia em obrigações;

E attendendo a que o novo convenio, de que se trata, se acha assim aprovado pelo acto favoravel de credores, representando dois terços da somma total do passivo da Companhia, cit. decr. art. 7.º pr.;

Attendendo a que, computado o passivo com mais a importancia de 1 coupon, relativo ás obrigações, e que se achava vencido quando celebrado o novo convenio, e que se considera em caducidade por virtude das disposições do mesmo convenio, relativas ao resgate das obrigações, e attendida igual importancia no calculo das adhesões, é ainda pela mesma forma superior á importancia dos 2 terços do passivo o capital representativo d'essas adhesões;

Attendendo a que foram observadas as formalidades legaes, ouvido o ministerio publico, e nenhuma oposição appareceu, quer quanto á veracidade do passivo da Companhia, quer quanto á legitimidade das adhesões;

Attendendo a que assim compete, e cumpre ao juiz homologar a convenção, cit. decr. art. 7.º § 3.º, tornando-se a mesma obrigatoria para a Companhia e para os credores:

N'estes termos homologo o referido convenio para todos os effeitos legaes, e mando se cumpra como n'elle se contém.

Custas e sêllos do processo pela Companhia, que a elles deu causa. Lisboa, 11 de outubro de 1894 (Assinado). O juiz presidente do Tribunal do Commercio.—*Carlos Augusto Vellez Caldeira Castello Branco.*»

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia nacional de caminhos de ferro

Tendo se procedido ao sorteio das obrigações d'esta companhia, relativo ao 1.º semestre do corrente anno, annuncia-se que sairam sorteadas as n.º 3:301 a 3:305, 5.631 a 5:635, 7:041 a 7:045, 32:386 a 32:390, 39:496 a 39:500.

O pagamento das obrigações sorteadas e o dos juros começará no dia 1 de outubro, nas condições já estabelecidas nos semestres anteriores.

Lisboa, 28 de setembro de 1894.—Os directores, *Pedro Ignacio Lopes = Antonio José Gomes Lima = Antonio Francisco da Costa Lima.*

REVUE DE LA BOURSE DE PARIS

Paris, 11 octobre 1894.

Il-y-a un mois toute la bourse était en ébullition: la Rente, le principal moteur entraînant tout le marché à sa remorque—aujourd'hui changement notable, car les cours se retrouvent en sensible différence, deux points d'écart pour le 3 % qui s'inscrit à 102,20 fr. ex-coupon de 0,75 centimes.—Ajoutons que la liquidation de fin septembre n'a pas été si facile; l'argent, sans faire dé-

faut, s'est montré beaucoup plus exigeant, puis l'état de santé de l'empereur de Russie, l'expédition éventuelle à Madagascar, la guerre entre la Chine et le Japon n'ont pas peu contribué à la faiblesse des cours.

Le $3\frac{1}{2}$ qui cotait 109,25 fr. vaut 108,40 fr.

L'Italien perd plus d'une unité à 82,50 fr. : l'épargne laisse de coté ce titre, car Mr. Crispi ne saurait faire des miracles pour combler le déficit italien.

L'Extérieure, dont on détache un coupon trimestriel, reste à $70\frac{3}{16}$ fr.; un groupe de spéculateurs escompte l'émission de l'emprunt de 750 millions, qui paraît décidée.

La Rente Portugaise finit recherchée à 26 fr.

L'obligation des Tabacs Portugais (ex-coupon) cote 432,50 fr.

Voici le tableau des ventes effectuées par la Compagnie des Tabacs de Portugal, au cours du 4^e exercice (1^{er} avril 1894) :

Ventes de septembre (y compris la re-cette provenant des droits d'impor-tation directe).....	156:870	622:000 \$ 238
Ventes des mois antérieurs.....	775:886	3:073:864 \$ 551
Total	932:765	3:696:764 \$ 789

Les fonds russes ont été l'objet de réalisations.—L'Emprunt 1880 s'inscrit à 100,00 fr., et le $3\frac{1}{2}$ 1891 à 86,50 fr.

Les fonds Serbes sont lourds, et les Helléniques délaissés.

Le Turc fait preuve d'une assez bonne tenue au milieu du recul général et termine à 25,80 fr.

Le Lot Congo, maintenant qu'il est mieux connu comme billet de loterie, se négocie facilement à 87 fr.

Nous retrouvons la Banque de France à 3:920 fr. au lieu de 3.960 fr.

L'Encaisse or s'élève à.....	1.795.757.809,35 fr.
" argent d. ^a à.....	1.244.605.236,56 "

Le Crédit Foncier a son dernier cours à 900 fr.—Les obligations foncières et communales sont toujours recherchées; on s'est porté sur ces valeurs avec un redoublement d'activité depuis que nos rentes ont largement franchi le pair.

La Banque de Paris revient à 700 fr.—le Comptoir National d'Escompte à 530 fr.—et le Crédit Lyonnais à 740 fr.

La Banque des Pays-Autrichiens est calme à 555 fr.

La Banque Ottomane termine à 670 fr.—A propos du paiement d'un à-compte au mois de janvier prochain, on dit aujourd'hui que les comités de la Banque se sont ralliés à l'idée de reprendre les distributions d'acompte de dividendes au commencement de chaque année, mais il ne saurait être encore question d'aucun chiffre, une décision ne pouvant être prise à ce sujet que dans le courant de décembre.

Le Mobilier Espagnol a été l'objet de bons achats aux environs de 75 fr.

Les actions de nos grandes lignes de chemins de fer n'éprouvent pas de changement.

Parmi les chemins secondaires, les Sud de la France perdent encore du terrain à 250 fr.—Il est clair que l'établissement des nouvelles conventions entre l'Etat et la Compagnie n'est pas des plus avantageux pour cette dernière.

Les départementaux se maintiennent à 635 fr.

Bouches-du-Rhône s'avancent à 490 fr. et le Médoc clôture à 320 fr.

Les chemins de fer étrangers sont calmes, et les capitaux en quête d'emploi se portent toujours avec une certaine abondance sur le marché des obligations de ces diverses compagnies.

Les autrichiennes 1^{re} et 2^e hypothèque se tiennent à 450 et 440 fr.; les Lombardes anciennes et nouvelles restent à 333 fr. et 329 fr.—Les Portugaises 3% ne manquent pas de fermeté à 130 fr.

Les Bons à Lots Panama varient de 120 à 122,50 fr.—La deuxième assemblée constitutive des actionnaires de la nouvelle compagnie de Panama aura lieu le 20 de ce mois.

Le Suez se tient à 2.920 fr.—Du 1^{er} janvier au 30 septembre 1894 les recettes se chiffrent par 56.090.006,23 fr. contre 54.250.025,24 fr. pour la période correspondante de 1893.

Les valeurs de Corinthe, anciennes et nouvelles, sont délaissées.—Le marché des valeurs cuprifères et aurifères a été agité.

Le Rio-Tinto clôture à 380 fr.

Le Tharsis ne s'éloigne guère de 125 fr. et le Cape-Copper de 42,50 fr.

La Robinson dont le dernier exercice a donné 12,50 fr., reste à 175 fr. en attendant mieux.

La Langlaagte est recherchée aux environs de 100 fr.—Le dividende est fixé à 2 shillings pour le trimestre échu fin septembre.—A partir du 31 décembre, le dividende au lieu d'être payé 15, mensuellement, sera payé deux fois par an.

