

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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

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

REDACÇÃO — Rua do Loreto, 43 — LISBOA

MEDALHA DE BRONZE na exposição de Antuerpia — classe Caminhos de ferro. — MENÇÃO HONROSA — Imprensa.

SUMMARIO

A proxima assembléa geral da Companhia Real.
A nossa carta da Belgica, por A. Urban.
Omnibus a vapor.
Questões do syndicato Salamanca.
Notas de viagem — X — Grão-ducado de Luxemburgo.
Os caminhos de ferro nos Estados-Unidos.
Jacques Inaudi.
Publicações recebidas.
Boletim financeiro, de Lisboa, por J. F.
Situação dos fundos portuguezes nas bolsas de Lisboa, Londres e Paris.
Cotações dos títulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro.
Recetas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.
Horario dos comboios desde 1 de dezembro.
Os grandes armazens do Chiado.
Linha portugueza — Tração electrica no Porto — Valença a Monsão — Queluz à Eri-
ceira — Beira-Africa.
Linha hespanhola — Auxilio ás companhias — O estado das companhias de caminhos
de ferro — Medina del Campo a Salamanca — Calatayud-Teruel-Sagunto — Tração
electrica — Valladolid ao Porto.
Linha estrangeira — França — Alemanha — Republica Argentina.
Relatorios de companhias — Continuação do relatorio da Companhia dos caminhos de
ferro Atravez d'Africa.
Concursos.
Arrematações.
Casas recommendadas.
Agenda do viajante.
Annuncios.
Vapores a sair do porto de Lisboa.

A proxima assembléa geral da companhia real

ANTES da publicação do nosso proximo numero, isto é, em 10 do corrente, deve realizar-se a assembléa geral da companhia real, para a eleição dos cinco administradores que representarão os accionistas no conselho de administração, seis membros do conselho fiscal, e do presidente e vice-presidente da assembléa geral.

No dia 29 realizou-se em Francfort a assembléa dos obrigatarios allemães para a eleição de dois administradores, sendo eleitos, por unanimidade de votos, os srs. Henrique Daehnhardt, consul da Alemanha em Lisboa, e dr. Alves de Sá, e no dia 3 deve effectuar-se em Paris a assembléa dos demais obrigatarios para eleger nove.

Dos administradores eleitos em Lisboa, quatro deverão ser portuguezes residentes em Portugal; — o mesmo deverá succeder com outro dos eleitos pelos obrigatarios e com os cinco administradores que o governo tem o direito de nomear.

Assim o conselho de administração, que vae dirigir os destinos da companhia, dividir-se-ha:

Quanto á nacionalidade, em 11 portuguezes e 10 estrangeiros; quanto aos interesses que representam, em 5 pelos accionistas, 11 pelos obrigatarios e 5 pelo Estado.

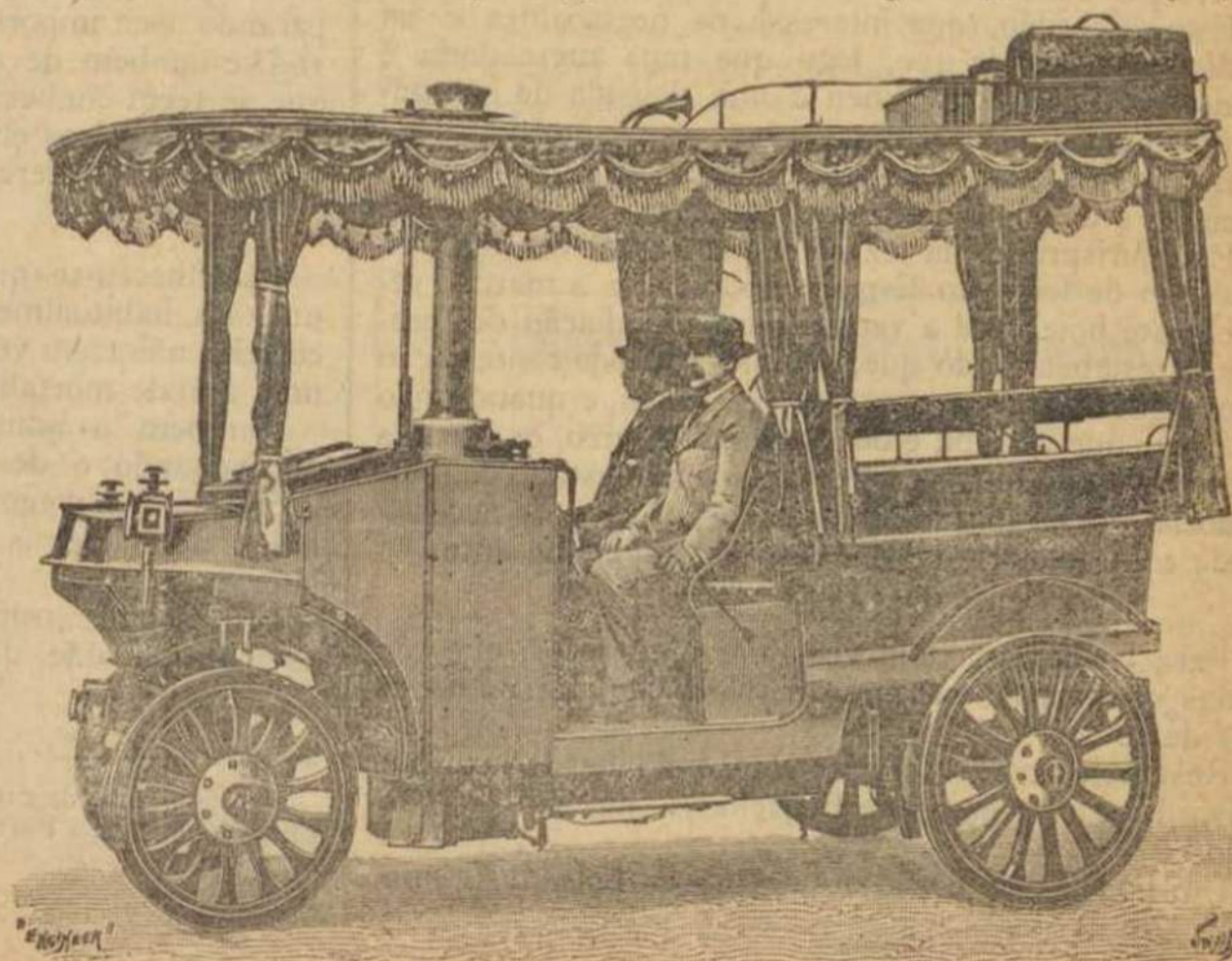
Assim constituído o conselho, começará um novo periodo de vida normal para a importante rêde de caminhos de ferro do paiz.

É difficil a missão d'este corpo gerente, pela importancia dos interesses que tem a defender, e essa difficuldade sóbe de ponto pelo antagonismo que poderá dar-se entre esses interesses.

Mas por isso mesmo que este conselho representa paizes diferentes e diferentes parcialidades, é que se torna necessario que as forças de cada um dos grupos se equilibrem, formando cada uma das parcialidades como que os raios de uma roda, que convergem ao centro commum e mutuamente compensam as suas forças.

Accionistas e obrigatarios; representantes dos capitães portuguezes como dos estrangeiros; eleitos pelos crédores que luctaram pela defesa dos seus direitos, ou pelas sociedades de credito que os ajudaram na campanha; escolhidos pelas assembléas geraes ou pelo governo portuguez; todos devem cooperar para o bem commum, todos devem trabalhar para restaurar a companhia do abatimento em que uma crise por demais cruenta e de difficil resolução a lançou.

N'esta gerencia, que vae ser de cinco annos, muito tem que applicar-se de intelligencia, de dedicação, de



Carro automotor, systema Scotté. — Vidé artigo pag. 375.

actividade e do melhor e mais prudente tino administrativo.

Ao lado d'essas qualidades será indispensavel que haja criterio de remover attritos que possam dar-se entre as forças heterogeneas que vão achar-se reunidas, e por tal fórma que o seu embate não se sinta.

Os representantes do capital-acções, procurando o maior interesse e garantias para o capital-obrigações, defenderão os seus proprios interesses; os dos obrigatarios, promovendo a restauração do credito social, os seus proprios lucros garantem, e os agentes officiaes, exercendo ora o papel de quem restabelece o equilibrio entre duas forças, ora o de quem acompanha e auxilia o desenvolvimento d'essas mesmas forças, facilitarão, ao mesmo tempo, o restabelecimento dos creditos da companhia e os do paiz.

O novo conselho deve, e tem que ter, um só intuito; por mais divididos que sejam os interesses que representem os seus membros, essa divisão não deve divergir para o antagonismo, antes convergir pelas mutuas transigencias para um ponto de vista unico.

O conseguimento d'este *desideratum* será a primeira difficuldade vencida, a pedra fundamental da futura prosperidade de tão importante e promettedora empresa.

Para a assembléa geral de Lisboa acham-se depositadas cerca de 31:550 acções, isto é, quasi metade do capital social.

O artigo 33.º dos estatutos exige para constituir assembléa, a quinta parte das acções; logo o addiamento não terá logar.

Como se vê, será muito importante em numero de concorrentes e representação esta assembléa, e muito importante tambem a sua missão na escolha dos membros do conselho que a devem representar.

A NOSSA CARTA DA BELGICA

Bruxellas, 26 de novembro de 1894.

O supremo tribunal de Bruxellas, tratando d'um pedido que lhe foi submettido, publicou ultimamente um accordão em favor do Estado que acaba com uma grave questão de responsabilidade em materia de transportes por caminhos de ferro.

Este accordão, que interessa os negociantes e os industriaes, decide que, logo que uma mercadoria é transportada sob o regimen d'uma clausula de não garantia, em caso de avaria, roubo, ou mesmo de incendio, compete ao reclamante o dever de provar que o prejuizo é devido á falta do transportador.

Esta jurisprudencia fez com que a administração do caminho de ferro do Estado modificasse a marcha seguida até hoje para a verificação da avaliação dos prejuizos, estabelecendo que, sempre que haja contestação com os destinatarios, nos casos previstos, e quando não se prove que a culpa é do caminho de ferro, os agentes d'este limitar-se-hão a fazer constatar o estado da mercadoria, por avaliação amigavel, e em caso de necessidade contradictoria lavrando-se o competente auto.

Para os belgas, cada vez mais numerosos, que vão todos os invernos procurar na Corniche alguma semanas de sol:

Restabeleceu-se o serviço de comboios de luxo que põem Nice a 24 horas de Bruxellas, — um simples passeio.

Um pouco caro e não ao alcance da bolsa dos reme-

diados. Mas quem não tem ao presente dinheiro para gastar? Quando se trata de divertimentos, bem entendido. (1)

Trata-se muito a serio de estabelecer um serviço de transportes maritimos de grandes mercadorias para a linha Ostende-Dover. O Estado encarregou uma commissão de especialistas de estudar a maneira como se estabelecerá este serviço nos portos inglezes. Esta mesma commissão partirá em breve para estudar a instalação nos portos francezes. As suas informações servirão de base aos melhoramentos a introduzir no porto de Ostende, para o serviço projectado.

O serviço de paquetes Ostende-Dover rendeu em julho ultimo 138.653 francos contra 140.240 francos, no anno passado; o rendimento dos sete primeiros mezes foi de 541.243 francos contra 568.395 francos em 1893.

Este resultado póde-se considerar como muito satisfactorio, pois que é preciso deduzir da importancia de julho dos annos precedentes a importancia do subsidio do governo inglez, que já não é pago por este.

As receitas dos correios, telegraphos e telephones durante o mez de julho ultimo accusam um augmento importante sobre o mez correspondente a 1893, como mostra o seguinte quadro:

	Correios	Telegraphos	Telephones
1894 —	1.561:80	336:657	590:711
1893 —	1.470:17	223:623	132:887

Para os sete primeiros mezes o rendimento foi:

1894 —	10.852:720	2.115:112	1.598:623
1893 —	10.834:569	2.088:399	1.013:341

As receitas dos caminhos de ferro do Estado, no mez de julho, foram muito satisfactorias.

