

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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

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 Antwerpia — classe Caminhos de ferro. — MENCÃO HONROSA — Imprensa.

SUMMARIO

Caminhos de ferro do Minho e Douro.
A nossa carta da Bélgica, por A. Urban.
Tarifas de transporte.
Contratos.
O «Diário Popular» e as tarifas.
Questões de tráfego combinado.
O nosso novo correspondente.
Comissão de estudo de tarifas.
Notas de viagem. — VIII. — Ainda a exposição. O Grande Central Belga.
Exposições — XIII Exposição de Bordéus — Exposição Universal de Amsterdam.
Assembleia geral da Companhia Atravez d'Africa.
Publicações recebidas.
Os negócios da Companhia Real.
Carteira dos accionistas.
Boletim financeiro, de Lisboa, por J. F.
Situação dos fundos portugueses nas bolsas de Lisboa, Londres e Paris.
Cotações dos títulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro.
Horário dos comboios em 1 de novembro.
O metropolitano de Paris.
Linhos portugueses — Porto Alfandega — Lourenço Marques.
Linhos espanhóis — A nova estação de Valladolid — Cantábrico — Medina del Campo a Zamora — Jerez a Grazalema — Noguera-Pallaresa — Ciaño, Santa Ana a Soto del Rey e de Avilés a San Juan de Nieva — Bilbau a Durango e Durango a Zumárraga — Valladolid a Ariza.
Linhos estrangeiros — Inglaterra — Hungria.
Relatório de companhias — Companhia Real dos Caminhos de ferro Atravez d'Africa.
Arrematações. — Casas recomendadas. — Agenda do viajante — Anuncios. — Vapores a sahir do porto de Lisboa.

Caminhos de ferro do Minho e Douro

PUBLICOU-SE o relatório da Direcção d'estas linhas, relativo aos annos de 1889 e 1890.

Andam bastante atraçadas estas interessantes publicações, e muito mais o estavam até hoje, porque impressos ha apenas os annos até 1885 (!) tendo os relatórios de 1886, 1887 e 1888 deixado de ser publicados.

Apparece agora o dos dois annos seguintes, e claro se vê que, com mais de 3 annos de atraso, inuteis se tornam alguns dos seus importantes capítulos, porque já não podem servir exemplos de epochas tão remotas para apreciações e estudos a que estas estatísticas se prestam.

Todavia ha n'esse relatório curiosos esclarecimentos e pareceres de grande valia, sabido que o seu auctor é o solícito e inteligente engenheiro sr. Justino Teixeira, director d'aquella rede.

A receita e despesa da exploração n'aquelles dois annos foi: — Receita do tráfego.

	1889	1890
Linha do Minho.....	424.388\$683	431.746\$849
» Douro.....	535.536\$040	551.209\$611
Fora do tráfego.....	10.158\$424	8.244\$190
Total....	970.083\$147	991.200\$650
As despesas.....	456.846\$868	482.633\$588
O producto líquido.....	513.236\$279	508.567\$062
O quociente de exploração foi portanto.....	47,1 %	48,6 %

A principal parte do aumento sobre o anno anterior, e em 1890 sobre 1889, foi devida ao título mercadorias.

Occupa-se o relatório dos serviços de construção e estudos da linha de Braga a Monsão, mandada estudar por portaria de abril de 1888, de Vianna a Ponte da Barca, por portaria de 26 de Abril de 1889, de Amares, n'aquella linha, do ramal de ligação da estação de Vianna com as docas do Lima, da ponte estrada sobre o Douro, no Pinhão, e da estrada distrital n.º 48 de Covellinhas a Mondim de Basto.

O projecto da linha de Braga a Monsão divide-se em tres secções: Braga a Pico de Regalados, medindo 24¹,529; de Pico a Arcos de Val-de-Vez, medindo 23¹,789, e d'este ponto a Monsão, medindo 37¹,200, total 85¹,518; a variante de Amares encurta-lhe 2¹,684 reduzindo-a a 78¹,634.

O traçado atravessa os importantes e ferteis vales do Cavado e do Lima, servindo as regiões de S. Braz do Carmo, Villa Verde, Pico de Regalados, Santa Eulalia, Arcos de Val-de-Vez, Ponte da Barca, Extremo e Monsão, atravessando o Cavado, o Lima e o Homem sobre importantes pontes.

A linha de Vianna e Ponte da Barca, onde devia entroncar com o anterior, está estudada, partindo da estação de Vianna em direcção á Ponte de Sanhezes, onde atravessa o Lima, continuando pelo valle de Correlhã até Ponte de Lima e d'ahi, sempre marginal ao rio, a Ponte da Barca, na extensão total de 46,690 kilómetros.

O ramal de Vianna ás docas mediria 2,223 kilom. e a ponte do Pinhão 68,80 metros, tendo tres tramos de ferro e estando orçada em 77:600\$000 réis.