L. C.

BOLETIM FINANCEIRO

Lisboa, 15 de outubro de 1894.

A situação geral dos nossos mercados continua a ser pouco animada. As inquietações do espírito público reflectem-se naturalmente nos negócios. Desde que não ha confiança no existente a iniciativa retrai-se. A quinzena, pois, pouco interesse ofereceu. No entretanto o desconto do papel nominal estava facil á taxa de 5 p. c. para o de primeira classe, havendo, porém, para o de segunda bastantes hesitações dos que pensam aplicar a estes a taxa de 7 p. c.

Os saques coloniais predominaram no mercado de descontos e, apesar das dificuldades com que luctam algumas casas comerciais a que faltavam remessas, não houve embaraços á circulação do papel, no que procederam avisadamente os bancos, porque esta ligeira crise pode considerar-se vencida. Como symptom, porém, o facto ocorrido merece ser muito attentamente observado, para prevenir a renovação da crise, porventura mais intensa.

O acontecimento principal da quinzena foi a homologação da concordata dos caminhos de ferro, ficando assim extinta uma das causas mais manifestas do descredito a que havíamos chegado. A homologação não podia ser feita em occasião mais opportuna, pelo facto dos cambios apresentaram uma importante diferença em face do credor estrangeiro, que terá um beneficio de 12 p. c.

No mercado de cambios manteve-se a expectativa das remessas do Brasil esperadas pelos paquetes entrados na ultima semana, realisando-se poucos negócios, porque ao preço de $44\frac{1}{4}$ que se oferecia pelo papel a 90 dias só apareceram limitadas somas, apesar de haver vendedores para o cheque a 44. Os cheques regularam de 43 a 44 sobre Londres; de 650 a 665 sobre Paris.

Continuou a procura de inscrições, mantendo-se firmes os preços de 36,10 a 36,36 (ass.) e de 36,00 a 36,10 (compon). A divida externa regulou a 31,10 com pequeno movimento. As obrigações do imprestimo de 1888 (4 p. c.) venderam-se a 15 \$ 300 réis, as do emprestimo de 1890 e 42 \$ 000 réis (coupon). As obrigações predias de 6 p. c. (ass.) ficam a 92 \$ 000 réis e a 92 \$ 100 as de compon. As acções do Banco de Portugal ficam a 117 \$ 100, as do Lisboa & Açores a 94 \$ 500, as do Banco Commercial de Lisboa a 94 \$ 500, as do Nacional Ultramarino a 59 \$ 500 réis. As obrigações Loanda-Ambaca mantém-se a 72 \$ 000 réis.

J. F.

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

OUTUBRO

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	-
Bolsa de Lisboa:																
Inscrições assent..	35,70	36,00	36,00	35,90	35,89	36,00	-	36,10	-	36,20	36,35	36,30	36,20	-	36,20	-
* coupon.	35,70	35,75	35,85	35,80	-	35,94	-	-	36,00	36,00	36,00	36,40	36,30	-	36,10	-
Divida externa	-	-	-	-	-	-	-	31,40	-	31,40	-	-	-	-	-	-
Bolsa de Londres:																
3% portuguêz....	26,00	26,00	26,00	25,75	25,93	25,75	-	26,00	26,00	26,00	26,00	26,12	26,12	-	26,12	-
Bolsa de Paris:																
3% portuguêz....	25,93	25,93	26,12	25,93	26,00	25,62	-	28,58	26,60	26,62	26,67	26,00	26,50	-	23,50	-

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

BOLSAS	TÍTULOS	1894 - OUTUBRO - DIAS												
		1	2	3	4	5	6	8	9	10	11	12	13	15
Lisboa . . .	ACÇÕES Comp.ª Real Portuguesa . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	41.900	-	12.000
	OBRIG. Comp.ª Real Port. 3 0/0 . . .	-	-	-	-	-	-	29.500	28.800	-	-	-	30.000	30.500
	" C.ª Real Port. 4 1/2 0/0 . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	" Comp.ª Nacional . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	" Atravez d'Africa . . .	-	-	-	-	-	-	-	72.000	-	-	72.000	-	-
Paris	ACÇÕES Comp.ª Real Portuguesa . . .	-	52	52	52	-	65	50	49.50	50	50	48.75	-	-
	" Madrid-Cáceres-Portugal . . .	39.50	-	53	59	56	59.50	59.52	-	-	60	58	58	-
	" Norte de Espanha . . .	127	127.50	124	122	120	120	-	-	-	-	-	-	-
	" Madrid-Zaragoza-Alicante . . .	165	168	165.50	165.65	165.50	-	-	-	-	-	-	-	-
	" Andaluzes	212	210	210	205	197	-	-	-	-	-	-	-	-
	OBRIG. Comp.ª Real Portuguesa . . .	131.50	130	125	125	127.50	129	130	130.50	132	133.50	133.50	135	-
	" C.ª da Beira Alta	287.50	287.50	285.50	285	283	-	-	-	-	-	-	-	-
	" Madrid-Cáceres-Portugal . . .	176	170	175	177	175	-	175.50	175.50	177	177	177	180	-
	" Norte Espanha 1.ª hypot. . .	288	292	289	289.50	280	-	-	-	-	-	-	-	-
Amsterd... .	" Atravez d'Africa	63.87	63.94	63.75	64	65	63.87	64	64	64	64	64	64	-
Bruxellas.	" Atravez d'Africa	64	64	63.25	63.25	64	64	64	64	64	64	64	-	-

Receita dos Caminhos de ferro portugueses e espanhóis

Linhas	Período de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO						
		1894			1893			Totais			Diferença a favor de			
		Kil.	Totaes	Kilometrícias	Kil.	Totaes	Kilometrícias	1894	1893	1894	1893	1894	1893	
COMPANHIA MAIS	Antiga rede de nova não garantida	17 23 Setemb.	690	Réis 64.453:000	93.410	690	Réis 66.938:620	97.012	Réis 2.019.328:000	Réis 2.123.374:164	Réis	Réis 106.046:164	Réis	Réis 108.006:793
	Nova rede garantida	24 30 "	"	Réis 64.978:000	94.174	"	Réis 66.938:629	97.012	Réis 2.084.306:000	Réis 2.192.312:793	"	"	"	"
Sul e Sueste	27 2 Setemb.	475	18.846:815	39.677	475	17.501:260	36.844	469.386:790	483.606:553	"	"	16.219:765	"	
	3 9 "	"	19.319:240	40.672	"	16.711:780	35.182	488.706:030	502.318:335	"	"	13.612:305	"	
	10 16 "	"	19.194:595	40.409	"	17.055:580	35.906	507.900:623	519.373:915	"	"	11.473:290	"	
Minho e Douro	- - - -	353	-	-	353	-	-	-	-	-	-	-	-	
Beira Alta	27 2 Setemb.	253	7.245:502	28.519	253	6.988:210	27.621	174.205:154	188.285:419	"	"	14.080:265	"	
	3 9 "	"	7.137:328	28.210	"	6.645:331	26.266	181.342:482	194.930:750	"	"	13.588:268	"	
	10 16 "	"	6.767:667	26.749	"	6.590:692	26.050	188.110:149	201.521:442	"	"	13.412:293	"	
Nacional (Mirandella e Vizeu)	20 26 Agosto	105	1.470:209	11.144	105	1.497:151	14.258	37.159:134	43.372:660	"	"	6.213:526	"	
Norte de Espanha	9 15 Setemb.	3553 Ps.	1.812:378	Ps. 513	3393 Ps.	1.935:257	Ps. 570	Ps. 60.969:078	Ps. 58.910:972	Ps. 2.028:106	"	"	"	"
	16 22 "	"	1.907:040	539	"	1.971:065	581	62.876:119	60.912:037	1.964:082	"	"	"	"
Madrid — Zara-goa — Alicante	17 23 Setemb.	2672	1.066:294	399	2672	1.024:085	383	37.346:598	36.703:328	643:270	"	"	"	"
	24 30 "	"	1.222:897	457	"	1.209:424	452	38.569:494	37.912:752	656:744	"	"	"	"
Andaluzes	3 9 Setemb.	894	306:007	342	894	298:333	334	9.489:326	9.871:381	"	"	382:055	"	
	10 16 "	"	298:438	334	"	293:701	329	9.787:765	10.165:083	"	"	377:318	"	
Zafra a Huelva	17 23 Setemb.	180	71:998	400	180	53:194	295	1.947:313	1.733:258	214:055	"	"	"	"
	24 30 "	"	67:676	375	"	67:240	373	2.014:989	1.800:498	214:491	"	"	"	"
	1 7 Outubro	"	58:591	325	"	52:013	288	3.073:580	1.852:510	221:070	"	"	"	"