O augmento do transporte dos passageiros e bagagens é superior a 700:000 francos, comparando com o mez correspondente a 1893; as mercadorias deram um augmento de 200:000 francos.

O augmento total do rendimento dos caminhos de ferro do Estado, durante os sete primeiros mezes do anno corrente, calcula-se em 4.050:000 francos, comparando esta importancia com a de igual periodo de 1893 e tambem de 1891, um dos annos mais prosperos que se teem conhecido nas linhas do Estado.

Os passageiros entram n'este augmento por perto de 2.000.000 e as mercadorias por 2.050.000.

Reconheceu-se que os wagons de animaes que se utilizam habitualmente para o transporte de pombos-correios não teem ventilação sufficiente, o que occasiona uma grande mortalidade nos interessantes voadores.

Tambem a administração dos caminhos de ferro, aproveitando o descanso do inverno, fez transformar 145 dos seus wagons-cavallariças, os quaes serão munidos de barreiras de corrediça, em lugar das portas lateraes.

Os wagons transformados serão divididos por 30 estações da rêde, desde 1 de abril a 30 de setembro.

A. Urban.

(1) Esta parte da carta do nosso estimavel correspondente dir-se-hia applicavel a Portugal. Vê-se, pois que lá e cá...

N. da R.

Omnibus a vapor

Systema J. Scotte, d'Espernay

Não é recente a invenção da applicação do vapor aos carros destinados a transitar sobre estradas.

Naturalmente, creada a locomotiva para circular sobre carris, outros inventores tentaram adoptar um systema mais pratico, prescindindo das linhas ferreas estendidas no solo, e aproveitando apenas o leito da calçada, seja qual fôr a sua construcção.

Em Inglaterra, na Belgica, na America teem apparecido, desde 1827, diversos carros automaticos ou reboadores de outros, movidos por vapor e fazendo serviço sobre estradas.

O engenheiro Gurney estabeleceu, n'aquella data, um serviço por omnibus a vapor em Windsor.

Em 1829 mr. Hancock serve, com os seus carros a vapor, uma carreira entre Greenwich e Brighton e M. Ogle uma outra entre Londres e Southampton.

Na Belgica já em 1833 se fizeram varias experiencias d'este genero, com carros tendo em si proprios o motor e com outros servindo de locomovel a outros vehiculos.

Em 1890 mr. Scotte, de Epernay, França, depois de muitos estudos e ensaios, conseguiu fazer circular em aquella cidade os seus omnibus a vapor, e de melhoramento em melhoramento este serviço foi-se tornando pratico, até que o concurso aberto no *Petit Journal*, no anno corrente, chamou extraordinaria attenção para este genero de viação sobre estradas.

O fim d'este concurso era, como sabem todos que leram o nosso artigo do n.º 159, em que demos a reseña d'elle, tornar o carro automotor accessivel ás pequenas familias para o serviço pessoal ordinario.

Mas nem por isso os trabalhos de *Jean-sans-Terre* (Mr. P. Giffard), o activo redactor do *Petit Journal*, deixaram de pôr em evidencia o carro n.º 10 que o sr. J. Scotte apresentou n'aquelle concurso, e que lhe mereceu um premio por se ter reconhecido as suas qualidades praticas, não obstante a pequena avaria eventual que o impossibilitou de continuar a viagem de Paris a Rouen.

Depois d'esse concurso, mr. Scotte introduziu novos aperfeiçoamentos nos seus carros, e hoje acha-se estabelecida com elles uma carreira regular entre Epernay e Moussy, servindo o omnibus a vapor tanto isoladamente, como traccionando um Ripert cheio com 50 pessoas.

Façamos a descripção d'este carro, cuja gravura damos na 1.ª pagina.

Como por essa gravura se vê, o vehiculo tem a forma de *char-à-bancs*, podendo dar logar a dez ou doze pessoas.

No verão tem cortinas para resguardo dos passageiros; no inverno podem-se-lhe applicar vidraças.

O lugar reservado aos passageiros é inteiramente isolado do do conductor ou machinista, e este mesmo vae sempre resguardado do calor, e tranquillamente assentado, de fôrma que pôde, sem fadiga, viajar, dirigindo a machina todo um dia, sem necessidade de ser substituido.

O carro é montado sobre quatro rodas bastante solidas; tem 3^m,90 de comprimento por 1^m,75 de largo; pesando vasio 1.680 kilos.

Dois reservatorios d'agua, disfarçados debaixo dos bancos, podem conter 350 litros, ou seja o bastante para um percurso de 40 kilometros. Um outro reservatorio de carvão envolve a caldeira, comportando o sufficiente para um dia. A direcção da machina é tão fa-

cil que nem quasi é precisa aprendizagem para se saber dirigil-a.

E' posta em movimento por um motor a vapor de dois cylindros, da força de 5 cavallos, tendo um machinismo especial que permite elevar a força até 7 cavallos para as rampas de 8 a 12 centimetros por metro e para as grandes cargas.

O ensebamento é absolutamente automatico, não havendo necessidade de se cuidar d'elle.

O vapor é transmittido ao motor por uma caldeira inexplosivel de folha d'aço com tubos de modelos especiaes e de dilatação segura, alimentada por agua quente por meio de uma bomba ou de um injector, agua que vem fria dos reservatorios, recebendo o calor do escape do vapor antes de ser injectada na caldeira. Esta pôde ser aquecida por todos os combustiveis conhecidos, hulha, coke, madeira, etc., etc., etc.

A carruagem possui dois freios instantaneos, permitindo parar em grande velocidade a 2 metros, em caso de perigo, e ainda um outro freio ordinario de espiral, de grande força, para as fortes rampas. Duas corneias de alarme, guisos e lanternas avisam da sua marcha que pôde fazer-se tanto para traz como para diante, podendo tambem girar sobre si mesma, voltar nas curvas, mesmo nas de 3 metros de raio.

Uma distancia de 100 kilometros pôde percorrer-se com 12 pessoas, gastando 150 kilos de carvão em patamar, 200 em subida, ou seja um gasto de 900 a 1.200 réis, o que dá 100 réis por pessoa e por 100 kilometros.

Pôde-se alcançar em patamar a velocidade de 30 kilometros por hora; em fortes rampas, 8 a 10 kilometros, mas o mais seguro é não passar de 20 kilometros em patamar e 6 em rampa de 10 p. c.

O andamento é o mesmo tanto em calçada como sobre macadam, arrancando sem nenhum solavanco, e quer em marcha, quer parada, pouco ruido se produz.

Engatando a esta carruagem, por meio de uma cavilha sem apparelho especial, um carro de mercadorias pesando 1.200 kilos, carregado com 1.800 kilos, fizeram-se varias experiencias, reduzindo a velocidade á de 12 a 15 kilometros por hora, sempre que a rampa não passou de 5 a 6 centimetros.

Na experiencia que diariamente se faz em Epernay na empresa de transportes entre Epernay e Moussy, o carro motor pucha um outro omnibus ou *Ripert* transportando 40 a 60 pessoas.

Está, pois, o carro de mr. Scotte destinado a prestar grandes serviços para as communicações das povoações, entre as quaes a construcção de vias ferreas se torna muito dispendiosa ou de poucos resultados, por o movimento não ser importante, e o auctor já tem recebido varias encomendas para diferentes pontos da França.



Questões do syndicato Salamanca

Sob o titulo generico *Questão bancaria do Porto* e o especial *A administração do syndicato portuense*, publicou o sr. Henrique Kendall um folheto verdadeiramente interessante sob varios pontos de vista.

O sr. Kendall trata de justificar n'essa publicação o direito que se considera ter a receber uma remuneração de 30 contos pelos seus trabalhos, despesas e prejuizos que teve durante oito annos para conseguir a regularização da situação dos bancos do Porto, gravemente comprometidos pelos desembolsos feitos por causa da construcção da linha de Salamanca ás fronteiras portuguezas.

Se o sr. Kendall limitasse a area das suas observações unicamente nos assumptos que se prendem com a questão que o levou a publicar o seu livro, este teria apenas interesse para os que fazem parte das casas bancarias de que o sr. Kendall foi procurador e defensor.

Mas s. ex.^a entendeu fazer do seu folheto uma exposição detalhada de factos que, relacionando-se com a velha questão do syndicato, uns já do dominio publico, outros absolutamente ineditos, pertencem á esphera do interesse geral, porque as suas consequências teem grandemente incidido sobre o thesouro, altamente prejudicado pela incompetencia de uns, pelo espirito lucrativo de outros, e em geral por um encadeamento de circumstancias que tornou o syndicato Salamanca memoravel entre as operações ruinosas para o nosso paiz.

E' tarde para se exigirem contas aos responsaveis dos esbanjamentos dos dinheiros publicos e particulares que se deram n'esse infeliz negocio que nunca foi nem será posto a claro, por mais inqueritos que sobre elle se façam, e n'este sentido as denuncias do sr. Kendall que, em cartas posteriormente publicadas nos jornaes, tem promettido explanal-as e documental-as, não attingirão mais do que o effeito de uma *revanche* que até certo ponto se justifica.

O folheto *Questão bancaria* é, porém, um documento preciosissimo para a historia, e será esta que fará inteira justiça a quantos tomaram parte n'essa operação que, destinada, como se dizia n'um folheto que temos presente, a salvar a praça do Porto de uma calamidade eminente, foi, bem pelo contrario, a mais cruel calamidade financeira para aquella praça.

As ruas do Porto não se cobriram de herva como, por uma phantasia imagem, affirmavam os que lutavam pela construcção de *chateaux en Espagne* que tão caro nos custaram; mas a herva passou a nascer no fundo dos cofres das primeiras instituições bancarias da segunda cidade do reino, e não pouca herva e bem daminha nasceu tambem nos cofres publicos pelo mesmo motivo.

A leitura do folheto do sr. Kendall, pondo mesmo de parte as questões pessoases em que s. ex.^a se embrenha, horroriza.

Bom foi, em todo o caso, que o sr. Kendall tivesse a coragem de pôr em evidencia factos que andavam occultos, e é sobre esse ponto que a historia muito terá a agradecer-lhe a publicação do seu livro, como nós lhe agradecemos os exemplares que nos offereceu e que, lidos de principio ao fim, conservamos cuidadosamente archivados.

NOTAS DE VIAGEM

X

Grão-ducado do Luxemburgo

Quem fica a noite em Rochefort tem uma unica coisa a fazer — dormir.

A pequena villa tem muitos cafés, mas dos mais ordinarios, dois hoteis razoaveis e nada mais.

Portanto, muito bem dormido, tomado o café da manhã, eis-me ás 7 horas já na rua, a bater á porta da gruta, para a visitar em hora e meia, que é tempo sufficiente.

Pagos os 5 francos de entrada (só sendo 20 pessoas ou mais, paga 2,50 cada uma) eis-me a percorrer a enorme gruta que é, com effeito, mais bonita, por estar mais limpa do que a outra, graças ao systema de iluminação que é feito por meio de fogos de Bengala e magnesium.

As principaes salas são a *do Sabbat*, que, segundo diz o guia, tem cerca de 100 metros de altura, a *des Merveilles* que é effectivamente uma maravilha em brilhantes crystalizações, o *valle do Inferno* e as *arcadas*, deliciosa caverna em que as estalactites se unem em artisticos rendilhados.

Esta gruta é menos extensa tambem do que a de Han, e por isso não fatiga tanto percorrel-a, e posto não tenha o encantador effeito da sahida, é muito merecedora de uma visita.

Às 8 horas, pois, estava eu a despedir-me do velho Biron, do nodo hotel, que é tambem uma preciosidade local e que a familia e os criados mostram como curiosidade a vêr.

—Venha vêr o patrão, dizem elles com o mesmo tom convidativo com que na antiga estalagem do Walden, na Suissa, nos convidam a examinar o *chamois vivant... à surprise*.