O relatório passa em revista as diversas tarifas postas em vigor n'aquelles dois annos, parecendo-nos interessante a auctorizada critica que ali se faz da antiga P. n.º 1 e da actual P. n.º 3.

Sobre a primeira diz:

Esta tarifa, que teve em vista facilitar ás classes pouco abastadas a procura de trabalho nos centros mais remuneradores, começou a ser aproveitada por classes a que ella não se destinava e que das reducções concedidas não careciam, tornando-se ao mesmo tempo os passageiros portadores de bagagens que lhes não pertenciam, não sendo raro apresentarem-se com malas luxuosas contendo objectos que não estavam nos seus habitos. Em vista d'estes factos, a Companhia Real resolveu suspender os comboios denominados de *operarios*, e esta Direcção teve que anuir á suspensão da referida tarifa.

Estas considerações estão perfeitamente de acordo com o que aqui dissemos no nosso numero de 1 d'abril de 1890.

Sobre a tarifa P. n.º 3 lê-se ali:

Tarifa P. n.º 3 de grande velocidade — No dia 1 de outubro de 1890 foi posta em vigor a presente tarifa. Combinada com as Companhias Real e Beira Alta, teve em vista proporcionar ao publico

a facultade de expedir os pequenos volumes de pesos até 5 e 10 kilos, e a grandes distancias, por preços relativamente modicos.

O publico, porém, sempre propenso a explorar as tarifas além dos fins a que elles miram, tem fraccionado remessas de mais pesos, no intuito de se lhes poder applicar esta tarifa, illudindo e depreciando assim os interesses das respectivas administrações.

Além d'estes factos, a lei do sello, datada de 16 de setembro de 1890, e que elevou de 20 a 60 réis o imposto por expedição, veio tornar a tarifa bastante onerosa para os interesses das administrações de caminhos de ferro, dando-se o caso, nas remessas até 5 kilos, da administração expedidora receber liquido, pelo transporte e impressos, 10 réis apenas!

Estas circunstancias motivaram o facto do pedido de anulação, que ainda hoje está pendente de resolução superior.

Com relação ao ramo de Via e Obras, enumeram-se os trabalhos a que este serviço se dedicou, além das ordinarias de conservação das vias, taes como, consolidação de aterros, plantaçao de arvores, reparação de pontes da estação do Porto e de outras, substituições dos carris de ferro pelos de aço, etc.

Os accidentes sucedidos durante esses annos foram: 16 descarrilamentos, dos quaes um só em plena via; nenhum produziu desastres pessoais; 6 desabamentos no Douro de que resultaram paragens de algumas horas da circulação dos comboios; cinco mortes, sendo de 4 mulheres, todas, menos uma, guardas da linha, e de um homem tambem guarda; ferimentos graves em outro guarda colhido por um wagon de um comboio de serviço à sahida da ponte do Céa.

O material circulante existente em 31 de dezembro de 1890 era:

Machinas locomotivas	32
Carruagens—Toilettes-camas.....	4
Idem—Salões.....	6
Idem de 1. ^a classe	24
Idem mixtas de 1. ^a e 2. ^a classes	7
Idem de 2. ^a classe	24
Idem de dois andares de 2. ^a e 3. ^a classes	8
Idem de 3. ^a classe	60
Wagons para bagagens	19
Ditos para caválos	4
Ditos para outros animaes e para mercadorias	386
 Vehiculos especiaes:	
Wagons de socorro	3
Ditos de paioi.....	1
Ditos de tanques	2
Ditos para serviço dos armazens geraes.....	1
Ditos para aferimento de basculas.....	1

Este material era insuficiente, a ponto da administração ter que, repetidas vezes, pedir vehiculos emprestados ás companhias vizinhas e até á da Beira Alta.

A direcção declara indispensavel a aquisição de, pelo menos, mais 4 carruagens de 1.^a, 8 de 2.^a, 16 de 3.^a e 80 wagons para mercadorias.

Estes já posteriormente, no anno actual, foram tomados á *Sociedade de Mortanwelz*; quanto ás carruagens, carecem ainda aquellas linhas d'esse material que tão necessário se lhes torna.

O relatorio sobre os annos de 1891 e 1892 já está em preparação, com o que, diz este, ficará em dia esta publicação.

Não nos parece que assim succeda. O relatorio d'esses annos — visto que estamos em fins de 1894 — só sahirá em 1895, o que faz que elles só appareçam com quatro annos de atraso, o de 1891, e com tres o de 1892, o que é muito.

Se é difícil dar desde o 2.^o semestre de um anno o relatorio do anterior, não é isso impossivel; em quasi todas as linhas exploradas por companhias assim sucede, embora a extensão da rede seja muito maior, e a administração do Estado não devia ficar-lhes inferior.

A publicação regular d'estes documentos é tanto mais util quanto a um periodo menos atrasado elles se referem.

A NOSSA CARTA DA BELGICA

Bruxellas, 25 de outubro de 1894.