HORARIO OFICIALMENTE CONFERIDO da partida e chegada de todos os comboios, em 16 de outubro de 1894

Lisboa R. Porto	Porto-Lisboa R.	Lisboa R.-Fig.º	Fig.º-Lisboa R.	Fig.º-Lisboa R.	B. Amieira	B. Amieira-Fig.	Pampilh.-Mang.	Mang.-Pampilh.	Porto-Valença	Valença-Porto
Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.
8-45 t. 7-20 m.	2-45 t. 4-30 m.	7-0 m. 3-0 t.	3-15 t. 11-0 t.	8-0 m. 8-26 m.	10-45 m. 11-12m.	6-35 t. 9-47 t.	9-45 m. 12-54 t.	8-20 m. 1-26 t.	2-40 m. 8-19 m.	
10-0 t. 10-30 m.	7-0 t. 5-30 m.	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Lisboa C.S.-Port.	Port. Lisboa C.S.	Lisboa R.-Cintra	Cintra-Lisboa R.	Leiria-Figueira	Figueira-Leiria	Mang.-Guarda	Guarda-Mang.	11-0 m. 3-15 t.	9-45 m. 2-15 t.	
7-30 m. 9-0 t.	8-45 m. 10-30 t.	7-0 m. 8-11 m.	7-30 m. 8-40 m.	5-40 t. 7-55 t.	5-45 m. 8-5 m.	4-40 t. 5-45 t.	5-45 t. 6-40 m.	5-40 t. 12-50 m.	5-40 t. 6-0 t.	
Aveiro a Porto	Porto a Aveiro	4-0 m. 6-25 m.	4-15 t. 6-37 t.	4-30 t. 12-3 t.	9-0 m. 10-0 m.	5-32 t. 8-0 t.	5-45 m. 3-15 t.	5-30 t. 7-0 t.	5-35 t. 11-8 t.	
Excepto aos domingos		4-15 t. 6-37 t.	5-16 t. 5-45 t.	5-16 t. 6-46 t.	9-30 t. 9-33 t.	5-45 t. 9-50 t.	5-45 t. 8-5 t.	5-45 t.		

Congresso dos Empregados dos Caminhos de ferro

Reuniu em Paris o segundo congresso internacional dos empregados e operarios dos caminhos de ferro, estando presentes delegados da Austria, Hungria, Belgica, Hollanda, Suissa, Italia, Hespanha, Inglaterra e Estados Unidos.

As sessões correram com a maior regularidade, sendo votado grande numero de propostas, além do regulamento do *Comité internacional de estudo dos interesses dos trabalhadores dos caminhos de ferro*, instituição que tratará da organização dos congressos internacionaes e de tudo quanto respeita ao bem estar do pessoal empregado nos caminhos de ferro de todo o mundo.

Entre as propostas approvedas figuram as seguintes: o dia normal de 8 horas; descanso semanal; suppressão do serviço de mercadorias aos domingos: minimo de salario, etc.

O proximo congresso deve reunir-se em Milão.

Sul da França

O ministro das obras publicas acaba de assignar um convenio com a companhia do Sul de França, que será submetido ás camaras logo que estas abram. Este convenio realiza a reforma reclamada de ha muito nas condições que esta companhia gosava de garantia do Estado.

A companhia renuncia á garantia dos *deficits* da exploração, que para 1895 representaram para o Estado um encargo de mais de 429.000 francos. A companhia explorará para o futuro por sua conta e risco, não lhe devendo o Estado, em caso algum, quantia superior ao juro do capital garantido.

Quando a exploração dê excessos de receitas, serão divididos entre o Estado e a companhia, não podendo esta lançar a conta senão as suas despesas reaes, sem exceder a somma dada por uma formula que fixa um maximo sensivelmente inferior ao *forfait* estabelecido pelos actuaes contractos.

Assim, o novo convenio fará com que haja um lucro a dividir com o Estado pelas receitas, que, com a antiga convenção, deixariam *deficits* a seu cargo.

A companhia renuncia, pelos trabalhos complementares a executar no futuro, á taxa de garantia de 4,65 p. c. e não gosará mais garantia, excepto para os encargos reaes dos seus emprestimos que são sensivelmente menores.

No conjunto, as reduções feitas nos encargos do Estado excedem vantagens que elle concede á companhia por uma forma tal, que resulta para o orçamento uma economia immediata de 200.000 francos por anno.

Mas, em compensação aos sacrificios que o convenio assim permite, a companhia obtém facilidades para o seu serviço de thesouraria que a porá definitivamente ao abrigo dos embraços em que ella ha pouco se viu.

Em resumo, o novo regimen traz ao Estado uma importante economia, em troca da qual dará á companhia os meios de consolidar a sua situação.

A companhia tem esperança de compensar um dia estes sacrificios actuaes, desenvolvendo o trafego.

Como a nova situação lhe dá os meios e a induz para bem explorar, é de esperar que, ao contrario do regimen anterior, este convenio provocará melhoramentos no serviço e nos transportes, que terão o triplice efecto de attenuar os encargos de Estado, aumentar os lucros da companhia e fazer gosar as populações de todas as vantagens a esperar d'uma boa exploração.

Palacio da Industria Portugueza

Recebemos uma circular que o sr. Pinto de Magalhães enviou aos industriaes portuguezes, na qual os convida a uma reunião que promete realizar brevemente, e na qual provará com os calculos e estudos feitos que a ideia é realizavel.

Desejamos que os calculos do sr. Magalhães sejam bem fundados, e sentimos, pela extensão da sua circular, não podermos publicar d'ella mais que os dois periodos em que o auctor justifica a demora que tem havido na convocação d'essa assembléa e as vantagens que conta advirão da sua ideia. Diz assim:

«Primeiro, a necessidade de apurar factos e deduzir calculos indispensaveis para o estudo do problema em questão; depois a natural perturbação que trouxe ás classes commercial e industrial a dissolução das associações respectivas; mais tarde o rompimento de relações diplomaticas com o Brazil que tanto difficultou e afrouxou as relações commerciaes; por ultimo, e como para coroar esta longa serie de contratempos surgidos sempre em vespertas da epocha marcada para a reunião, veiu o flagello não do cholera morbus, que esse como que se empenhou em fazer uma pungente pirraça aos sabios da nossa terra, mas o flagello do *cholera medico*, decretado pela doutissima Sociedade de Sciencias Medicas, que prejudicou e não pouco todas as transacções commerciaes e embargou o passo a todas as tentativas financeiras.