Biron é um gordo velho, *vallon*, uma bella cabeça de longas melenas, que, dizem, uma só vez na sua vida poz chapeo, por ter que ir a Bruxellas. Pois logo ao partir do comboio o vento levou-lh'o, e elle jurou que não compraria outro.

E assim fez, dando razão á lenda que por este facto o acompanha.

Às 8 h. 18' parte o comboio para Jemelle, e como n'este entroncamento se espera 1 hora o trem que vem de Namur, ha tempo para, sahindo da estação e descendo uma pequena calçada, se almoçar razoavelmente n'um dos modestos hoteis que se encontram lá em baixo.

Ha dois comboios com 10 m. de intervallo, mas convem ir no das 9.28' porque é rapido e se chega 1 hora antes ao Luxemburgo.

A linha segue pela margem esquerda da *Lomme*, acompanhando-a nas suas sinuosidades.

Paizagem pittoresca e por vezes accidentada.

Verdejantes margens da ribeira, que seguimos até Hatrival, a 33 k. do ponto de partida.

Só paramos, depois de meia hora de marcha, em Libramont, onde cruza com a nossa a linha, tambem do Estado Belga, que vae de Gouvy, fronteira allemã a Bertrix.

Depois d'esta paragem seguimos a margem do Rulle que nos corre á direita e, deixando em Marbehan a linha de Croix Rouge, 40 m. depois paramos em Arlon, o ponto mais alto da linha.

Um quarto de hora mais de percurso e deixamos a Belgica para entrarmos no Luxemburgo.

O nosso relógio marca 11 h. 6 m. Pois adiantemol-o uma hora redonda, que é a differença do meridiano.

Em Bettingen espera-nos a invariavel massada da alfandega que inquire muito se levamos tabaco.

Eu não o levava e por meu mal, porque até voltar á Belgica não consegui fumar charutos que me agradassem. Um meu companheiro de viagem, porém, levava uns dois kilos de picado.

A alfandega impõe-lhe: ou fazer o despacho, o que o impossibilitaria de seguir no comboio, ou abandonar o bastante para só levar comsigo a porção auctorizada.

Preferiu esta solução, e era de vêr com quanta repulsão o empregado tirou parte do tabaco e o lançou no solo aos seus pés.

Ora como a minha carruagem ficára em frente do posto fiscal, eu pude vêr que, logo que o passageiro voltou costas, o tabaco começou a ser aproveitado para encher quantos cachimbos havia entre os guardas, e mesmo algumas cigarreiras não ficaram isentas d'aquelle fructo prohibido. Grandes fiscaes!

O comboio e a linha pertencente á rede do Principe Guilherme do Luxemburgo, que comprehende 183 ki-

lometros e é explorada pela administração da Alsacia-Lorena, não tem particularidade notável.

Da fronteira á capital ha 18 kilometros que se percorrem em 21 m. A velocidade é pois de 50.

Além d'esta rêde ha no paiz outra, a do Principe Henrique, que mede uns 166 kilometros, os caminhos de ferro secundarios, contando 40 kilometros, uma linha cantonal, 14 k., e um tremvia a vapor com 30 kilometros.

A estação do Luxemburgo fica a curta distancia da cidade, 1.500 metros, no sitio chamado Grund, mas á porta espera-nos um carro do systema americano que, por 20 centimos, nos leva commodamente até a entrada do Parque.

Já do carro vamos vendo que a cidade é muito pittoresca, em grande parte construida por meio de viaductos e altos muros de supporte sobre as povoações de Grund, Pfaffenthal, a ribeira de Petrusse e o rio Alzette.

Pequena, pouco animada e por isso um pouco triste, é contudo muito interessante pelos seus bellos pontos de vista. Assomando a qualquer varanda, achamo-nos n'uma cidade moderna, bem construida, com bellos edificios, contemplamos lá em baixo a vida do campo, a nora que se move chiando, a lavadeira que mergulha a roupa nas crystalinas aguas da Alzette.

Saindo do tremvia no cruzamento da avenida da Porte Neuve com a rua des Bains, e tomando por esta rua á direita, vae-se ter a uma rampa ajardinada, de onde se gosa o mais esplendido panorama, ao fundo do qual se elevam as montanhas de Obergrunwald e Niedergrunwald, cobertas de vegetação, tendo a meia encosta os viaductos de Pulvermühl, da linha férrea que vae para o norte, e correndo-lhe aos pés o rio, serpenteando por entre pequenas casinhas de aldeia.

D'ahi seguir-se-ha a estrada, que fica acima da rampa, para a esquerda, e sempre gosando bellos pontos de vista, temos a uns 500 passos a entrada do parque que é preciso visitar porque é muito vasto, occupando toda a parte oeste da cidade n'uma extensão de 1:200 metros.

Percorrendo todo o parque, o visitante vem ter á avenida Maria Theresa, em seguida á qual encontra a vistosa praça da Constituição e o *boulevard* do Viaducto, formando varanda sobre o valle da Petrusse, não menos interessante do que o da Alzette.

As ruas que formam o centro da cidade, ruas novas, bordadas de elegantes edificações modernas, podem vêr-se em poucas horas e nada teem que mereça especial menção.

Luxemburgo tem, todavia, algumas preciosidades a vêr, taes como o museu Pescatore e o hospicio do mesmo nome, instituições ambas devidas ao benemerito J. P. Pescatore que as legou á sua terra natal.

Feita a nossa visita á cidade, voltemos á estação, o que se pôde fazer no tremvia que passa na praça Guilherme cada 10 minutos, ou a pé em um quarto de hora, não esquecendo, ao passar no viaducto, de olhar á esquerda, para vêr a interessante capella de S. Quirino, pittorescamente construida sobre um rochedo.

Na estação, quem vem da Belgica começa a sentir o effeito dos costumes allemães em materia de caminhos de ferro.

O chefe, perfilado a meio da plataforma, vigia o serviço, sem ruido, sem ter que dar ordens. O serviço é todo feito pelos *portiers*, especie de factores que a tudo attendem.

São elles que dirigem os passageiros para os comboios, que lhes levam as malas, que annunciam os trens que chegam e partem.

Para se distinguirem, além do seu uniforme azul, teem no peito uma grande chapa de metal branco com a palavra *Portier*.

O trem para Trier (Trèves) parte ás 4 h. 37 m. Foi n'esse que eu parti, tendo por isso 4 h. de estada na cidade, o bastante para a vêr rapidamente.

Os caminhos de ferro nos Estados Unidos (*)

Acabo de receber um interessante opusculo sobre o «valor dos caminhos de ferro nos Estados Unidos», assignado por M. Bernard, inspector das finanças, em que se resume, sob uma fôrma imparcial, um grande numero de factos interessantes e que merecem algumas considerações.

O que surprehende em primeiro logar, nos caminhos de ferro nos Estados Unidos, é o prodigioso desenvolvimento da rêde. Esta era, em fim de 1892, de 291.834 kilometros, ou seja 8 vezes a rêde franceza na mesma epocha. O augmento annual, desde 1865, foi de 8.751 kilometros, attingindo, em 1887, 20.721 kilometros.

Por este andar, em menos de dois annos alcançará a extensão de toda a linha franceza.

O seguinte quadro, que julgo curioso publicar, permite comparar o que se passa sobre este assumpto nos Estados Unidos com o que se passa no resto do mundo, de 1887 a 1891.

	Extensão da rêde		Augm. ^o
	Fim de 1887 kilometros	Fim de 1891 kilometros	
Allemanha	39:785	43:424	3:639
França	34:227	37:946	3:719
Inglaterra	31:501	32:487	986
Russia	28:517	31:071	2:554
Austria	24:705	28:066	3:361
Italia	11:609	13:186	3:361
Outros paizes da Europa.	37:851	41:815	3:974
Total da Europa	208:265	227:995	19:730
Estados Unidos	241:210	274:497	53:287
Outros paizes da America	50:139	66:896	16:757
	291:349	341:393	50:044
Asia	26:947	35:396	8:449
Africa	8:002	10:496	2:494
Australia	15:543	19:743	4:200
Total para o globo	550:106	653:023	84:917

Até fim do anno de 1891 a America tinha gasto 168 milhões e meio para crear os seus caminhos de ferro.

D'aquelles numeros resulta que os Estados Unidos possuiam em 1891 43 p. c. do total dos caminhos de ferro do mundo, e que a sua rêde augmentou 13 p. c. em quatro annos. Para um territorio ligeiramente inferior ao da Europa, tinham uma rêde consideravelmente superior (227:995 kilometros na Europa, e nos Estados Unidos 274:497). Se se comparar estas rêdes á população, a sua superioridade será evidentemente enorme. Sendo a Europa talvez 10 vezes mais povoada, tem sete vezes menos de caminhos de ferro em relação á população. Mas o que é espantoso, é que mesmo sob o ponto de vista da superficie, os Estados Unidos tem de vantagem 29 kilometros em logar de 22 por mil kilometros quadrados. Embora os Estados Unidos sejam assim, sob todos os pontos de vista, infinitivamente mais ricos em caminhos de ferro, hoje, o aug-

(*) Com a devida venia traduzimos este interessante artigo do nosso collega de Paris *La Voie Ferée*.

mento é mais rápido, visto a rede europeia não augmentar senão 9 p. c. E' uma situação inquietadora para o velho mundo.

Deve-se notar ao mesmo tempo o rapidissimo augmento da rede australiana, a qual, desde 1891, attingiu mais de metade da rede franceza, sendo o augmento em quatro annos de 26 p. c. A Australia parece recommençar sob uma nova forma a fortuna dos Estados Unidos. E' o segundo exemplo do que póde a raça anglosaxonia transportada para um solo virgem, desenvolvendo-se com as instituições plenamente democraticas. Isto é tanto mais interessante por se saber que na Australia foi o Estado que fundou os caminhos de ferro. Este desenvolvimento de vias ferreas corresponde a população de menos de 4 milhões de habitantes, o que o torna muito superior ao dos Estados Unidos.

Sabem-se as razões que explicam, para os Estados Unidos, esta prodigiosa extensão de vias ferreas. Ali, os caminhos de ferro criam-se, conforme a verdadeira doutrina, não para explorar uma riqueza existente, mas para crear uma nova riqueza. E' preciso notar que esta ideia é applicavel a um paiz em parte virgem. O estabelecimento dos caminhos de ferro é uma verdadeira obra de conquista da civilização. A forma como os poderes publicos animam as companhias, a concessão de terrenos consideraveis que se poderão vender em seguida, define ainda melhor este caracter. E' preciso notar, todavia, que esta exploração, sendo applicavel a uma parte da rede, não o é em todas, nem talvez ás mais importantes. Uma grande parte dos Estados Unidos constitue uma região de ha muito occupada e de população já bastante densa. Estados como o Massachusetts e o Rhode Island teem uma população mais compacta que a França. Outros contam 30 a 50 habitantes por kilometro quadrado. Ora esta porção dos Estados Unidos tem uma rede, cujas malhas são infinitamente mais apertadas que as das nossas redes europeas e principalmente as da franceza.

Ha um contra no desenvolvimento dos caminhos de ferro americanos. Os mais revoltantes processos de especulação financeira tem a sua parte n'esta criação vertiginosa de vias ferreas. E' preciso o caracter aventureiro dos capitães americanos para que se encontre ainda dinheiro para pôr á disposição dos homens de negocios sem escrúpulos que fundam ou compram estas companhias de caminhos de ferro. As cifras indicadas por M. Bernard dão ideia das ruínas conhecidas, resultantes d'esta monstruosa agiotagem. Um francez ficar estupefacto lendo este quadro das companhias em quebra, e collocadas cada anno sob a direcção de syndicos, com o capital comprometido.