Parece que, decididamente, nos poderemos comunicar em breve pelo telephone com os nossos vizinhos do Norte.

Os trabalhos d'este lado da fronteira estão feitos; os fios de phosphorescente bronze estão collocados até Eschen; como os hollandezes, do seu lado, activam os trabalhos tanto quanto possível, espera-se que a comunicação esteja estabelecida completamente para principios de 1895.

Asseguram me que a questão das tarifas foi regulada de forma a admittir se como base as taxas fixadas para as comunicações franco-belgas.

O ministro dos caminhos de ferro acaba de aprovar uma medida muito justa, e que será bem recebida pelo pessoal do seu ministerio. Decidiu que d'oravante o tempo que passam ao serviço militar os operarios que a sorte designa, entrará em linha sob o ponto de vista da apreciação dos titulos que possam valer para melioramento de posto.

Os esclarecimentos fornecidos pelo ministerio da guerra servirão de guia para esse fim.

Mr. Vandeneerboom deu, além d'isto, a sua adhesão á seguinte medida transitoria:

Os operarios sahidos do serviço militar depois de novembro de 1887, que foram substituídos durante a sua estada no exercito, serão reintegrados no logar que ocupavam antes da sua incorporação, se tiverem boas informações do ministerio da guerra, concedendo-se-lhes o augmento de salario, ao qual teriam direito se as novas regras tivessem applicação desde aquella data.

A. Urban.

TARIFAS DE TRANSPORTE

Grupos de passageiros. — Foi submetido ao governo um projecto de tarifa para grupos de passageiros de 3.^a classe, procedentes da Beira Baixa e do oeste para o Alemtejo e Hespanha.

Despesas accessorias. — Em conformidade com a lei a companhia real apresentou ao governo o projecto d'esta tarifa, para vigorar desde 1 de janeiro.

A nova tarifa tem apenas modificações de pequena importancia em relação á que actualmente vigora n'aquella rede.

Contractos

A companhia real dos caminhos de ferro portuguezes effectuou os seguintes contractos de transportes com os srs.:

O. Herold & C.^a para o transporte annual de 3:000 toneladas de carvão de pedra, grosso e miudo, terra de carvão e coke, expedidas de Lisboa para diversas estações da companhia real.

Ferreira & C.^a, de Albergaria-a-Velha, para o transporte de 1:500 toneladas de madeira, no prazo de um anno, das estações de Entroncamento a Estarreja para as que ficam situadas além de Merida (Hespanha).

João Baptista Vassallo, de Torres Novas, para o transporte mínimo anual de 450 toneladas de figos secos e alfarroba, de Lisboa para Torres Novas, Entroncamento e Payalvo.

Companhia Real d'Agricultura Portugueza, para o transporte mínimo anual de 300 toneladas de ácidos sulfúrico, nítrico ou muriático, sulfatos de ferro, cobre ou soda, cristaes de soda e adubos de todas as classes para a agricultura, da Povoa de Santa Iria, onde esta companhia tem a fábrica, para Gaya ou Porto, e de garrafas ou garrafões vazios, de vidros ou grés, acondicionados em cestos de verga, barricas ou saccas do Porto ou Gaya para a Povoa de Santa Iria.

Antonio Manuel Ferreira & C.ª, para o transporte anual de 180 toneladas de figo seco de Lisboa para Torres Novas; Knowles Rawes & C.ª, para o transporte de passageiros das povoações do Norte de Portugal para os portos da América do Sul, pelos paquetes da companhia *Royal Mail Steam Packet*; Francisco Gonçalves Cortez, para o transporte de 1:200 toneladas de sementes oleoginosas, de Lisboa para Gaya; e de óleos fabricados e saccas vazias, de Gaya para Lisboa.



O «Diário Popular» e as tarifas

O tal sujeito, que no *Diário Popular* levantou a questão das tarifas, zangou-se agora porque o apanhámos em flagrante contradição, e vendo que lhe estampámos um sobre o outro, os dois períodos em que confessava o seu erro, descalça a luva da conveniência e responde-nos com a mão suja do trabalho ordinário de escrever impropérios quando não tem argumentos.

Das suas respostas consegue-se apenas que elle nada percebe de tarifas de caminhos de ferro, e se falou nos grandes *stocks* de géneros que, segundo elle, não veem ao mercado porque as tarifas são caras, foi unicamente porque lhe levaram dezessete tostões por uma caixinha de fruta e carne, que lhe veiu da terra.

Custasse aquelle transporte barato, pagasse elle apenas uns dois tostões, e estava salva a pátria e as peras, e já elle não falava em tarifas, nas províncias não havia os enormes *stocks* de géneros e os mercados abarrotavam de fruta.

Ora francamente, com sabios d'esta força e d'este feito não discute quem percebe, dois dedos que seja, do assunto!

Quanto à publicação das tarifas já lhe fizemos ver que ella é tão larga quanto possível e o *Popular* falta à verdade aos seus leitores, figurando que atribuímos a maior publicidade à que o nosso jornal lhes dá.