«N'essa reunião, pois, que se effectuará no mez proximo, terei ensejo de mostrar com provas irre utaveis quanto a industria nacional tem a esperar da fundação do Palacio da Industria Portugueza. E, se a alguns timoratos pôde ensombrar o espirito o receio de que a empresa não seja coroada de exito feliz, a esses direi desde já que não só os capitais que lhe forem confiados estão solidamente garantidos, mas não tenho duvida alguma em afirmar que terão farta recompensa, ficando reembolsados, na sua maior parte, logo no primeiro anno de exploração do Palacio, se coincidir, como deve, com o da celebração do centenario da descoberta da India, e abrir com uma exposição universal colonial.»

Recompensas na Exposição

L'Industrie, de Bruxellas, obteve tres medalhas na exposição antuerpense; uma de ouro na classe Engenharia civil, outra do mesmo metal na classe de Metallurgia e outra de prata na classe Typographia.

Bem merecidas distincções, pelas quaes felicitamos aquelle nosso collega, um dos mais importantes e bem redigidos jornaes technicos da Europa.

Projectos MÜLLENDER para Bruxellas e Antuerpia

Um grupo de serios capitalistas formolou as bases para a constituição d'uma *Sociedade anonyma de obras publicas* para a realização do projecto Müllender.

O primeiro capital será fixado em 1 milhão de francos, dividido em 2000 accções de 500 francos com o juro maximo de 5 p. c.

O excesso dos lucros liquidos é destinado ás accções beneficiarias ou partes de fundadores.

Será pago 10 p. c. em dinheiro logo a seguir á formação da sociedade, e o restante não será chamado senão depois de qualquer dos projectos ser appro-

vado pelo governo. O subscriptor ao primeiro capital de um milhão receberá um título de fundador ou ação beneficiária, sem denominação de valor, por cada ação de capital subscrita.

A sociedade assegura que não criará para o futuro novos títulos de fundador.

Serão, pois, os subscriptores do primeiro capital que gozarão, para o futuro e durante as concessões, das vantagens atribuídas aos ditos projectos.

Parece que Mr. Müllender convocou ou vai convocar todos os subscriptores a uma reunião na exposição de Antwerpia, classe de engenharia civil, para lhes expôr as bases do negocio.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

O Occidente. — Recebemos o n.º 567 do *Occidente*, que publica as seguintes gravuras: Retratos do Conde de Paris e do Duque de Orleans; O palácio de Stowe-House onde faleceu o Conde de Paris; Os tres gaiatos; A baía de Kionga no Delta do Rovuma.

Na parte literária publica os seguintes artigos: Chronica occidental, por Gervasio Lobato; As nossas gravuras; A Questão Luso-Allemã; A baía de Kionga, por E. P.; Manuel Fernandes Villa-Real e o seu processo da Inquisição, por J. Ramos Coelho; Um soneto de Santos Valente; Os manuscritos illuminados, por Esteves Pereira; Um mez em Cintra, por Manoel Barradas; Revista Política, por João Verdades; Publicações, etc.

LINHAS PORTUGUEZAS

Urbana do Porto. — Continuam sem interrupção os trabalhos da linha ferrea urbana d'esta cidade, para o que já se acham perfurados uns 17 metros do tunnel da Ave-Maria.

— Começaram as instalações para a demolição de parte do extinto convento de S. Bento, e em seguida serão arrematados em lotes os materiais. A demolição é feita por conta do Estado.

Pedido de linha. — Dizem os jornaes angolenses que a camara municipal do Dondo convidou o commercio d'aquella villa a adherir á representação dirigida ao governo geral, pedindo que se mande estudar com urgencia o ramal do caminho de ferro, que ligue aquella importante villa ao caminho de ferro d'Ambaca em Cassualia, visto achar-se em Loanda um technico encarregado pelo governo de metropole de estudar os ramaes a estabelecer-se no caminho ferro.

Se todas as camaras, mesmo as da metropole, mostrassem estes desejos de progresso material para as suas municipalidades...

LINHAS HESPAÑOLAS

Oeste de Hespanha. — Diz um collega hespanhol que *pela centésima vez* se atribue à companhia dos caminhos de ferro do Oeste de Hespanha o propósito de continuar em breve os trabalhos entre Bejar e Salamanca e junta-se agora que para agosto de 1895 se inaugurarão esta parte da linha.

Até vêr não é tarde, acrescentamos nós.

Calatayud-Teruel-Sagunto. — Um grupo de poderosos banqueiros de Madrid, Paris e Londres pensa, segundo se diz, em concorrer ao novo concurso d'esta linha, e, sendo-lhe ella concedida, mudará o traçado de maneira a servir outras povoações mais importantes que as que são servidas pelo actual projecto.

Auxilio as companhias. — Um jornal financeiro hespanhol muito chegado ao governo diz que está autorizado a declarar que o governo não pensa nem pensou ainda em retirar o projecto de auxilio ás companhias.

Oviedo a Infiesto. — Um grupo de opulentos capitalistas e proprietários de Llanes, Parres, Rivadezella e de Colombres, realizou na primeira d'estas localidades uma reunião em que se resolveu oferecer um milhão de pesetas á Companhia dos caminhos de ferro economicos asturianos, com o fim de prolongar esta linha por Ariondas, Rivadezella e Llanes, para enlaçar com a de Cabazon de la Sal a Santander.

Meridiano. — Diz um collega de Santander que vai ser cedida a concessão d'esta linha a uma empresa estrangeira e que é de esperar que o contrato fique determinado por todo este mes para que em breve possam começar as obras.

No parque de Barcelona. — Vai estabelecer-se ali um caminho de ferro eléctrico com fio condutor aéreo.

A força será de 10 cavalos por carruagem. A extensão da linha 2.700 metros com carris sistema Haasemann. A largura da linha é de um metro e quarenta centímetros.

O custo do projecto calcula-se em 350.000 pesetas. O preço das passagens será de 10 centimos em todos os dias, excepto nos extraordinários, e poderá aumentar a 15.

Calcula-se em 2.700 o numero de passageiros a transportar diariamente.

Valladolid a Ariza. — Em princípios do proximo anno realiza-se a inauguração d'esta linha, cujos estudos foram feitos em 1864 pelo engenheiro francês Palbo de Lamartinière.

A companhia francesa não completou então a fiança, salvando-a o deputado D. Miguel Alonso Pesquera de perder a concessão, o qual arriscou uma boa parte da sua fortuna depositando a quantia de 770.000 pesetas.

Esta linha será de enorme interesse, por unir Aragão e Catalunha com as províncias de Castella, formar a parte principal da intermarítima de Barcelona ao Porto e servir importantes povoações.

O traçado é excellente, as rampas não excedem 1 p. c. excepto em alguns pontos, onde chegam a 1 1/2.

As pontes d'aco são simples e elegantes. Os carris d'aco são fabricados nos Altos Fornos de Bilbao.