Annos	Companhías	Extensão das redes kil.	Capital acções e obrigações Francos
1884 —	37	17.760	3.573.775:000
1885 —	44	13.331	1.927.300:000
1886 —	13	2.895	351.730:000
1887 —	9	1.683	451.590:000
1888 —	22	5.261	934.570:000
1889 —	22	6.119	498.320:000
1890 —	26	4.767	525.085:000
1891 —	26	3.474	422.395:000
1892 —	36	16.907	1.788.460:000

N'um paiz habituado ás garantias de juro não se succederiam estas fallencias, que, n'um só anno, passaram de 3 milhões. E' como se vê, uma especie de Panamá de facto continuo. Os processos de fraude os mais revoltantes são facilmente empregados para acar-

retar estes desastres, onde os especuladores fazem as formidaveis rapinagens que todos sabem.

E' assim que, a maior parte das vezes, os famosos *reis dos caminhos de ferro* estabeleceram o seu dominio. M. Bernard conta a historia dos principaes.

Tres d'entre elles reuniram: Van der Bilt 26.883 kilometros (a extensão da rede franceza ha pouco); Jay Gould, 15.331 kilometros; Hartington, 10.396 kilometros; ou seja os tres 52.360 kilometros. Jay Gould, morto recentemente, parece ter sido o mais violento corsario financeiro dos Estados Unidos.

Um dos processos de fraude mais communs é o que os americanos chamam o *Watering*. E' uma operação que consiste em augmentar, em *diluir* o capital-acções das companhias prosperas; a companhia do Erie, administrada por Jay Gould, deu um exemplo muito notavel d'esta manobra.

Em principio de 1864 dava 8 p. c. aos accionistas e as acções valiam 630 francos. Desde essa epocha as acções desceram a 135 francos; em 1876 ainda desciam a 85 francos. O capital tinha sido elevado ficticiamente de 34 milhões a 86. Este foi um dos processos empregados pela quadrilha que dirigia a companhia, processo que acabou pelo assassinato do presidente do Erie e pela expulsão de Jay Gould que lhe succedeu. Em breve as acções dobraram de valor. Mas não foi senão por certo tempo. O Erie em 1893 falliu pela quarta vez.

Vê-se que o verdadeiro systema de industria privada, tal como se pratica nos Estados Unidos, tem os seus inconvenientes.

Sobre as tarifas tambem este systema trouxe resultados graves, não porque as tarifas sejam elevadas; para as mercadorias, ao contrario, são muito baixas, motivado isto em parte pela concorrência desenfreada que se fazem as companhias, até o dia em que se possam entender; em parte tambem, é preciso dizel-o, por causa do espirito pratico dos americanos que comprehenderam o interesse que tinham em desenvolver o trafego. As tarifas mais baixas europeas ficam ainda muito além das americanas. A mais monstruosa desigualdade, bem insufficientemente corrigida pela legislação especial dos Estados e pelo *Interstate common bill* em toda a republica, preside ao estabelecimento d'estas taxas. E' preciso notar que em Inglaterra o regimen das companhias, que acarretou as mesmas desigualdades, não trouxe o mesmo abaixamento nos preços de transporte que parecem ainda muito elevados.

Em compensação, a exploração technica parece muito notavel. M. Bernard cita os coefficients d'exploração e as approximações das companhias francezas. Eis-as:

Annos	França	Estados Unidos
1885 —	54.4 p. c.	65.12 p. c.
1886 —	53.1 p. c.	63.84 p. c.
1887 —	51.7 p. c.	64.45 p. c.
1888 —	51.3 p. c.	68.72 p. c.
1889 —	50.4 p. c.	67.95 p. c.
1890 —	50.7 p. c.	68.93 p. c.
1891 —	52.8 p. c.	68.83 p. c.
1892 —	55.2 p. c.	70.40 p. c.

Mr. Bernard nota que os coefficients francezes são muito inferiores. Mas esquece que as receitas kilometricas são muito mais baixas. Dou os algarismos para a America, de M. Bernard, e para a França, da estatística official.

Annos	França	Estados Unidos
1885 —	35.461	20.879
1886 —	33.754	19.463
1887 —	33.726	20.602

Annos	Receitas kilometricas	
	França	Estados Unidos
1888 —	33.636	21.321
1889 —	35.224	20.525
1890 —	34.665	20.274
1891 —	34.977	21.445
1892 —	33.927	21.521

Vê-se que as receitas francezas são superiores de 60 a 75 p. c. Esta differença só explicaria o afastamento entre os coefficients da exploração.

Mas note-se primeiramente que as tarifas americanas são infinitivamente mais baixas; sendo as das mercadorias de pouco mais de metade das francezas. Se as de passageiros são superiores, é que não ha senão uma classe; e a differença representa por consequencia despesas importantes. Sabe-se que as companhias não ganham mais nas primeiras do que nas terceiras classes. Ao mesmo tempo os ordenados para os empregados são muito elevados nos Estados Unidos.

M. Bernard diz que são duplos. Assim, os caminhos de ferro teem de transportar mercadorias por metade do preço, pagando duas vezes mais ao seu pessoal.

Se se tomar conta d'estas duas condições, ser-se ha obrigado a pensar que a exploração technica deve ser notavelmente melhor concebida.

Havia sem duvida, sobre este relatorio, que aproveitar o seu exemplo. Parece-me duvidoso que, em negocios de caminhos de ferro, se faça, tanto quanto é preciso, a comparação dos systemas d'exploração, e duvido, em especial, de que depois da consideravel obra de MM. Lavane e Pontzen, escripto em virtude d'uma missão do ministerio, a administração das obras publicas esteja muito ao facto do que se passa no outro lado do Atlantico.

Mas sob o ponto de vista financeiro, o exemplo dos Estados Unidos não é tentador. Taes são os resultados do que se chama «a industria privada» em materia de caminhos de ferro. Em França, sustentada pelo Estado, arruina o thesouro. Na America, sustentada á sua custa, arruina os particulares.

Camille Pelletan.

Jacques Inaudi

Confessamos que, desconhecedores do merito d'este distincto calculista, fomos, ao seu amavel convite, assistir á sua primeira apresentação á academia das sciencias, faculdade de medicina, professorado, imprensa, etc., com a prevenção de quem já está acostumado a não se convencer á primeira com os trabalhos maravilhosos dos Onofroffs, Cagliostros e outros quejandos.

Pois confessamos, ao ver o seu trabalho, a nossa desconfiança achou-se totalmente derrotada.

E se assim não fosse, se Inaudi fosse apenas um illusionista mais ou menos habil, não fariamos d'elle n'este jornal que não trata de espectaculos publicos.

Bem pelo contrario, a noticia sobre Mr. Jacques Inaudi está aqui perfeitamente, porque se trata de um phenomeno que se manifesta nas mais altas demonstrações mathematicas, operadas por uma forma assombrosa, incomprehensivel.

Eis porque a adjectivação cartazista já nos acode aos bicos da penna, porque tudo quanto se diga d'aquella memoria extraordinaria, d'aquelle pasmoso cerebro onde os algarismos devem estar gravados em milhões de milhões de combinações differentes, não é exagerado, havendo, como ha, a perfeita certeza de que não somos victimas da menor mystificação, de que nos trabalhos de Inaudi não ha artificio algum.

Não fazemos a sua historia, da qual já se occuparam Flamarion, Charcot e outros.

Contamos o que vimos, o que não nos fartamos de ver, sem conseguirmos comprehender como isso seja.

Inaudi faz escrever em varias ardosias seis ou sete operações, das mais simples ás mais complicadas. As quatro operações com numeros de 20 a 30 algarismos, uma 3.^a potencia, uma raiz cubica e uma raiz quinta a extrahir.

Inscriptos esses algarismos na memoria, sem necessidade de que lh'os digam mais que uma vez, um quarto de hora é bastante para que todas as operações sejam mentalmente feitas por elle, ao mesmo tempo, pela forma mais exacta, e logo depois por elle annunciadas em alta voz. E' positivamente pasmoso!

E note-se, enquanto o seu intellecto trabalha na resolução dos mais difficeis problemas algebricos, é elle o proprio que provoca conversa com o publico, entre-tendo-se com perguntas simples a que dá prompta resposta, fazendo espirito por vezes, rindo, discutindo.

Verdade seja que n'este ponto conhece-se que nem todo o seu espirito está na conversa que elle proprio encetou.

As phrases sahem-lhe seccas, interrompidas por vezes, demonstrando que só uma parte do seu pensamento está entregue á distracção do dialogo, e que a parte principal se acha trabalhando em assumpto mais sério.

Ainda assim é admiravel a precisão e rapidez com que, n'estas condições difficeis, elle responde a pequenos problemas, como, por exemplo, dizer o numero de dias, horas, minutos e segundos que vae desde uma determinada data que se lhe indique, dizer a que dia da semana correspondeu essa ou outra data qualquer.

Por exemplo: na primeira sessão a que assistimos citámos-lhe o dia 5 de novembro de 1849.

— Lundi (segunda feira), nos respondeu elle tão immediatamente como se lhe falassemos do proprio dia.

Com effeito esse dia foi á segunda feira.

Quanto ás demais operações algebricas, é sabido que elle trabalha sempre por meio de multiplicações, addições e subtracções, mas o seu processo — de que elle não faz mysterio — é ao mesmo tempo simples e complicado.

Figuremos uma pequena multiplicação, para exemplificar:

$$5834 \times 327$$

Elle multiplica, da esquerda para a direita, isto é, começando pelos milhares e centenas, arredondando sempre para o numero mais proximo:

6.000 (e não 5.800) por 300.....	1.800.000
6.000 " 27.....	162.000
e somma.....	1.962.000
subtrahindo logo a differença de 6.000 para 5.800 sobre os 327, ou seja:	
200 por 300.....	60.000
200 " 27.....	5.400
a tirar em total.....	65.400
fica-lhe liquido.....	1.896.600
Depois junta 34 por 300.....	10.200
34 " 27.....	918
Total.....	1.907.718

Esta operação, porem, é por elle toda effectuada mentalmente em menos de cinco segundos, não se podendo comprehender como tal possa succeder.

Segundo se vê, Inaudi tem de memoria os resultados da multiplicação de todos os numeros de 1 a 100 e os seus decuplos, centuplos etc., como cremos, tem igualmente feitas e sempre sabidas e certas todas as sommas e subtracções de todos os numeros até 1.000.

Só assim se explica, até certo ponto, ainda assim, como elle responde immediatamente qual é o resto de uma subtracção entre duas verbas de 30 e mais algarismos cada uma.

Depois, a sua memoria é prodigiosa, retendo e repetindo uma hora depois todas as verbas, numero por numero, das operações que effectuou, verbas que, d'uma vez tivemos a curiosidade de contar que comprehendiam 237 algarismos.

Uma observação nos suggere o trabalho d'aquella extraordinaria cabeça apresentado n'um circo.

Como elle, acostumado a lidar mentalmente com sommas enormissimas, deve vêr com um sentimento de pesar, ou talvez de desprezo mesmo, a pequena verba de cinco ou seis algarismos que o seu prodigioso engenho lhe produz cada noite!

E d'ahi talvez que elle, antigo guardador de ovelhas de Tarbes, assim como não se interessa por outros conhecimentos que não sejam os numeros, também não se impressione com o valor monetario d'esses mesmos caracteres que elle faz voltar no cerebro em todas as suas centimillionarias combinações.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Aide-mémoire de poche de l'électricien, por Ph. Picard, Paris, livraria Baudry & C.^{ie}, editores. — Ainda ha pouco noticiámos a appareição de um livro sobre electricidade, publicado por estes acreditados editores, o *Manual pratico do electricista*, de Cadiat, e já outro volume vem enriquecer a completa collecção que aquella casa tem publicado sobre sciencia electrica e que já conta mais de trinta volumes.

O *Aide mémoire* de mm. Picard e David é um pequeno livro exclusivamente util aos engenheiros electricistas, montadores e mesmo aos amadores.