Apesar de toda essa vulgarização, diz o *Popular* que o público não as lê, ou não as entende.

E' vaidade desmarcada julgar todos por si.

Pois nós podemos, com bons fundamentos, assegurar ao *Popular* que, de entre todos que fazem transportes por caminhos de ferro, raríssimos são os que se conservam tão supinamente ignorantes do que são tarifas como o articulista que nos responde.

E esses mesmos, quando o caminho de ferro lhes leva 1.600 réis por 100 kilos a 168 quilómetros tem o bom senso de reclamar à repartição respectiva, porque facilmente calculam que houve erro de taxa, e não veem para a imprensa falar do que não entendem.

E' o que o escriptor do *Popular* devia ter feito; e ainda está a tempo de o fazer, sendo natural que receba o excesso da taxa para lhe acalmar as fúrias.

Ora vá que sempre lucrou alguma coisa na questão.

Questões de tráfego combinado

Não quisemos no nosso ultimo numero dar notícia de uma questão suscitada entre a sociedade de Madrid-Cáceres-Portugal e a companhia Real Portugueza, relativa à tarifa M. L. especial n.º 6, para transporte de passageiros, por entendermos que esta divergência seria de facil solução e não mereceria as honras da publicidade.

Mas os jornaes de Badajoz ocuparam-se do assunto e portanto, por mais que elle esteja terminado, contaremos o caso que foi o seguinte:

A companhia portugueza, no intuito de chamar ás linhas de Cáceres e Madrid o tráfego de passageiros de Elvas, Portalegre e proximidades de Badajoz, estabeleceu, em tempos, aquella tarifa por preços muito reduzidos, d'aquellas estações para as da linha da fronteira a Cáceres e a Madrid.

E' preciso notar que, antes da existencia d'esta tarifa, os passageiros de Elvas e Badajoz para Valencia d'Alcantara, S. Vicente e vice-versa, seguiam em diligências pela estrada; os que se dirigiam a Cáceres, seguiam pela linha de Aljucen; e os que iam a Madrid, tomavam a linha por Ciudad Real.

Assim, de qualquer forma, os passageiros entre aquelles pontos não utilizavam um só quilómetro de percurso das linhas de Cáceres e Madrid.

Para conquistar estes passageiros, a companhia portugueza teve que fazer sacrifícios do seu participante, e casos ha em que ella reduz a sua base de percepção a uns magros 2 réis por passageiro e quilómetro, só para conquistar para a linha hespanhola passageiros que, d'outra forma, não punham pé na linha de Cáceres.

A direcção da sociedade hespanhola, porém, entendeu que essa tarifa lhe era prejudicial — não sabemos porquê — e resolveu annullá-la.

A companhia portugueza não esteve de acordo, e, portanto, não propôz essa annullação ao nosso governo; não obstante, a companhia hespanhola manteve a sua resolução, e aos primeiros passageiros que, depois do dia 15, se lhe apresentaram com bilhetes d'aquella tarifa, tentou cobrar-lhes pelo seu percurso o preço da tarifa geral.

O fiscal do governo, á vista da reclamação dos passageiros, obrigou a sociedade de Cáceres a respeitar os bilhetes, o que esta fez e continua fazendo, não sem protestar por prejuízos, que parece, no seu especial critério, lhe advêm d'uma tarifa feita só em seu benefício.

Os srs. Madeira Pinto e engenheiro Vargas foram a Madrid, e fazendo ver á direcção da sociedade hespanhola que ella não está no caso de annullar tarifas enquanto a exploração d'aquella linha correr de conta da companhia portugueza, a questão ficou sanada, continuando a tarifa em vigor como todas as demais combinadas até occasião opportuna, quando a situação d'aquella rede esteja definida.

O nosso novo correspondente

Por termos recebido á ultima hora, depois do nosso jornal já estar completo, não damos n'este numero a carta que o nosso novo correspondente de Inglaterra M. W. N. Cornett, que nos promete dar-nos periodicamente notícias interessantes sobre os caminhos de ferro do reino unido.

O sr. Cornett dedicou-se como curiosidade a aprender o nosso idioma e escreve-o com uma correção verdadeiramente notável. Bastava este facto para que as suas cartas nos fossem sympathicas.

Comissão de estudo de tarifas

Por tres vezes já tem sido convocada a reunião d'esta comissão para lhe ser presente o relatorio de seu presidente, o sr. Marianno de Carvalho, sobre a discussão havida no seio da comissão sobre o projecto de regulamento d'exploração commercial de caminhos de ferro, apresentado pelo sr. Almeida d'Eça, modificado, em parte, por outro do sr. Justino Teixeira.

Nas duas primeiras convocações a comissão não se reuniu; da primeira vez por coincidir n'esse dia e hora, o enterro da chorada filha do sr. Espregueira, ao qual todos os membros da comissão não podiam faltar, da segunda por assumptos de serviço que ocuparam quasi todos os vogaes.