LINHAS ESTRANGEIRAS

FRANÇA

Entre os projectos cuja realização seria um bem para Paris, conta-se o do Metropolitano. Talvez em muito breve comecem as obras para que elle possa estar concluido para a exposição de 1900.

Mr. Barthou, ministro das obras públicas, foi pessoalmente a Londres visitar o metropolitano que serve aquella cidade, e concluiu que um serviço semelhante em Paris daria ótimos resultados.

Mr. Barthou deseja que as obras comecem todas ao mesmo tempo e não por fracções, para que possam estar todas concluidas em tres ou quatro annos.

Os estudos no ministerio das obras públicas já estão concluidos e vão ser enviados ao da fazenda para dar o seu parecer sobre as medidas financeiras. Em seguida serão remetidas para o conselho superior de pontes e calçadas que o passará depois para o conselho de estado.

Parece que estas sucessivas transmissões trarão grandes demoras, mas cremos que o relatório será enviado para a Camara na primeira quinzena de novembro.

Se isto acontecer, é a primeira vez que um projecto importante como este foi estudado e aprovado em tão curto prazo.

Paris não concorrerá com dinheiro nem contribuição algumas para este melhoramento, sómente terá que ceder terrenos e a isenção de todos os fóruns.

É de crer que o estado não sobrecarregará a empresa com algum imposto e que não poderá exigir para si proprio condições que elle próprio recusou à administração municipal.

Effectuaram-se há pouco as primeiras experiências oficiais do novo material que a companhia dos omnibus vai pôr em circulação nas linhas Louvre-St. Cloud, Louvre-Sèvres e Louvre-Verteillies.

Uma máquina, de sistema especial e de construção muito elegante, que contém os reservatórios de ar comprimido e leva o machinista, traciona um ou mais carros contendo exactamente o mesmo número de lugares que os tremvias actuais, mas — feliz invenção — as imperias são cobertas; a plataforma é também mais larga, podendo seis pessoas caber n'ella à vontade.

As experiências deram muito bons resultados e talvez comece em breve o serviço regular de tremvias nas duas primeiras linhas que indicamos.

As estações de Paris em 1893. — O numero de passageiros chegados ás estações de Paris durante o anno anterior elevou-se a 47.662.615; o numero dos saídos por estas estações a 42.217.720

ou seja um total de 95.840:344. Foi à companhia do Oeste que coube o maior numero de passageiros, 44.929:810; depois veem as companhias do Leste com 24.081:376; o Norte com 14.591:000; o Orleans, com 6.437:217; o Estado, com 176:916; o Paris-Lyão-Mediterraneo, com 5.625:025.

Quanto ás mercadorias que transitaram pelas estações parisienses, representam um total de 8.576:979 toneladas, das quaes 6.064:132 chegaram a Paris e 2.512:847 foram enviadas para a provi cia.

De Moscou a Paris em grande velocidade.—A partir d'este mez um comboio-relampago circulará duas vezes por semana entre Moscou, Varsovia, Berlim e Paris, composto exclusivamente de carruagens de 1.^a classe, sendo acompanhado de wagon-leito, wagon-restaurant e cozinha. Entre Varsovia e Paris far-se-ha a viagem sem mudança de carruagem.

RUSSIA

O ministro das vias e comunicações inaugurou em 7 de setembro a secção oriental do caminho de ferro transsiberiano, entre Tcheliabinsk e Omsk na extensão 743 verstes. Pela 1.^a vez chegou a Omsk o comboio vindo directamente da Russia da Europa. O serviço estará aberto só para mercadorias desde 15 de outubro.

Espera-se que em 1895 se abra a linha até Krasnoiarsk, distante 2.100 verstes da cidade de Tcheliabinsk.

As grandes pontes de ferro que atravessam o Tobol, Ischim, Irtisch e Obi não poderão estar promptas senão em fins de 1896, tanto pela série de dificuldades e complexidade dos trabalhos a executar, como pelo afastamento das officinas metallurgicas que devem fornecer o material metallico d'estas pontes. Provisoriamente collocar-se-hão pontes de madeira que terão que ser desarmadas nas epochas das grandes quedas de neve, na primavera e no outonho.

Esta linha permitte reduzir a vinte dias a duração da viagem de Londres a Shanghae, para a qual são hoje precisos quarenta e oito, e permittirá que se exportem as immensas riquezas da China. Os progressos d'esta empresa interessarão pois no mais alto grau todo o mundo civilizado.

AVISOS DE SERVIÇO

Companhia real dos caminhos de ferro portuguezes

Annulação das tarifas para grupos de passageiros em 3.^a classe

Ficam annulladas desde 1 de outubro de 1894 as seguintes tarifas:

M. L. n.^o 3 de grande velocidade, de 20 de abril de 1887, para transporte de grupos de passageiros em 3.^a classe com bilhetes collectivos, das estações de Pombal a Porto, Cahide, Barcellos, Braga, Vianna, Caminha, Regoa, Valença e Pinhão para Madrid, Torrijos, Talavera, Navalmoral, Plasencia, Cañaveral, Cáceres, Arroyo e Valencia d'Alcantara ou vice-versa;

M. L. n.^o 3-bis de grande velocidade, de 16 de maio de 1888, para o transporte de grupos de passageiros em 3.^a classe, de qualquer estação da linha de Madrid-Cáceres-Portugal para Lisboa, sem reciprocidade.

Lisboa, 22 de setembro de 1894.

ARREMATAÇÕES

Caminhos de ferro do Minho e Douro

Fornecimento de massaroquinha

Pelo presente annuncio se faz publico que, no dia 25 d'outubro proximo á uma hora da tarde, na administração do primeiro bairro do Porto, e perante o respectivo administrador, se hade proceder ao concurso publico para o fornecimento de dez mil kilogrammas de massaroquinha (desperdicios d'algodão) para limpeza de machinas e carruagens para caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de efectuar no cofre d'esta direcção o deposito provisorio de trinta e cinco 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 d' 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, 25 de setembro de 1894.

Caminhos de ferro do Sul e Sueste

Fornecimento de carvão

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde de 6 de novembro proximo, perante o ex.^{mo} governador civil do districto de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para o fornecimento de 12:000 toneladas metricas de carvão de pedra.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de 1.560.000 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 todos os dias uteis, desde as dez horas da manhã até ás quatro da tarde.

Lisboa, 5 de outubro de 1894.

Fornecimento de cordame

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde de 25 do corrente, na administração de segundo bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para o fornecimento de cordame.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de 17.500 réis, o qual será posteriormente elevado ao definitivo, 5 por cento da importancia total do fornecimento, por aquelle dos licitantes a quem a adjudicacão 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 nos dias uteis, desde as dez horas da manhã até ás quatro da tarde.

Lisboa, 4 de outubro de 1894.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento de ferramentas

No dia 15 de novembro proximo futuro, pela 1 hora da tarde, perante a commissão administrativa d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de ferramentas diversas.

As condições e desenhos 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 2 de outubro de 1894.

Serviço de Via e Obras. — Arrendamento das aguas vertentes do Pilar

No dia 20 do corrente, pela 1 hora da tarde na estação central de Lisboa (Rocio), e perante a commissão administrativa d'esta companhia, será aberta praça, por meio de licitação verbal, para o arrendamento das aguas vertentes do tunel da Serra de Pilar.

As condições estão patentes em Lisboa na secretaria da exploração d'estes caminhos de ferro, estação de Santa Apolonia e em Villa Nova d' Gaia (Devezas).