Não é um tratado theorico, não é um manual para ensinar regras e principios: é um guia pratico para os que já sabem e precisam ter sempre á mão os esclarecimentos necessarios para o exercicio da sciencia e sua applicação; como o titulo o indica, um *aide-mémoire*, um vademecum, contendo todas as formulas necessarias para a determinação dosapparelhos electricos, suas condições de funcionamento e regras para as installações industriaes, acompanhadas de notas praticas muito uteis para a resolução facil de problemas concernentes á especialidade.

Num pequeno formato a um tempo elegante e tão commodo que pôde perfeitamente andar no bolso, o *Aide-mémoire* condensa a materia de volumosos trata-

dos, dos quaes ali se encontra tudo o indispensavel a consultar no momento preciso.

O volume, luxuosamente encadernado e dourado por folhas, custa apenas cinco francos.

Annaes de estatistica — Finanças — Estatistica bancaria de 1858 a 1892. — Recebemos este volume, publicado pelo ministério das obras publicas, que constitue um muito interessante trabalho como outros que já temos visto feito pela repartição de estatistica geral d'aquelle ministerio, a cargo do nosso amigo o sr. Eduardo Villaça.

Como o seu titulo indica o periodo a que estes annaes se referem abrange desde 1858 até 1892, comprehendendo-se n'elle portanto, esclarecimentos que nos permitem apreciar o effeito das differentes crises e as phases por que tem passado o nosso movimento bancario.

BOLETIM FINANCEIRO

Lisboa, 30 de novembro de 1894.

Foi pouco animada, commercialmente fallando, a quinzena que hoje finda, porque os acontecimentos politicos absorveram completamente todas as atenções. No exterior houve a ultima conagração das homenagens ao imperador Alexandre, a situação nas camaras francezas dos creditos extraordinarios para a expedição de Madagascar, a reabertura do parlamento hespanhol e o conflicto entre a opposição e o governo. No Brazil houve a solemnisação da festa nacional e a posse do novo presidente da republica e constituição do novo ministerio que parece ser antes de tudo, um ministerio de conciliação e de expedientes governativos.

Tem sido muito limitado o movimento da bolsa. Apesar d'isso as inscrições conservaram o preço de 36 p. c. e as obrigações de 4 1/2 a cotação da 47^{ma} 600 réis. Subiram em Paris as obrigações dos tabacos (436 fr.), mas em Lisboa não houve compradores a mais de 94^{ma} 000 réis. As obrigações do Credito Predial continuam a manter-se, accentuando-se preferencia para as de 5 p. c.

Os unicos titulos que se distinguiram na alta, durante a quinzena foram as acções do Banco de Portugal, que attingiram o preço de 123^{ma} 200 réis, alta que não foi determinada por especulação, mas por se haver radicado a convicção de que estes titulos devem ter este anno um dividendo complementar superior a 4 p. c. As acções dos outros bancos mais acreditados tiveram certa procura, mas sem vendedores.

O mercado de cambios esteve pouco animado até ha poucos dias, mas os boatos da renovação da guerra civil no Rio Grande do Sul mudaram-lhe d'algum modo o aspecto. Assim o chèque sobre Londres offerecido a 43 1/2 passou logo a 43 3/8 e 43 5/16, havendo logo em seguida o costumado retrahimento dos vendedores para melhor se orientarem.

O cambio do Rio de Janeiro sobre Londres esteve bastante endeciso e oscillante durante a quinzena, mantendo-se entre 11 7/8 e 11 9/16.

As obrigações de 4 p. c. (1888) mantiveram-se a 15^{ma} 500 réis sem compradores, do emprestimo de 1890 a 42^{ma} 000 réis (ass.) e 41^{ma} 500 réis (coupons). Obrigações prediaes: — 6 p. c. (ass.) a 93^{ma} 100, 5 p. c. (ass.) 88^{ma} 800. As obrigações *Loanda-Ambaca* afrouxaram um pouco sem justificação plausivel.

J. F.

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

NOVEMBRO

	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
Bolsa de Lisboa:																
Inscrições assent. .	36,09	36,08	36,40	—	36,40	36,40	36,00	36,05	36,00	36,05	—	36,06	36,05	36,06	36,00	36,00
" coupon	—	36,40	36,40	—	36,40	—	36,40	—	—	—	—	—	36,15	—	—	—
Dívida externa . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bolsa de Londres:																
3 % portuguez . . .	25,50	25,62	25,87	—	25,93	26,00	25,87	25,87	25,87	25,87	—	25,87	25,87	25,87	25,87	25,87
Bolsa de Paris:																
3 % portuguez . . .	25,68	25,68	25,75	—	26,18	25,93	25,82	25,82	25,82	25,68	—	25,81	25,68	25,56	25,56	25,56

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

BOLSAS	TÍTULOS	1894 - NOVEMBRO - DIAS												
		16	17	19	20	21	22	23	24	26	27	28	29	30
Lisboa...	ACÇÕES Comp. ^a Real Portugueza.	12.000	-	-	-	-	-	12.000	-	-	-	-	-	-
	OBRIG. Comp. ^a Real Port. 3 0/0	-	-	-	38.500	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	» Comp. ^a Nacional.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	» Atravez d'Africa.....	-	-	-	-	-	-	-	74.500	-	75.000	-	-	-
Paris.....	ACÇÕES Comp. ^a Real Portugueza.	52,75	-	52,75	-	56	54	54	56	-	56	55	56,25	56,25
	» Madrid-Caceres-Portugal.	-	-	-	57,25	57	57,50	57,50	57	56,25	53	53,50	56	56
	» Norte de Hespanha.....	135	138	141	132,50	132,50	131	127,50	-	-	-	-	-	-
	» Madrid-Zaragoza-Alicante	177	178,50	185	180,50	179	177	176	-	-	-	-	-	-
	» Andaluzes.....	219	224,50	235	220	225	215	220,50	-	-	-	-	-	-
	OBRIG. Comp. ^a Real Portugueza.	126	125	125	125	125	125	123	120,25	120,25	124	123	124	124
	» C. ^a da Beira Alta.....	-	-	78,25	79	80	80	79,50	-	-	-	-	-	-
	» Madrid-Caceres-Portugal.	184	184	183	183	182	183	180	183	182	182	-	181	181
	» Norte Hespanha 1. ^a hypot.	295	299,75	269	263	265	252	250	-	-	-	-	-	-
	» Atravez d'Africa.....	68,25	68	-	-	-	67,50	-	67	66	-	-	61,50	61,50
Amsterd...	» Atravez d'Africa.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bruxellas...	» Atravez d'Africa.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Londres...	» Atravez d'Africa.....	72	72	72	72	72	72	72	72	72	72	72	72	72

Receita dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Periodo de exploração	RECEITAS NO PERIODO						DESDE 1 DE JANEIRO				
		1894			1893			Totaes		Diferença a favor de		
		Kil.	Totaes	Kilome- tricas	Kil.	Totaes	Kilome- tricas	1894	1893	1894	1893	
COMPANHIA REAL	Antiga rede e nova não garantida	5 11 Novemb.	690	Réis 63.696:000	Réis 92:313	690	Réis 49.340:788	Réis 71:508	Réis 2.464.572:000	Réis 2.510.297:698	Réis -	Réis 75.725:698
		12 18 "	"	57.062:000	82:698	"	49.340:788	71:508	2.591.634:000	2.589.638:486	1.995:514	-
	Nova rede garantida.	5 11 Novemb.	380	6.569:000	17:286	380	5.487:594	14:441	276.742:000	285.447:721	-	8.705:721
		12 18 "	"	6.053:000	15:928	"	5.487:594	14:441	282.795:000	290.935:315	-	8.140:315
		29 4 Novemb.	475	16.238:810	34:186	475	14.825:935	31:212	630.687:615	629.430:420	1.257:193	-
	Sul e Sueste...	5 11 "	"	14.652:400	30:847	"	13.193:390	27:775	645.340:015	642.623:810	2.716:205	-
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Minho e Douro.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		15 21 Outubro	253	6.255:149	24:728	253	7.093:392	28:029	222.480:903	238.679:795	-	16.198:890
Beira Alta.....	22 28 "	"	5.040:411	19:923	"	7.468:120	29:518	227.521:316	246.147:915	-	18.626:599	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Nacional (Mi- randella e Vi- zeu).....	8 14 Outubro	405	1.367:728	13:025	405	1.416:677	13:492	47.933:037	54.385:702	-	6.452:645	
	15 21 "	"	1.311:224	12:487	"	1.451:791	13:826	49.244:281	55.837:493	-	6.593:212	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Norte de Hespa- nha.....	28 3 Novemb.	3553 Ps.	1.647:063	Ps. 452	3393 Ps.	1.626:960	Ps. 480	Ps. 74.494:617	Ps. 71.809:343	Ps. 2.685:274	-	
	4 10 "	"	1.705:416	468	"	1.597:730	471	76.200:033	73.437:073	2.762:960	-	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Madrid — Zara- goza—Alican- te.....	29 4 Novemb.	2672	1.006:925	346	2672	970:329	363	43.931:323	43.427:198	504:125	-	
	5 11 "	"	1.042:778	390	"	996:522	372	44.974:401	44.423:720	550:380	-	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	29 4 Novemb.	894	338:507	379	894	332:903	392	11.852:174	12.402:174	-	550:000	
Andaluzes	5 11 "	"	305:863	342	"	261:723	293	12.158:038	12.663:897	-	505:859	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	5 11 Novemb.	180	38:588	214	180	45:534	252	2.311:155	2.128:600	182:555	-	
Zafra a Huelva.	12 18 "	"	42:348	235	"	39:341	218	2.353:503	2.167:911	185:592	-	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