Na ultima vez parece que houve divergência na hora marcada para a reunião, porque alguns membros receberam aviso para o meio dia e a essa hora compareceram, esperando uma hora, enquanto que o presidente e outros vogaes compareceram ás 2 horas que lhes fôra fixada, não encontrando já os seus collegas.

Esta sessão deve ser muito interessante pelo assumpto a tratar.

NOTAS DE VIAGEM

VIII

Ainda a exposição — o Grande Central Belga

Ao mesmo tempo que a grande exposição antuerpense se despede do publico, despeço me eu d'ella, n'estas notícias. D'ella e da grande cidade.

Que aqui entre nós, se não fossem as bellezas da importante cidade e a amabilidade com que ali fui recebido, a minha despedida não seria muito saudosa, em vista do pessimo tempo que fez durante a minha visita.

A chuva cahia em torrentes, e como se fosse necesario molhar a cabeça para que o continuo banho aos pés, n'aquelles puros charcos em que se transformará toda a esplanada que rodeava as galerias, não me fizesse mal, o toldo de uma das barracas de cervejaria, sob o qual me abrigára, lembrou-se de ceder, vasando sobre mim um duche de seus 200 litros d'agua. Foi uma boa sensação.

Para evitar estes desastres não posso deixar de recomendar a ideia que um sujeito de Saint Nicolas suggeriu ao *Petit-Bleu*, jornal de Bruxellas. Isso sim que é um verdadeiro *clou* para uma exposição, n'um clima como o da Belgica.

Lembrou elle construir-se um grande soco d'alguns centos de metros de altura, no alto do qual uma máquina de grande força faria abrir um guarda-chuva colossal que abrigaria toda a exposição, ou mesmo toda a cidade, da chuva e do sol.

Isto é que é uma ideia genial e practica, que deixa a perder de vista a torre Eiffel, a roda girante de Chicago, o balão dirigivel que nunca se mecheu, e o palacio aereo que creio nunca sahiu da sua cadeira de braços, onde o vi assentado atraç da exposição.

Como seria agradavel a todos visitar uma exposição com um trastinho d'estes lá nas alturas! A todos, digo, menos aos fabricantes de chapeus de chuva, já se vê.

E já que me despeço de Antuerpia, deixem-me enviar d'aqui um aperto de mão aos que tão bem me receberam ali.

Primeiramente o *Comité da Imprensa* que punha as suas salas, a sua bibliotheca, á disposição de todos os collegas estrangeiros, e conseguira organizar as coisas

de tal forma que a apresentação do bilhete de convite com que me honrou servia pasmosamente para tudo.

Para entrar na exposição, nos seus diferentes bairros, nos museus, nas exposições parciaes, por toda a parte, bastava mostrar o bilhete, e todas as portas se abriam, e tudo se franqueava gratuitamente e com a maior amabilidade.

Quasi que se sentiam tentações de mostrar o milagroso bilhete ao pagar no hotel, ao tomar cerveja, ao comprar charutos, etc.

Que sirva isto de lembrança aos meus collegas de Lisboa por occasião das festas da descoberta da India.

A esta acariciadora recepção dos meus collegas belgas junta-se a amabilidade franca, como de velhos amigos, do Mr. Van Geetruyen, nosso delegado na exposição, do activo agente de transportes maritimos Mr. A. Manceau e de sua familia, e eis que já me não lembro das cargas de agua que me enxarcaram durante quatro dias.

A affeção enxuga o pranto, é maxima já sabida; fique-se sabendo tambem que ella serve para enxugar as mais valentes molhas da chuva.

Quem parte de Antuerpia caminho do Luxemburgo toma, regularmente, a via Malines-Bruxellas, pertencente á rede do Estado.

Eu, porém, que já conhecia esta linha, por onde fôra para cima, e que, sempre que posso, não percorro o mesmo caminho duas vezes, escolhi outra via, menos directa sim, mas mais interessante para o caso. Segui, pois, por Lierre, Aerschot, Louvain e Ottignies.

Convidava-me especialmente a seguir este itinerario o desejo de apreciar o serviço do Grande Central Belga, a companhia melhor organizada e mais importante da Belgica.

A linha do Grande Central segue nos mesmos carris da linha do Estado, n'um troço commun de uns 4 kilometros, e passada a estação de Berchem, suburbana de Antuerpia, destaca-se para a esquerda em direcção a Lierre, distante 14 kilometros d'aquella cidade.

N'este ponto, que é uma estação importante, deixamos á esquerda a linha que segue a Düsseldorf por Gladbach e Ruremond, pertencente tambem ao Grande Central e, descrevendo uma curva para passar o Nete sobre uma ponte, descemos então para Aerschot, por uma recta de uns 25 kilometros.

Aqui, duas outras linhas da mesma companhia veem reunir-se áquella por onde vamos.