Base de licitação 60.000 réis por anno.

Lisboa, 11 de outubro de 1894.

Typ. do Commercio de Portugal

FABRICA DE H. SCHALCK, SUCCESSORES

Calçada do Cascão — Lisboa

Premiado em todas as exposições—Depositos: em Lisboa

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

PRODUCTOS

Pregaria de ferro, cobre, zinco e latão, prego d'arame quadrado e redondo, carda de 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 caroço. Colchetes de todos os tamanhos e qualidades. Capsulas para garrafas, boîtes e frascos em todas as cores e tamanhos.

**AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMISSÕES
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.
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, frutas e outras comissões)—Rua do Jardim do Regedor, 35.
Lisboa.—C. Mahony & Amaral.—Rua Augusta, 70 2.^o
Lisboa.—D. Pedro Serrano—R. da Magdalena, 192.
Lisboa.—Compagnie des Wagons-Lits.—Rua do Príncipe.
Londres.—F. Demolder—4, Holmdale Road Amburst Park.
Londres.—E. C.—A. Hartrodt.—49, Fenchurch Street.
Madrid.—Cesar Fereal.—Agente commercial da C.ª Real.
Madrid.—Sordet et Compagnie—Messageries des Grands Express Européens.
Porto.—Augusto Lavarré—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 Príncipe, junto à 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 Flôres, 71 — 1.st 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—treins—Preços modicos.

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, 408—Tres frentes, 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. Estrela, 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, 143.

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** — Espelhados 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 réis por dia ate 1\$500.—Redução de preços para caixeiros viajantes.

TORRES VEDRAS **Hotel dos Cucos** — Avenida Casal Ribeiro—Renovado e aumentado—condução gratis aos banhos dos Cucos—comodidade, aceito e hygiene—preços 1\$000 a 1\$400 réis—Gerente Ernesto Nobre.

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—Excellent 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.^{er} ordre. Seul établissement situé au centre de la matta.—Propri. Paul Bergamin.

PRAIA DA NAZARETH **Grand Hotel Club** — Magnificas accommodações, aceito inexcedivel, bom serviço, preços modicos, trens d'aluguer e carreira, para as estações de Cella 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.st ordem—Propri. 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.st 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. Boîte aux lettres. Salles de lecture et de réception. Bains. Journaux.

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

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—salla de jantar para 200 pessoas—banhos.

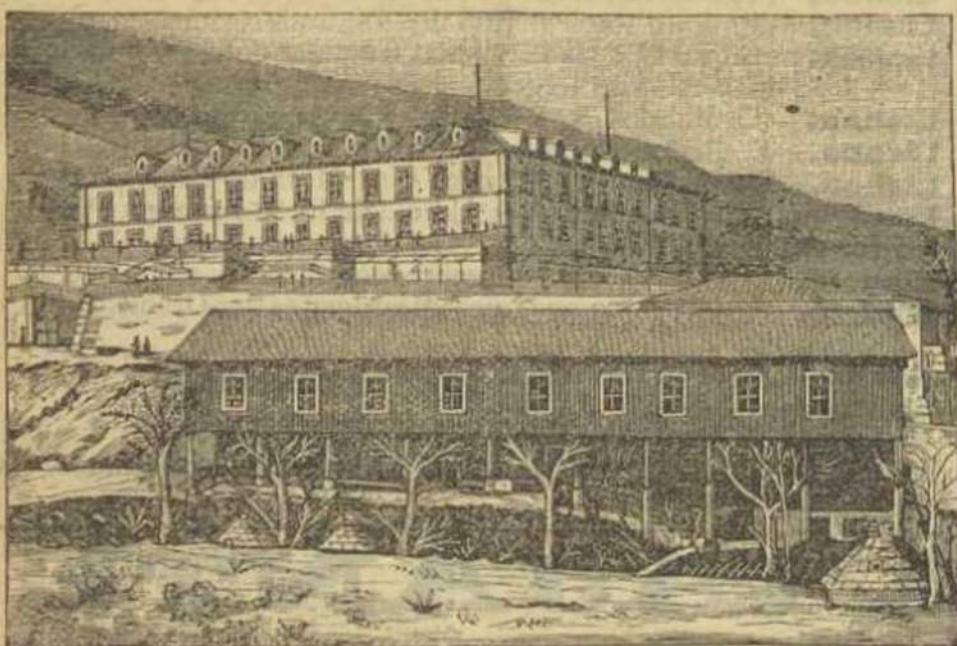
SEVILHA **Fonda de Jesus Maria** — Calle Moratin—no centro da cidade—casa confortavel e economica—mesa a qualquer hora. Diaria 5 pesetas.

MALAGA **Nuevo Hotel Victoria** — Propri. Cristóbal Gamero—Calle del Marqués de Larios, 9—Bellos aposentos, 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.

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.

BRUXELAS **Hôtel de la Poste** — Rue Fossé aux Loups, 32. Près de la Place de la Monnaie et de la Poste.—Propri. H. Tilmans.



THERMAS DE CALDELLAS Grande Hotel da Bella Vista

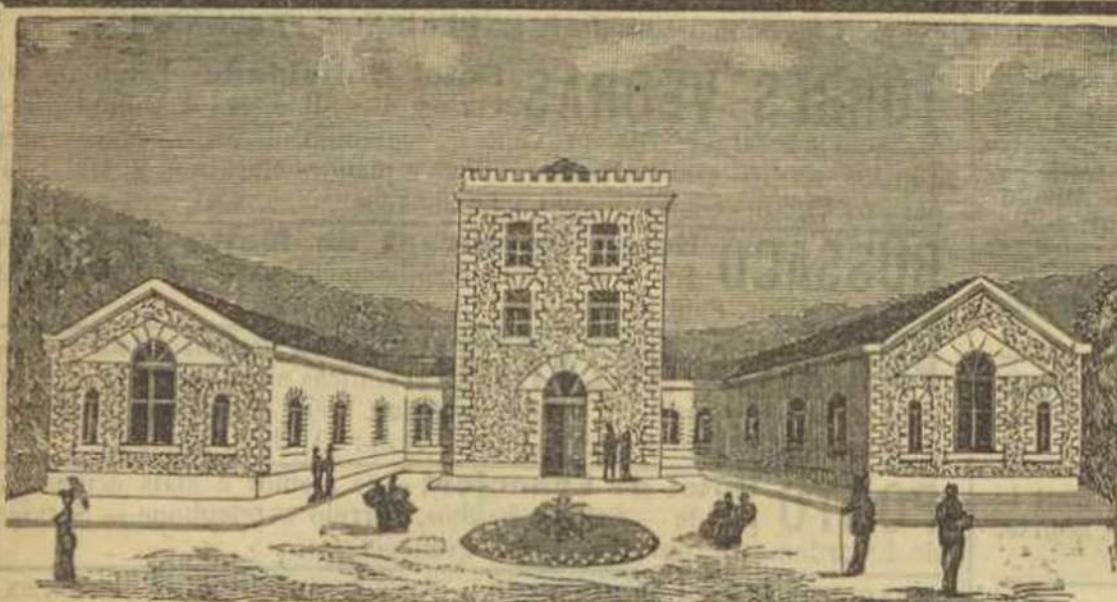
Aguas hypo-salinas extremamente uteis no tratamento das doenças do estomago, fígado, rins, pelle, rheumatismo, gottas e anemia. Clima saluberrimo de montanha. Situação pittoresca e deliciosa no centro da província do Minho. Facilidade de comunicações com todas as terras do paiz por caminho de ferro até Braga, d'onde dista apenas 15 kilometros. Hotel de primeira ordem com grande capacidade, serviço esmeradissimo e esplendidos horizontes.—Ha duches no estabelecimento.