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

LINHAS DA COMPANHIA REAL				Lisboa R.-Fig. ^a Fig. ^a -Lisboa R.				Abrantes-Guard. Guard-Abrantes				LINHAS DO SUL E SUESTE				LINHAS DE MINHO E DOURO			
Lisboa R.-Porto		Porto-Lisboa R.		Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Lisboa T.P.-Faro		Faro-Lisboa T.P.		Porto-Vianna Vianna-Valença			
8-45 t.	7-20 m.	2-45 t.	4-30 m.	7-0 m.	3-0 t.	3-15 t.	11-0 t.	1-15 m.	9-25 m.	7-0 m.	4-0 t.	4-30 t.	5-0 m.	6-30 t.	7-0 m.	9-15 t.			
10-0 t.	10-30 m.	7-0 t.	5-30 m.						1-45 t.	11-30 t.	12-23 m.								
Lisboa C.S.-Port.		Port.-Lisboa C.S.										Lisboa T.P.-Beja		Beja-Lisboa T.P.		Porto-Valença Valença-Porto			
7-30 m.	9-0 t.	8-45 m.	10-30 t.	5-40 t.	7-55 t.	5-45 m.	8-5 m.	10-0 m.	10-44 m.	11-30 m.	12-14 t.	8-0 m.	3-5 t.	10-0 m.	4-40 t.	5-0 m. 10-23 m. 7-0 m. 9-15 t.			
Aveiro a Porto Porto a Aveiro				Figueira-Alfar. Alfar-Figueira.				Sacav-Lisboa R.				Lisb. T. P. Plas Plas-Lisb. T. P.				Porto-Valença Valença-Porto			
Excepto aos domingos				4-50 m. 6-32 m. 5-45 m. 6-45 m.				6-45 m. 7-29 m. 8-30 m. 9-15 m.				8-0 m. 9-45 m. 10-30 m. 11-14 m.				8-20 m. 1-26 t. 2-10 m. 8-19 m.			
4-0 m. 6-25 m. 4-15 t. 6-37 t.				2-0 t. 3-0 t. 3-15 t. 4-15 t.				9-0 m. 9-45 m. 10-30 m. 11-14 m.				8-0 m. 5-0 t. 8-0 m. 4-40 t.				11-0 m. 3-15 t. 9-45 m. 2-15 t.			
11-20 m. 3-35 t. 5-30 m. 9-35 m.				7-0 t. 7-59 t. 8-5 t. 8-49 t.				10-0 m. 10-44 m. 11-30 m. 12-14 t.				Lisboa T. P. Ext. Ext.-Lisboa T. P.				5-40 t. 11-45 t. 12-30 t. 6-0 t.			
				Lisboa R.-Cintra Cintra-Lisboa R.				Aos domingos e dias santificados				8-0 m. 3-45 t. 12-10 m. 7-0 m.				— — 3-25 t. 10-30 t.			
				7-0 m. 8-11 m. 7-30 m. 8-30 m.				12-0 t. 12-45 t. 12-48 t. 1-30 t.				4-30 t. 11-10 t. 9-10 m. 4-40 t.				Porto-Braga Braga-Porto			
				11-0 m. 12-3 t. 9-0 m. 10-0 m.				2-0 t. 2-44 t. 3-0 t. 3-44 t.				Lisb. T. P. Setub. Setub.-Lisb. T. P.				5-0 m. 8-10 m. 5-40 m. 8-19 m.			
				4-30 t. 5-32 t. 3-0 t. 4-0 t.				Aos domingos e dias santificados				8-0 m. 10-10 m. 8-0 m. 9-50 m.				8-20 m. 10-45 m. 11-45 m. 2-15 t.			
				6-0 t. 7-16 t. 5-45 t. 6-46 t.				LINHAS DA BEIRA ALTA				4-30 t. 6-25 t. 2-30 t. 4-40 t.				11-0 m. 1-20 t. 3-25 t. 6-0 t.			
				8-30 t. 9-33 t. 9-50 t. 11-0 t.				Fig. ^a -V. Form. V. Form.-Fig. ^a				Dom. e sant. 4-45 t. 6-35 t.				5-40 t. 8-25 t. 6-50 t. 10-30 t.			
				Aos domingos e dias santificados				5-25 m. 3-30 t. 9-15 m. 8-0 t.				P. Novo-Setub. — —				Nine-Braga Braga-Nine			
				Lisboa R.-Caso. Caso.-Lisboa R.				Figueira-Pamp. Pamp.-Figueira				3-15 t. 3-42 t. — —				4-25 t. 5-0 t. 9-19 m. 9-54 m.			
				6-30 m. 7-56 m. 8-30 m. 9-49 m.				3-10 t. 4-48 t. 7-15 m. 9-10 m.				Beja-C. Branca C. Branca-Beja				Porto-B.d'Alva B.d'Alva-Porto			
				11-30 m. 12-52 t. 10-30 m. 11-49 m.				Pampilh.-Mang. Mang.-Pampilh.				4-30 t. 7-24 t. 6-10 m. 9-0 m.				7-40 m. 3-15 t. 10-40 m. 6-30 t.			
				4-15 t. 5-37 t. 4-30 t. 5-35 t.				6-35 t. 9-47 t. 9-45 m. 12-54 t.				C. Branco-Evo-a Evora C. Branco				1-30 t. 10 t. 3-30 m. 10-59 m.			
				6-30 t. 7-51 t. 6-30 t. 7-31 t.				Mang.-Guarda Guarda-Mang.				5-30 t. 6-30 t. 7-10 t. 8-2 t.				Porto-Regoa Regoa-Porto			
				Aos domingos e dias santificados				4. ^{as} feiras e sab. 5. ^a feiras e dom.				Beja-Faro Faro-Beja				6-0 t. 11-30 t. 3-12 m. 8- m.			
				1-15 t. 2-42 t. 8-30 t. 8-59 t.				10-0 t. 12-50 m. 6-40 m. 9-28 m.				11-20 m. 7-35 t. 6-30 m. 2-40 t.							
				Bomfica-Caso. Caso.-Bomfica															
				8-30 m. 9-52 m. 5-49 m. 7-5 m.															

Os Grandes Armazens do Chiado

Abriu ao publico, no dia 18, este vasto estabelecimento que fica sendo um dos mais importantes, senão o mais importante de Lisboa.

As Armazens do Chiado occupam, no palacio Barcellinhos, onde esteve o hotel Universal, todo o primeiro andar, parte das lojas e habitações para o lado da rua Crucifixo e a parte central do segundo andar que olha para o Chiado.

Na entrada, na luxuosa escada, na vasta sala central e em numerosos compartimentos lateraes que se estendem pelas alas do edificio para a rua do Carmo e Nova do Almada, achando-se installadas já as suas secções de tecidos, confecções, retrozeiro, luvária, perfumaria, chapéus de sol, sapataria, louças e vidros, alfayate, chapelaria, roupas brancas, modistas de vestidos e chapéus, etc.

Nomeadamente no que se refere aos *rayons* tecidos de novidade, alfayate e modistas de vestidos, constituem os Armazens do Chiado uma especialidade que destinam a ter por cliente a mais elegante sociedade de Lisboa. Para esse fim mr. Philippot, activo e intelligente fundador d'este estabelecimento, trouxe de Paris as mais notaveis novidades de inverno e mestres e modistas afamadas nas primeiras casas.

Os armazens já por si representam elegancia e conorto e tem attrahido já grande concorrência.

A inauguração foi feita n'uma festa intima por meio de convites que pela nossa parte agradecemos, sendo os convidados recebidos com as maiores amabilidades por mr. Philippot, no alto da escada que estava luxuosa e artisticamente adornada, e na varanda da qual tocava a philharmonica dos empregados da casa. Esta escada é uma das mais notaveis e ricas da nossa cidade.

De novo felicitamos mr. Philippot pela sua arrojada iniciativa, bem merecedora por certo de bons resultados.

LINHAS PORTUGUEZAS

Tracção electrica no Porto.—A companhia Carris de Ferro do Porto, sempre prompta a introduzir na exploração das suas linhas os mais modernos adiantamentos, vae estabelecer a tracção pelo systema Thomson-Houston nas linhas da rua do Infante D. Henrique a Mattozinhos, proximo do porto de Leixões, e de Massarelos á Cordoaria.

O governo auctorizou já, como ensaio, a transformação da linha de Massarelos á Cordoaria, cujos trabalhos vão principiar dentro de 15 dias. Depois de feita esta experiencia, a companhia fará a transformação na linha Marginal até Leixões.

Além do serviço de passageiros, a companhia tenciona fazer o transporte de mercadorias desde a Alfandega a Leixões e vice-versa, adquirindo o material necessario para transportar até mil toneladas por dia.

Valença a Monsão.—Por alvará de 22 de dezembro, que publicaremos no proximo numero, foi concedida aos srs. José Antonio Duro, Bento Maria Barbosa e Antonio Luiz Pereira, a construcção d'uma linha ferrea americana com tracção animal na estrada n.º 23 entre Valença e Monsão.

Queluz á Ericeira.—Foi requerida pelos srs. visconde da Idanha, Pedro Ignacio Moreira, Antonio Bento Franco, José Roberto Franco, Eduardo Augusto Nunes Collares e João Figueiredo de Sousa Mascarenhas, uma linha ferrea do systema americano com tracção a vapor

entre aquelles pontos, pela estrada ordinaria, servindo tambem Mafra.

Beira-Africa.—Noticias pelo ultimo paquete dizem que a construcção vae muito adeantada, os movimentos de terras estão completos até Chimoio (milha 118) e os carris assentes até á milha 98, perseguindo-se no assentamento á razão de meia milha por dia.

A secção da 75 milhas, construida no anno passado, está consideravelmente melhorada, tendo-se feito varias modificações que muito concorreram para collocar esta parte da linha ferrea em condições favoraveis.

LINHAS HESPAÑOLAS

Auxilio ás companhias.—Diversos jornaes voltam a tratar d'esta questão; entre elles diz *El Noticero Bilbaino*:

«A opinião geral, diz esta folha, é quasi unanime em que as companhias dos caminhos de ferro necessitam que as ajudem para se salvarem da difficil situação em que se encontram por circumstancias bem conhecidas. No que todos porém não estão conformes, é na classe de auxilio que se lhes ha de prestar, e esta importante parte é a que se discutirá para chegar a um accordo.

Se se deixarem as companhias sós e entregues á sua sorte, sabemos já o que se propõem fazer dentro do direito que allegam: elevar ao maximo as tarifas de transporte, recusar as notas do Banco e tomar outras medidas que necessariamente prejudicariam o trafego e o paiz.

E se isto acontece, se chega um dia em que as companhias ferroviarias, depois do seu rompimento com o governo, resolvam fazer inteiro uso dos seus direitos, o governo tambem terá de usar dos seus, e por este caminho, que se póde chamar de represalias, forçosamente todos soffreriam.

Creemos, pois, que um dos primeiros assumptos de que as côrtes deviam tratar é este, para resolver o que fôr mais conveniente, dentro das boas relações que devem existir entre o governo e as companhias, as quaes devem comprehender tambem a razão e mesmo a necessidade de que, para bem da industria hespanhola, desapareça a absurda isenção de direitos de que hoje gosa o material ferroviario entrando em Hespanha.

As companhias dos caminhos de ferro merecem as nossas sympathias e o nosso apoio; crêmos que não devem ser abandonadas á sua sorte nas actuaes circumstancias, e tambem crêmos que saberão pôr-se no justo, de maneira que os seus interesses e os do paiz estejam sempre harmonizados.»

O estado das companhias de caminhos de ferro.—Diz *El País* que estão actualmente em estado de quebra as companhias de Madrid a Arganda e de Villena a Alcoy.

Em suspensão de pagamento: a de Madrid a Cáceres, Oeste de Hespanha, Madrid a Villa del Prado, Central Catalan, Valencia a Soria, Puerto Rico, e crêmos tambem que pedirão a suspensão de pagamentos: a do Sul de Hespanha, concessionaria do caminho de ferro de Linares a Almeria, e as de Bobadilla a Algeciras e Zafra a Huelva. Declarada caduca a concessão do de Calatayud a Teruel; em eterna demanda a dos caminhos de ferro do Meridiano; por acabar de construir a de Madrid a San Martin de Valdeiglesias; em situação angustiosa a de Torralba a Soria, e outras.

A isto juntem-se as difficuldades financeiras que assoberbam o Norte e a M. Z. A., e concordaremos que a situação das companhias hespanholas não é invejavel!

Medina del Campo a Salamanca.—Segundo refere o nosso collega de Madrid, corre em Salamanca que até ao fim do anno será esta linha vendida, ou á Companhia do Norte ou a qualquer outra que offereça mais; e se isto não se levar a cabo, far-se-ha a separação completa com a linha de Salamanca á fronteira portugueza, para o que já foi denunciado o contracto de serviço commum entre as duas companhias.

Calatayud-Teruel-Sagunto.—Uma commissão de deputados por Valencia pediu ao ministro do Fomento que no mais breve espaço se ponha em concurso a construcção d'esta linha.

O ministro respondeu que trataria do assumpto com especial interesse.

—O thesouro já tomou posse de 2:162.500 pesetas que esta companhia tinha na caixa geral de depositos, por ter sido declarada a caducidade.

Tracção electrica.—A «Companhia geral de tremvias de Madrid» acaba de estabelecer a tracção electrica nas suas linhas.

Valladolid ao Porto.—Circula incessantemente em Madrid o boato de que se trata de prolongar o caminho de ferro de Valladolid a Ariza até ao Porto por Valdeorras, e tambem se assegura que em breve começarão os trabalhos, não faltando quem tenha esperanças de que, se por um lado a linha vá terminar no Atlan-

tico, chegue pelo outro ao Mediterraneo, para o que teria de seguir de Ariza a Valencia por Teruel.

Nós continuamos a nada saber sobre esta linha, que se pretende construir (?) no nosso paiz.

LINHAS ESTRANGEIRAS

FRANÇA

As receitas liquidas dos caminhos de ferro do Estado em 1892 e 1893 foram respectivamente de 9.588.962 francos e 8.901.922 francos.

A receita kilometrica foi em 1893 de 14.671 francos, contra 14.635 francos, em 1892, enquanto que a despesa augmentou 300 francos, devido a melhoramentos introduzidos nas condições de trabalho do pessoal e subsídios para as caixas de socorros.

O augmento da receita deve-se aos transportes de grande velocidade, cujo producto excedeu a differença em diminuição que se deu nos de pequena velocidade.