Do norte vem a de Herenthals, que nos traz ao comboio uma inundação de passageiros da Holland, entre os quaes se destacam os pittorescos toucados das mulheres, feitos de finas rendas, e seguros em volta da cabeça por umas largas placas de prata, e em algumas de ouro, abrindo aos lados da testa como duas orelhas, touca que muitas trazem mesmo por debaixo do chapéu, o que, diga-se a verdade, é de um effeito detestável.

Da esquerda vem ligar ao nosso comboio o que vem de Maastricht, Aachen (Aix-la-Chapelle) e Colonia.

Dos passageiros d'esse, porém, poucos passam para o nosso, porque d'aquelles pontos a maior corrente é para Antuerpia, e os que vão para Louvain e Bruxellas teem linha mais directa por Liege.

Eu, porém, seguia para Louvain, e por isso tomei para o sul, galgando o meu comboio, por uma ponte, o Demer, e descrevendo uma curva para encontrar o valle do Dyle, pelo qual segue para Louvain.

Tendo partido de Antuerpia ás 9 h. 14 m. da manhã, eu confessso que cheguei a este ponto esfaimado.

São precalços de quem quer ver muito em pouco tempo, e de quem, como eu, antipathiza com o costu-

me que muitos passageiros teem de irem comendo gulodices ou pequenas coisas pelo caminho.

O meu sistema é outro, e não me tenho dado mal. Calcula-se a viagem para o dia; vê-se, pelo horário, onde ha paragem para refeição, e se não a ha, toma-se o primeiro comboio até um ponto onde se almoce, e espera-se ali outro para continuar a viagem, tendo-se a vantagem de ainda se ver alguma coisa da localidade e fazer um pouco de passeio depois da comida.

Bem entendido que isto só se pôde fazer nos percursos em que ha frequentes comboios no mesmo sentido.

Foi o que fiz d'esta vez.

Chegando a Louvain ás 10 h. 44 m., tive 1 h. 36 m. de paragem, tempo bastante para almoçar perfeitamente n'um restaurante no largo em frente da estação, e depois d'isso seguir a pé a larga rua da Estação até a *Grande Place*, vendo ali a rica e elegante fachada do *Hotel de Ville*, uma verdadeira maravilha, no estylo ogival, digna de ver-se, a egreja de S. Pedro do outro lado da praça com o seu bello portico do estylo gothico, e regressar n'um tremvia pela conta esquisita de doze centimos, da praça á porta da estação.

Retomado o comboio, eis-me caminho de Ottignies.

A linha segue sempre em terrenos planos, bem plantados e bem povoados, do que resulta que, em cada estação, mesmo em algumas de bem pobre apparence, entram ou sahem dezenas de pessoas. Em uma d'ellas entraram não menos de cem mulheres trazendo *todas* á cabeça uns cestos *todos* eguaes e *todos* cobertos com um pano de xadrez azul e branco. Fez-me admirar esta uniformidade e arrisquei-me a perguntar a uma, quando todas desceram na estação seguinte, o que levavam n'aquelles cestos.

Respondeu-me em puro flamengo; agradeci-lhe em francez e percebi bem que ella me entendeu tanto... como eu a percebera a ella.

A via corre sempre á esquerda do Dyle até Wavre, sitio notavel onde os prussianos foram batidos em retirada depois da notavel batalha de Ligny, em 1815, na ante-vespera da celebre victoria dos campos de Waterloo.

D'esta estação até o seguinte entroncamento a via é dupla e commum com a linha do Estado.

Em Ottignies passei para o comboio d'esta administração que vinha de Bruxellas e deixei aquelle em que vinha e que seguia a Charleroi.

Mais tarde me occuparei d'este resto da linha do Grande Central.

Exposições

Duas exposições se preparam para o anno proximo, e d'ellas acabamos de receber os respectivos prospectos directamente das respectivas commissões administrativas.

Uma é a

XIII Exposição de Bordeus

E feita sob a protecção e com o concurso do Estado, do departamento da Gironda, da municipalidade e da camara de commercio, e estará aberta de maio a novembro, sendo internacional, de bellas-artes, ensino, agricultura, industria, artes industriaes e arte antiga, e universal de vinhos, bebidas espirituosas e fermentadas, licores, electricidade e sciencias sociaes.

Dado este programma, seria de toda a utilidade que alguns dos nossos productores de vinhos concorressem ali, aonde por certo não deixarão de ir os vinhos hespanhos, italianos, allemaes, etc., ao lado dos quaes os nossos poderiam figurar com vantagem.

A Sociedade *Philomathica* que a promove, como já promoveu as doze que a antecederam, sendo a primeira em 1827 e a ultima em 1882, projecta dar-lhe o maior esplendor, construindo 35:000 metros quadrados de galerias e pavilhões, e plantando mais de 6 hectares de jardins.

A parte internacional será limitada á França e colônias, Inglaterra, Belgica, Suissa, Italia, Hespanha e Portugal; a parte universal admittirá productos de todos os paizes.