Gerente — Joaquim José de Mattos Braga

CALDELLAS — CORREIO DE AMARES

Directora — D. Maria de Mattos

Consultas — Posto Medico Portuense
de serviço permanente, rua do Almada, 122. PORTO



Estabelecimento Thermal

DOS MAIS PERFEITOS DO PAIZ

Abriu em 1 de maio

Excellentas aguas mineraes para doenças de pelle, estomago, garganta, etc.
Fecha em 30 de novembro.

Foi completamente reformado e comprehende banheiras de 1.^a a 5.^a classe, duas salas para duches, uma para senhoras e outra para homens, e a mais completa sala de inhalação, pulverização, e aspiração, com gabinetes annexos e independentes para toilette.

Para esclarecimentos, em Lisboa, rua do Alecrim 125

CALDAS DA FELGUEIRA

CANNAS DE SENHORIM

Beira Alta

Grande Hotel Club

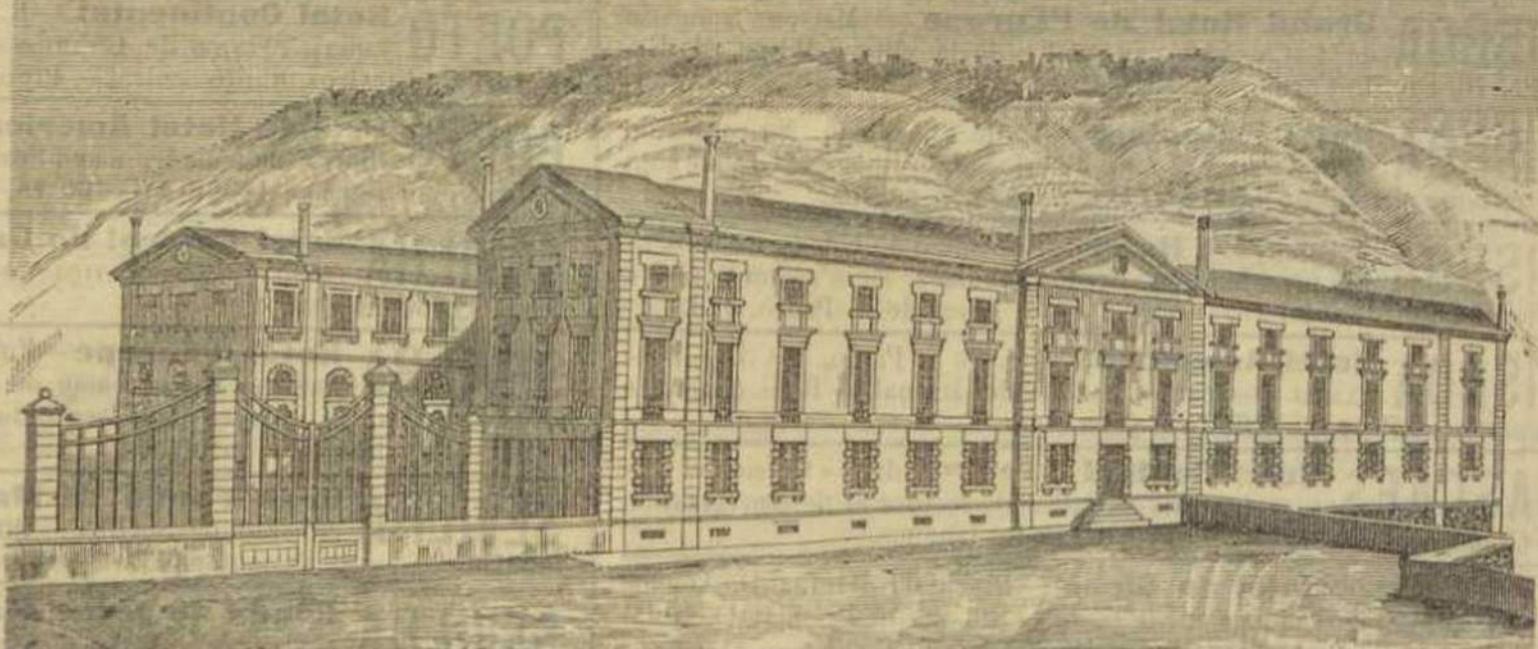
Abriu em 15 de maio

Magnificas accommodações

Desde 1\$200 réis
comprehendendo serviço,
club, etc,

Para esclarecimentos:
rua de S. Julião, 80, 1.^o
Correspondencia, para
Caldas da Felgueira, ao gerente do Grande Hotel.

As aguas engarrafadas vendem-se nas farmácias e drogarias, e no depósito geral **Pharmacia Andrade**, R. do Alecrim



VIAGEM — Faz-se toda em caminho de ferro até Cannas de Senhorim (**Beira Alta**), e d'ahi 5 kilometros de estrada de Macadam, em bons carros.

DYNAMITE GOMMA

1\$100 reis o kilo

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

Fabrica na Trafaria

Preços:—Dynamite n.^o 1, cada kilogramma 1\$000 réis
" " " 3, 540 "

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

Mecha ou rastilho, preços conforme a qualidade.

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, arrozaes, salinas nem pantanos. — Excellentes passeios de planicie e montanha. — Partidas de caça na **vizinhança 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.

BANHOS DAS CALDAS DA AMIEIRA — AGUAS CHLORETADAS

(Na linha de Lisboa a Torres e Figueira da Foz)

Abertura do estabelecimento e do hotel a 15 de maio.

Applicam-se os **banhos de immersão e douches** d'estas aguas, para rheumatismo, figado, estomago, baço, molestias herpeticas, leuchorréas, inflamações de quaesquer orgãos, etc. Na séde balnear das **CALDAS DA AMIEIRA** ha, além do **estabelecimento de banhos e do hotel, bilhar, gymnasio, piano, jornaes nacionaes e estrangeiros, estação do correio, jardins e variados jogos**.

A administração do hotel da Companhia das Aguas Thermaes da Amieira está a cargo do sr. Domingos Martins, proprietario do Hotel Alliança, na Figueira da Foz. O nome do novo arrendatario do hotel da Amieira é solida garantia para o bom tratamento de todas as pessoas que na presente quadra tenham de fazer uso d'aquellas aguas.

Para esclarecimentos, rua de S. Julião 142, deposito da companhia das Aguas Thermaes da Amieira.

N. B. — Os comboios mixtos n.º 71 e 72 e 73 e 76 teem paragem em frente do estabelecimento para receber e deixar os passageiros — Desde 9 de junho ha bilhetes diarios de ida e volta entre a Figueira da Foz e a Amieira, e das outras estações com validade de dois meses, por preços reduzidos.

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.^a classe, com direito a quarto, mesa, banho, aguas e medico, sómente de 1.200 réis; a 2.^a 700 réis e a 3.^a 400 réis. — Ha bilhar e outras distracções.