Os kilometros explorados em 1892 foram 3.665, e em 1891 2.691.

ALLEMANHA

Segundo refere o *Figaro*, uma das principaes companhias alle-mãs teve uma ideia originalissima.

Nas plataformas das estações foram collocados papagaios que á passagem dos comboios gritam o nome da estação e a linha para onde o comboio se dirige.

Na estação de Potsdam, por exemplo, o empregado emplumado está tão bem ensinado que, mal o comboio pára, bate as azas, gritando: «Potsdam, 10 minutos de paragem» juntando com voz estridente: «Viva o nosso imperador.»

Vae por conta do *Figaro*, bem entendido.

Que bella invenção para o nosso paiz, onde ha tantos papagaios! Podiam até as estações ser um derivativo do parlamento.

REPUBLICA ARGENTINA

A direcção encarregada de ha muito pelo governo argentino de lhe propôr um projecto para o pagamento das garantias dos caminhos de ferro publicou o resultado do exame a que se sujeitou o *Cordoba-Central-railway*. Este primeiro relatorio será logo seguido d'outros, devendo ser apresentado um plano que abran-gará todas as empresas interessadas.

RELATORIOS DE COMPANHIAS

Companhia real dos caminhos de ferro Atravez d'Africa

Relatorio do Conselho d'Administração

Apresentado á assemblea geral de 26 de outubro de 1894

PASSIVO

Capital

Importancia de 40:000 acções a 90:000 réis..... — 3.600:000\$000

Obrigações

Creadas:

9:450 de 450\$ rs. 4.252:500\$000
47:250 de 90\$ rs. 4.252:500\$000 8.505:000\$000

Menos sorteadas:

37 de 450\$000 rs. 16:650\$000
185 de 90\$000 rs. 16:650\$000 33:300\$000 8.471:700\$000

ESCLARECIMENTOS

Somma de obrigações creadas.. 8.505:000\$000

Da qual:

Recebido confor-me o contracto de Trustees... 315:000\$000

Recebido dos mesmos em pagamento de 260 kilometros.... 4.680:000\$000

Em consolidados e em dinheiro em poder dos Trustees..... 25:334\$100

Differença na emissão..... 1.856:853\$900

Obrigações em ser..... 1.627:830\$000

8.505:000\$000 8.505:000\$000

Crédores

Adiantamentos feitos pelo go-
verno e devidamente caucio-
nados..... — 1.165:957\$530

Fundo de reserva

Somma conforme o art. 57.º do
estatuto..... — 120:000\$000

Banque d'Escompte de Paris

Saldo a seu favor.... Fr. 554,77 — 99\$857

Letras a pagar

Saldo — 327:769\$636

Responsabilidades da Sociedade Constructora do Caminho de ferro d'Ambaca.

Importancia dos accites garan-
tidos por aval da Companhia — 273:680\$750

Pagamento de coupons

Importancia do coupon do 1.º de
julho de 1894..... — 164:096\$156

Obrigações sorteadas por pagar

Sorteio de 20 de junho de 1888:

N.º 22:635..... 90\$000

Dito de 21 de dezembro de 1889:

N.º 55:357..... 90\$000

Dito de 21 de junho de 1890:

N.º 52:530..... 90\$000

Dito de 20 de junho de 1891:

N.º 21:927..... 90\$000

Dito de 21 de dezembro de 1891:

N.º 41:264..... 90\$000

Dito de 21 de junho de 1892:

N.º 33:828..... 90\$000

Dito de 21 de junho de 1893:

N.º 10:820..... 90\$000

» 35:179..... 90\$000

» 40:060..... 90\$000 270\$000

Sorteio de 21 de dezembro de 1893:

N.º 43:547..... 90\$000

» 43:860..... 90\$000 180\$000

Dito de 21 de junho de 1894:

N.º 77..... 450\$000

» 299..... 450\$000

» 14:930..... 90\$000

» 15:987..... 90\$000

» 18:931..... 90\$000

» 19:944..... 90\$000

» 20:740..... 90\$000

» 22:166..... 90\$000

» 22:704..... 90\$000

» 25:219..... 90\$000

» 28:435..... 90\$000

» 32:607..... 90\$000

» 33:432..... 90\$000

» 33:585..... 90\$000

» 40:860..... 90\$000

» 56:665..... 90\$000 2:160\$000 3:150\$000

Réis... 14.126:453\$929

Serviço de coupons e amortisação. — Novamente agradecemos aos nossos Trustees e ao seu sollicito secretario o muito que contribuíram para que este serviço corra regularmente.

Empregados da companhia. — Continuam a mostrar-se dignos de vossa estima.

Mala Real Portuguesa. — Como sabeis, está pendente do tribunal a concordata.

Senhores accionistas:

No nosso ultimo relatorio previamos, pela informação que tínhamos, a abertura á exploração até ao kilometro 260 para 12 de novembro de 1893; até ao kilometro 280 para abril de 1894 e, finalmente, até ao kilometro 300 para fins de agosto proximo passado.

Foram tão duradouras e abundantes as chuvas e, consequentemente, tão interrompido o trabalho, que só em 23 de novembro de 1893 se pôde abrir até ao kilometro 260 e em 30 de julho de 1894 até ao kilometro 280: é tão insignificante a differença, que, attendendo ás circumstancias que se deram, salta aos olhos o zelo com que se trabalhou. Naturalmente fez-se sentir o effeito da mesma causa no avançamento do resto da construcção, de fórma que não contamos que o kilometro 300 esteja prompto antes de novembro, em vez de agosto, como calculavamos.

E' de justiça consignar aqui o nosso reconhecimento ao nosso distincto engenheiro-director-technico ex.^{mo} sr. Antonio Guedes Infante, a quem damos as boas vindas.

O sr. Guedes Infante foi substituido pelo ex.^{mo} sr. Arnaldo de Novaes Guedes Rebello, cujos merecimentos nos abtemos de encarecer, porque todos vós sabeis os serviços que lhe devemos emquanto exerceu o cargo de secretario do conselho de administração d'esta Companhia.

Alternado o serviço entre estes dois cavalheiros, ficamos, e esperamos que ficareis como nós, tranquillos ácerca da boa direcção da empresa em Africa.

(Continúa).

CONCURSOS

Caminhos de ferro do Minho e Douro

Annuncia-se que, nos termos do artigo 30.^o do decreto n.^o 6 de 1 de dezembro de 1892, está aberto o concurso para o preenchimento de uma vaga de factor da 2.^a classe do quadro d'esta direcção.

Só são admittidos a este concurso os apontadores de 3.^a classe de obras publicas.

Os concorrentes deverão dirigir os seus requerimentos, acompanhados de attestados de habilitações literarias e serviço prestado ao estado, á direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, até ao dia 13.

Porto, 22 de Novembro de 1894. — O engenheiro director, Augusto Cesar Justino Teixeira.

ARREMATACÕES

Caminhos de ferro do Minho e Douro

Fornecimento de 10:000 kilos de oleonapht

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 3 de dezembro, á 1 hora da tarde, na secretaria dos armazens geraes dos mesmos caminhos de ferro, perante o respectivo chefe, se ha de proceder ao concurso publico para fornecimento de 10:000 kilogrammas de oleonapht para lubrificação de carruagens e wagons, para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre d'esta direcção o deposito provisorio de réis 120000.

O deposito definitivo que é obrigado a fazer o concorrente a quem for adjudicado o empilhamento será de 5 % da importancia total d'este.

As condições da arrematação e do empilhamento 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, 17 de novembro de 1894.

Fornecimento de sucata, carris usados, rodados, etc.

No dia 17 de dezembro proximo e seguintes, pelas 11 horas da manhã, nos armazens geraes d'estes caminhos de ferro, em Campanhã, se procederá á venda, em hasta publica, por lotes, de uma grande porção de sucata de ferro, d'aros de machinas, de wagons, ferramentas diversas, carris d'aço e de ferro, eclisses, rodados para zorras, guinchos singelos e dobrados, cadernaes, bombas Letestu e outras, etc.

No acto de adjudicação deverão os licitantes, a quem forem adjudicados os lotes, entrar com 20 % das respectivas importancias no cofre da thesourarias d'esta direcção, como signal, e com os 80 % restantes na occasião em que lhes forem entregues os materias arrematados.

A retirada dos lotes deve effectuar-se dentro no praso maximo de 30 dias, a contar da data da adjudicação.

Os arrematantes que não retirarem os materiaes adjudicados no alludido praso perderão o direito aos 20 % depositados no acto da licitação, salvos os casos de força maior devidamente comprovados.

A relação dos referidos materiaes acha-se patente na secretaria dos armazens geraes, onde pôde ser examinada nos dias uteis, das 11 horas da manhã ás 3 da tarde.

Porto, 26 de novembro de 1894.

Caminhos de ferro do Sul e Sueste

Fornecimento de tubos de ferro

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 6 de dezembro proximo, perante o administrador do 2.^o bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para a adjudicação do fornecimento de tubos de ferro fundido para canalisação de aguas.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de réis 460000, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5 por cento da importancia total da adjudicação, por aquelle dos licitantes a quem o fornecimento for adjudicado, depositos que terão lugar, aquelle na thesouraria dos ditos caminhos de ferro, e este na caixa geral de depositos, á ordem da respectiva direcção.

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

Lisboa, 13 do novembro de 1894.

Fornecimento de lona

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 7 de dezembro proximo, perante o administrador do 2.^o bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para a adjudicação do fornecimento de 2.100 metros de lona.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de réis 300000, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5 por cento da importancia total da adjudicação, por aquelle dos licitantes a quem o fornecimento for adjudicado, depositos que terão lugar, aquelle na thesouraria dos ditos caminhos de ferro, e este na caixa geral de depositos, á ordem da respectiva direcção.

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

Lisboa, 17 de novembro de 1894.

Fornecimento de travessas

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 15 de dezembro proximo, perante o administrador do segundo bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para adjudicação do fornecimento de trezentas e vinte travessas de carvalho.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de réis 320000, o qual será posteriormente elevado ao definitivo, ou seja 5 por cento da importancia total da adjudicação, por aquelle dos licitantes a quem esta for feita. Estes depositos terão lugar, aquelle na thesouraria dos caminhos de ferro, e este na caixa geral de depositos, á ordem da direcção dos ditos caminhos de ferro.

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

Lisboa, 24 de novembro de 1894.

Typ. do Commercio de Portugal

BICO AUER PARA GAZ
PRIVILEGIADO

DIMINUIÇÃO de calor. SUPPRESSÃO do cheiro e das emanações deleterias
LUZ BRILHANTE

Economia de 40 0/10 no consumo do gaz

OFFICINAS: = 13, Largo do Corpo Santo, 13
AD. SEGHERS: agente, rua Nova do Almada, 11

AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMMISSÕES RECOMMENDADAS

MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS RECOMMANDÉES

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

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

AGENDA DO VIAJANTE

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

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

LISBOA Avenida-Palace—Rua do Principe junto á Estação Central.—Établissement de premier ordre—tout le luxe et confort—200 chambres et salons.

LISBOA Braganza Hotel—Salons, vue splendide sur la mer, service de 1.º ordre—Prop. Victor Sassetti.

LISBOA Hotel Durand—Rua das Flores, 71—1.ª class—English family hotel—Proximo de theatros e centro da cidade—Gabinete de leitura.

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

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

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

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

LISBOA Hotel Francfort—T. de Sta. Justa. No centro do commercio, a 5 min. da estação do Rocio—Grande conforto, bons quartos de 15000 a 25000 rs. por pessoa.

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

LISBOA Hotel Americano—P. de S. Paulo, n.º 3.—Proximo dos caes e banhos do arsenal.—Bons quartos e aposentos.—Preços: 15000 rs. para cima.

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

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

CINTRA Hotel Nunes—Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria 15600 a 25000 rs.—Prop. João Nunes.