O comité de administração é composto dos srs. A. E. Haussler, engenheiro de pontes e calçadas, presidente; Henrique Brunet, negociante, vice-presidente; e J. Avril, engenheiro, secretario geral.

Estando o nosso paiz admittido, nomeadamente no primeiro grupo, será do peior efeito se elle ahi não se fizer representar.

Pela nossa parte, pômo-nos desde já á disposição dos nossos leitores, para lhes dar quantos esclarecimentos desejem, visto que estamos em relações com aquelle comité.

A outra é a

Exposição Universal de Amsterdão

Sob a protecção de S. M. a Rainha da Hollanda

Esta exposição será *universal* para todos os productos artisticos, scientificos e industriaes, que possam dar logar a transacções commerciaes, e *internacional* para tudo que se refere especialmente á *habitação*, sua construcção, mobilia e serviço, e ás *viagens*, tanto de recreio como de exploração e de utilidade.

O grande palacio da exposição, com os seus annexos, ocupará 4 hectares de galerias de ferro, dos quaes 920 metros de galerias principaes com 14 metros de altura e 25 de largura.

Deante da fachada monumental, que terá 225 metros, estender-se-hão 17 hectares de jardins luxuosos, onde se efectuará a exposição de arboricultura, floricultura, etc.

Os *clous* da exposição serão o *Restaurant electrico*, absolutamente servido por electricidade, supprimindo quasi por completo o elemento criado; o *Bazar universal*, onde se venderão os productos especialidades de cada paiz; e a *Rua cosmopolita*, em que se exhibirão as construcções de casas de todos os tempos e de todas as nações.

Haverá diplomas de *grand prix*, diplomas de honra, medalhas de ouro, de prata e de bronze, e menções honrosas. Além d'isto, os expositores de projectos e objectos que se relacionem com a habitação ou as viagens, terão participação n'um duplo concurso internacional, em que serão conferidas cruzes de honra e medalhas especiaes de ouro, prata e bronze.

A cidade de Amsterdão, a capital marítima da Hollanda, a interessante Veneza do Norte, como lhe chamam, por causa dos seus canaes, é hoje uma das cidades mais animadas da Europa, possuindo grandiosos edificios, bellos hoteis e theatros, um jardim zoologico, um museu ethnographico e outro artístico, sem rivaes na Europa.

O comité executivo é composto dos srs. M. N. A. Calisch, presidente; P. Geselschap, director; e F. Fockens, secretario geral.

Os objectos que concorreram á exposição d'Antuerpia podem ser transferidos para a de Amsterdão, onde serão recebidos e armazenados gratuitamente.

Não deixaria de ser util para alguns dos nossos productores fazer-se representar tambem n'este concurso,

attendendo á importancia da cidade em que elle se realiza como centro de operaçoes commerciaes, industriaes e financeiras.

Sendo a Hollanda uma nação altamente colonial, os productos da nossa Africa teriam ali bom cabimento ao lado das colonias vizinhas.

As nossas fructas preparadas para exportação, os vinhos licorosos, a cortiça, e outros productos, poderiam mais ou menos conseguir ali novos mercados, ou, pelo menos, tornar-se conhecidos, o que já de si compensa os pequenos gastos d'uma installação modesta.

Assembléa geral da Companhia Atravez d'Africa

Reuniu no dia 26 esta assembléa, presidida pelo sr. José Joaquim de Guimarães Pestana da Silva, secretariado pelo sr. José Antonio da Costa Vianna.

Foi dispensada a leitura do relatorio do conselho de administração, que hoje começamos a publicar, e que, assim como o parecer do conselho fiscal, foi distribuido, impresso, aos accionistas, sendo aprovados, bem como as contas do anno.

Procedendo-se á eleição do 1.º secretario da assembléa geral, e de um membro do conselho fiscal, foram eleitos: para o primeiro cargo, o sr. José Antonio da Costa Vianna; e para o segundo, o sr. Luiz Cândido da Veiga.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Le Portugal Financier. — Appareceu este novo collega que se propõe defender os interesses do commercio e da industria portugueza e tambem os do consumidor.

O seu artigo de apresentação torna-o sympathico, o que é um bom augurio; em phrase despretenciosa promette ser um jornal serio que se occupe com empenho e competencia dos interesses nacionaes.

É escrito em portuguez e francez.

Felicitamos o novo collega pela sua apparição, desejamos-lhe longa vida e agradecemos a visita á qual retribuimos.

A redacção é na rua de S. Paulo, n.º 9, Lisboa.

Manuel Pratique de l'Electricien, par E. Cadiat. Paris, Baudry et C.º, éditeurs, 15, rue des Saints-Pères.

Demos já noticia da apparição d'este livro, logo que o recebemos, sem o termos lido. Agora que a sua leitura nos tem proporcionado algumas horas de agradavel distracção, diremos que a nova edição d'este prezioso guia constitue uma obra indispensavel para todos que se dedicam á sciencia electrica.