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

Dá esclarecimentos: — EDUARDO MAGALHÃES — MARVÃO

HOTEL DOS CUCOS

Avenida Ignacio Casal Ribeiro

TORRES VEDRAS

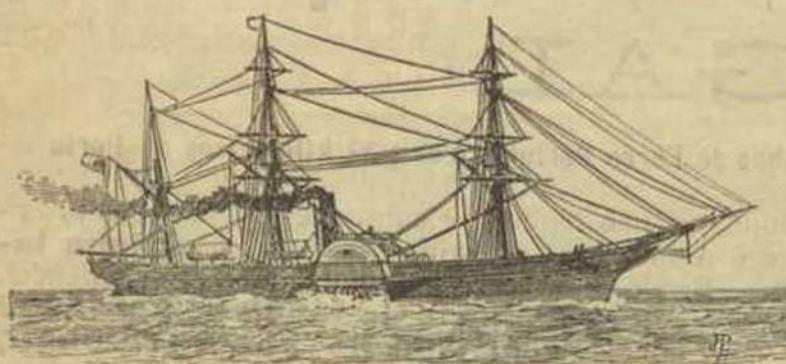
ESTE hotel, localizado no principal ponto da villa, renovado e aumentado com mais dois pavimentos, tendo-se attendido a todas as condições e prescripções sanitarias, aconselhadas pelas auctoridades medicas, tales como canalização externa, ventilação, etc., etc., acha-se habilitado a dispensar as maximas commodidades pelos preços de 1.000 a 1.400 rs. diarios, segundo o pavimento. Fornece-se gratuitamente, uma vez por dia, carros para a condução dos hospedes ao estabelecimento balnear, entre as 5 e 8 horas da manhã.

SERVIÇO: Almoço, tres pratos, vinho à discrição, chá ou café. Jantar, sopa, cinco pratos, vinho à discrição, queijo, fructas e café. Alugam-se por preços modicos compartimentos independentes com ou sem comida, devidamente mobilados. A' chegada de todos os comboios estarão na estação carros para o transporte gratuito dos hospedes e suas bagagens. Ha magnificos trens para visitas ou passeios que se alugam por preços convidativos.

O gerente, Ernesto Nobre.



Red Cross Line



Madeira, Pará e Manaus

Sahirá a **30** de outubro o paquete inglez

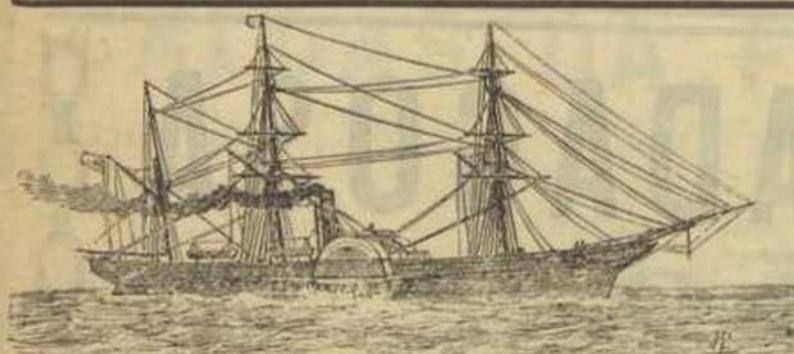
ANSELM

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



Commandante ROCHA JUNIOR. — Sahirá no dia 16 de outubro às 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

Vapores a sahir do porto de Lisboa

Açores, vapor portuguez, Funchal. Sahirá a **20** de outubro. Agente, Germano Serrão Arnaud. Caes do Sodré, 84, 2.^o

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

Brazil, e **Rio da Prata**, vapor inglez Danube. Sahirá a **22** de outubro. Comp. Royal Mail. Agent. Knowles Rawes & C.^a R. d'El-Rei, 31 1.^o

Dakar, **Pernambuco**, **Bahia**, **Rio de Janeiro**, **Montevideo** e **Buenos Ayres**, vapor franez, Congo. Sahirá a **23** de outubro. Agent. Torlades & C.^a Rua Aurea, 32, 1.^o

Havre e **Anvers**, vapor franez Saint-Jean. Sahirá a **28** de outubro. Agent. Henry Burnay & C.^a R. dos Fanqueiros, 10.

Havre e **Liverpool**, vapor inglez, Obidense. Sahirá a **22** de outubro. Agentes Garland Laidley & C.^a Rua do Alecrim, 10, 1.^o

La Pallice e **Liverpool**, vapor inglez Galicia. Espera-se de **24** a **25** de outubro. Agent. E. Pinto Basto & C.^a Caes do Sodré, 64, 1.^o

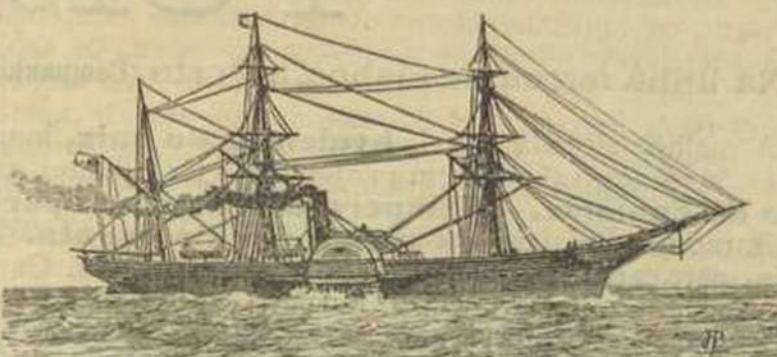
Londres, vapor inglez, Cadiz. Sahirá a **17** de outubro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a Caes do Sodré, 64, 1.^o

Lourenço Marques, vapor inglez, Arab. Sahirá a **22** de outubro. Uniou Comp. Agent. Knowles Rawes & C.^a R. d'El-Rei, 31, 1.^o

Royal Mail



STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

BRAZIL E RIO DA PRATA

O paquete **DANUBE** que sahirá a **22** de outubro

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

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

AGENTES

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

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

EMPREZA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR

PARA O

ALGARVE E GUADIANA

CARREIRA OFFICIAL

O vapor Gomes IV

Madeira, Pará e Manaus, vapor inglez Anselm. Sahirá a **30** de outubro. Agentes Garland Laidley & C.^a Rua Alecrim, 10, 1.^o

Pernambuco, **Bahia**, **Rio de Janeiro**, **Santos**, **Montevideo** e **Buenos Ayres**, vapor franez Matapan. Sahirá de **4** a **5** de novembro. Agent. Torlades & C.^a Rua Aurea, 32, 1.^o

Rio e **Santos**, vapor inglez Bellanoch. Sahirá a **25** de outubro. Agentes, Garland Laidley & C.^a Rua do Alecrim, 10, 1.^o

Rio de Janeiro, **Montevideo** e **Valparaiso**, vapor inglez Iberia. Sahirá a **17** de outubro. Agentes E. Pinto Basto & C.^a Caes do Sodré, 64, 1.^o

Valencia, **Barcelona**, **Cette** e **Marselha**, vapor franez Saint-Pierre. Sahirá a **17** de outubro. Agentes Henry Burnay & C.^a Rua dos Fanqueiros, 10.

Valencia, **Barcelona**, **Cette** e **Marselha**, vapor franez Saint-Audré. Sahirá a **21** de outubro. Agentes Henry Burnay & C.^a Rua dos Fanqueiros, 10.

Valencia, **Barcelona**, **Cette** e **Marselha**, vapor franez Saint-Paul. Sahirá a **28** de outubro. Agentes, Henry Burnay & C.^a R. Fanqueiros, 10.