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

MAFRA Hotel Moreira—no largo, em frente do convento.—Bellas accomodações desde 15000 réis por dia até 15500.—Redução de preços para caixeiros viajantes.

TORRES VEDRAS Hotel dos Cucos—Avenida Casal Ribeiro—Renovado e augmentado—condução gratis aos banhos dos Cucos—commodidade, aceio e hygiene—preços 15000 a 15400 réis—Gerente Ernesto Nobre.

TORRES VEDRAS Hotel Natividade—Largo de D. Carlos, 1 e R. Paiva d'Andrada, 3—

No melhor local da villa, proximo do caminho de ferro—Excellentes quartos, serviço esmeradissimo, bilhar e piano.—Carreiras a 100 réis, para os Cuços—Diaria de 800 a 15200 réis.

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

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

PORTO Hotel Bragança—A melhor situação da cidade, excellentes comodos para familias e para uma pessoa. Banhos a toda a hora. Mesa, serviço de 1.ª ordem e com vinhos á descripção—Diaria 15000 a 15500 rs.—Prop. B. Machado Coelho.

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

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

PORTO Grande Hotel America Central—Um dos melhores da cidade, magnificas salas e quartos, banhos. Aceio e bom serviço. 15000 a 15400 rs. diários.

COVILHÃ Hotel Central do Castella—Largo do Pelourinho—Bom serviço de mesa, quartos confortaveis desde 15000 rs. por dia.

SEVILHA Hotel d'Europe—Fonda de Europa—Prop. Bernardino Rieca. 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 eléctrica—luxuosos pateos—salla de jantar para 200 pessoas—banhos.

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

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

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

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

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

Companhia do Papel do Prado

Sociedade Anonyma de Responsabilidade Limitada

PROPRIETARIA DAS FABRICAS

DO

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

PAPEIS de MACHINA e de FÔRMA

Grande variedade de papeis para impressão

Fabricações especiaes
para papeis pintados, de impressão e de escripta

DEPOSITOS

Largo de Santa Justa, 270 a 276

LISBOA

Rua Passos Manuel, 49

PORTO

Endereço telegraphico — Companhia Prado — Lisboa

M. Gonsalves

Cirurgião-dentista

RESIDENCIA

L. do Calvario, 22, 2.º

CONSULTORIO

R. N. do Almada, 69, Lisboa.

EMPRESA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR

PARA O

ALGARVE E GUADIANA

Carreira official

O vapor GOMES IV

Commandante ROCHA JUNIOR



SAIRÁ no dia 16 de dezembro, ás 9 horas da manhã,
para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro,
Olhão, Tavira e Villa Real de Santo Antonio.
Para carga, encomendas e passageiros, trata-se no
Largo dos Torneiros, n.º 5.

Alberto R. Centeno & C.ª

TINTURARIA

DE

P. J. A. CAMBOURNAC

14, Largo da Annunciada, 16

120, P. DE S. BENTO, 120

LISBOA

OFFICINAS A VAPOR

RIBEIRA DO PAPEL

Estamparia meehanica

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

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

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

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

TINTAS PARA ESCREVER

DE DIVERSAS QUALIDADES

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

Augusto Blumenthal HAMBURGO

Vapores directos entre

Hamburgo e Lisboa, Porto, Vigo, Coruña, Gijon,
Santander, Bilbao, S. Sebastian, Pasages, Cadiz, Malaga,
Cartagena, Alieante, Valencia,
Tarragona e Barcelona, (Sevilha e Almeria, via Cadiz)

Expedições para Gibraltar,
Tanger, Safi, Larache, Rabat, Casablanca,
Mazagão e Mogador

Serviço combinado de Hamburgo para Portugal e Hespanha

PELOS RAPIDOS VAPORES CORREIOS DA

COMPANHIA HAMBURGUEZA SUL-AMERICANA

Todas as quartas feiras

É bem conhecida a segurança e velocidade d'este serviço
pelo que todos os viajantes o preferem

Fretes directos entre Hamburgo, Porto, Elvas,
Badajoz, Valencia d'Alcantara,
e todas as estações de caminhos de ferro até Madrid

AGENTES

Em Lisboa: Ernesto George — Rua da Prata, 8, 2.º
Em Madrid: Cesar Fereal — Calle Salud, 13.

Grandes Armazens do Chiado

AO PUBLICO

Temos a honra de participar que no dia 19 do corrente inaugurámos uma parte das nossas secções, para o que rogamos a visita de v. ex.^{as} Em breve, contamos que os nossos **GRANDES ARMAZENS** estejam funcionando por completo.

Não descuidámos um só momento em poder satisfazer ás mais exigentes damas da capital em todos os artigos de toilette que lhes são indispensaveis, podendo já affiançar, que em virtude das nossas importantes compras se encontrarão por preços **EXCEPCIONAES**, desde as fazendas mais baratas até á mais alta novidade.

Especialmente chamamos a attenção das senhoras para a secção de sedas e lãs para vestidos, cujos preços não teem rival em Lisboa.

Com enorme sacrificio contractámos em Paris duas modistas, uma de vestidos e outra de chapéus, o que é segura garantia, para as damas que nos honrarem com as suas ordens, do *cachet* puramente parisiense que terão todas as obras sahidas dos **GRANDES ARMAZENS DO CHIADO**.

Para a secção de alfayataria, mandámos vir igualmente de Paris um artista, contramestre, de um dos melhores alfayates d'aquella cidade. Os nossos freguezes terão occasião de vêr, que o seu corte é dos mais elegantes, devido á sua longa pratica e ao fino gosto, adquirido n'um centro onde predomina a suprema elegancia da toilette para homem.

O publico, comprando nos **GRANDES ARMAZENS DO CHIADO**, terá a certeza de ser bem servido, porque o nosso sortimento é colossal e porque procuraremos sempre vender os nossos artigos pelos preços mais resumidos possivel.

Eis a divisa dos **GRANDES ARMAZENS DO CHIADO**: **BIEN FAIRE ET LAISSER DIRE.**

Secções installadas desde já

SEDAS E LÃS

Para **VESTIDOS**

Retrozeiro

Fornecimento completo para modistas

MERCADOR

ALFAYATARIA

Por MESTRE FRANCEZ

Vestidos e confeções

Por MODISTA FRANCEZA

FAZENDAS BRANCAS

DE LINHO E ALGODÃO

CHAPEUS PARA SENHORAS

Por modista franceza

LUVARIA

E GRAVATARIA

CAMISARIA

E LENÇARIA

ROUPAS BRANCAS

PARA SENHORAS E CRIANÇAS

PERFUMARIAS

E ARTIGOS PARA TOILETTE

Sapataria

CHAPEUS PARA HOMENS

E ARTIGOS DE VIAGEM

Grandes Armazens do Chiado

Red Cross Line



Pará, Ceará e Maranhão

Sahirá a 1 de dezembro o paquete inglez

THEREZINA

Tem magnificas accommodações para passageiros

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

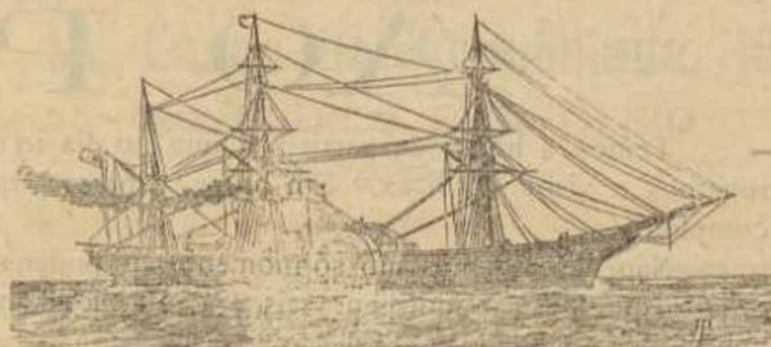
Os Agentes

Garland Laidley & C.ª

Royal Mail



STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

BRAZIL E RIO DO PRATA

O paquete **MAGDALENA** que sahirá a 3
de dezembro

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

Ha a bordo de todos estes paquetes cozinheiro e criados por-
tuguezes.

AGENTES

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

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

Vapores a sahir do porto de Lisboa

Açores, vapor portuguez, **Açor**. Sahirá a 5 de dezemb. Agen-
te, Germano Serrão Arnaud. Caes do Sodré, 84, 2.º

Barcelona, **Cette** e **Marselha**, vapor francez, **Saint-
Pierre**. Sahirá a 13 de dezemb. Agent. Henry
Burnay & C.ª Rua dos Fanqueiros, 10.

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

Bordeaux, vapor inglez, **Congo**. Sahirá de 12 a 15 de dezemb.
Agentes, Torlades & C.ª R. Aurea, 32, 1.º

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

Brazil e **Rio da Prata**, vapor inglez, **Magdalena**. Sahirá
a 3 de dezembro. Royal Mail. Agentes, Knowles Rawes
& C.ª R. d'El-Rei, 31, 1.º

Brazil, e **Rio da Prata**, vapor inglez **Clyde**. Sahirá a 17
de dezembro. Royal Mail. Agent. Knowles Rawes & C.ª
R. d'El-Rei, 31, 1.º

Brazil, vapor inglez, **Tagus**. Sahirá a 24 de dezembro. Royal
Mail. Agent. Knowles Rawes & C.ª R. d'El-Rei, 31, 1.º

Dakar, **Pernambuco**, **Bahia**, **Rio de Janeiro**, **Monte-
video** e **Buenos-Ayres**, vapor francez, **Oreno-
que**. Sahirá a 23 de dez. Agent. Torlades & C.ª R. Aurea, 32, 1.º

Dakar, **Rio de Janeiro**, **Montevideo** e **Buenos Ayres**,
vapor francez, **La Plata**. Sahirá a 8 de dez. Agentes,
Torlades & C.ª R. Aurea, 32, 1.º

Havre e **Anvers**, vapor francez, **Saint-Mathieu**. Sahirá a
12 de dezemb. Agent., Henry Burnay & C.ª R. dos Fan-
queiros, 10.

Havre e **Anvers**, vapor francez, **Saint-Jacques**. Sahirá a
4 de dez. Agent., Henry Burnay & C.ª R. Fanqueiros, 10.

La Pallice, (via Rouchelle), **Plymouth** e **Liverpool**, va-
por inglez, **Orcana**. Sahirá a 5 de dezembro.
Agentes, E. Pinto Basto & C.ª C. do Sodré, 64, 1.º

Liverpool, vapor inglez, **Grangenge**. Sahirá a 13 de dez.
Agent. Garland Laidley & C.ª R. do Alecrim, 10, 1.º

Londres, vapor inglez, **Malaga**. Sahirá a 1 de dezemb. Agen-
tes, E. Pinto Basto & C.ª C. do Sodré, 64, 1.º

Lourenço Marques, e **Moçambique**, vapor inglez,
Pretoria. Sahirá a 4 de dez.
Comp. Union. Agentes, Knowles Rawes & C.ª R. d'El-Rei, 31, 1.º

Lourenço Marques, vapor inglez, **Greek**. Sahirá a 18
de dezembro. Comp. Union. Agen-
tes, Knowles Rawes & C.ª R. d'El-Rei, 31, 1.º

Montevideo e portos do **Pacifico**, vapor inglez, **Liguria**.
Sahirá a 12 de dezembro. Agentes, E. Pinto
Basto & C.ª C. do Sodré, 64, 1.º

Pará e **Manaus**, (via Madeira), vapor inglez, **Lanfranc**. Sahi-
rá a 10 de dez. Agentes, Garland Laidley & C.ª R. do Ale-
crim, 10, 1.º

Pará, **Ceará** e **Maranhão**, vapor inglez, **Therezina**. Sahi-
rá a 1 de dezembro. Agent. Garland Laidley & C.ª R. do
Alecrim, 10, 1.º

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

Valencia, **Barcelona**, **Cette** e **Marselha**, vapor francez,
Saint-Jean. Sahirá a 9 de dezembro. Agentes,
Henry Burnay & C.ª Rua dos Fanqueiros, 10.