E quando dizemos todos, não nos referimos aos electricistas só, mas aos curiosos mesmo, aos que por distracção querem pôr em pratica qualquer experencia, montar ou tratar de qualquer apparelho.

Não é um tratado cheio de sciencia profunda e de largas demonstrações sobre cada especialidade; é um guia de facil consulta, que em poucas palavras põe o leitor ao facto do ponto que deseja saber sobre sciencia electrica e suas applicações.

Além d'isso ha a certeza de encontrar n'este prezioso livrinho a descripção das mais recentes descobertas scientificas e os aperfeiçoamentos a que ellas teem chegado.

O capitulo sobre a illuminação electrica, por exemplo, é de um grande interesse para todos os que usam d'este meio de illuminação.

A parte respectiva ás correntes alternativas foi tambem muito cuidada, tratando-se n'ella de todos os novos processos ultimamente estudados.

Indicador de los caminos de hierro. — Publica-se com toda a regularidade no principio de cada mez, em Madrid — Santa Brigida, 1 — e tem ido melhorando cada vez mais este guia, que é o mais exacto dos que podem acompanhar o viajante n'aquelle paiz.

A direcção, a cargo do sr. D. Enrique de Latorre, empregado superior da companhia do Norte, é uma garantia da exactidão do *Indicador*, nos esclarecimentos que dá.

Os negocios da Companhia Real

Conforme se vê da nossa seccão *Carteira dos Accionistas*, está já anunciado o pagamento do coupon de 1893 das actuaes obrigações que teem direito á troca ou estampilhagem, conforme o convenio ultimamente aprovado por sentença do tribunal do commercio que aqui publicámos e passou em julgado em 23 do corrente.

O pagamento é feito mediante a apresentação dos dois ultimos coupons d'essas obrigações, vencidos anteriormente a 30 de junho de 1894, que não foram pagos; ficando caducos os tres coupons immediatamente anteriores, segundo o referido convenio.

Os coupons que teem de ser apresentados são os seguintes:

Obrigações de 3 p. c. 1.ª à 6.ª serie — n.ºs 65 e 66 — 7.ª serie n.ºs 6 e 7.

Obrigações de 4 p. c. — n.ºs 12 e 13.

Obrigações de 4,5 p. c. 1.ª serie (Beira Baixa) — n.ºs 13 e 14.

Obrigações de 4,5 p. c. 2.ª serie n.ºs 7 e 8.

Obrigações de 4,5 p. c. 3.ª serie — n.ºs 8 e 9.

O pagamento em Lisboa começo no dia 29, na sede da Companhia, ao cambio do dia, e sujeito ao imposto de rendimento de 10 p. c. em Portugal, nos seguintes termos:

4,8 francos por coupon e obrigaçao de 3 p. c. de qualquer serie.

6,4 francos por obrigaçao de 4 p. c.

15 francos por obrigaçao de 4,5 p. c. 1886 — Beira Baixa.

6 marcos por obrigaçao de 4,5 p. c. da 2.ª e 3.ª séries.

O pagamento é livre d'impostos ao fisco francez, que já estão deduzidos.

Quem apresentar só um coupon recebe a quantia acima, correspondente a esse coupon.

Na Alemanha é o pagamento feito em Berlin, Frankfurt e Darmstadt, pelo Banco do Commercio e Industria, e tambem, relativamente aos coupons das obrigações de 4,5 p. c. de 1889, pelas casas Mendelssohn & C.º e Rob Warschauer & C.º na seguinte razão:

15 francos por obrigaçao de 4,5 p. c. 1.ª serie, ao cambio de 81 marcos por 100 francos.

6 marcos por obrigaçao de 4,5 p. c. de 1889.

Em Paris o pagamento é feito nos Bancos de Paris e dos Paizes Baixos, Parisiense, Internacional de Paris; o Credito Lyonez, Comptoir Nacional de Desconto, Credito Industrial e Commercial, e Sociedade Geral; á razão de:

4,8 francos por obrigaçao de 3 p. c.

6,4 francos por obrigaçao de 4 p. c.

E da mesma forma em Londres ao cambio do dia.

Pagam na Belgica: o Banco de Brabant, a Caixa de Reportes e o Banco de Liège, á mesma razão de Paris.

Em Londres paga a casa Glyn, Mills, Currie & C.ª

Os coupons de 1894 serão mandados pagar pela nova administração a constituir. E para isso a companhia tem já no estrangeiro os fundos disponíveis necessários.

A assembléa geral dos obrigatários reúne-se em Paris no dia 3 de dezembro e em Frankfort no dia 29 de novembro, afim de elegerem 11 administradores, dos quais dois serão portugueses e domiciliados em Portugal. A assembléa geral dos accionistas verificar-se-há em Lisboa no dia 10 de dezembro para eleger: 5 administradores, 6 membros do conselho fiscal e o presidente e vice-presidente das assembléas gerais dos accionistas da Companhia.

E' natural que no meado de dezembro comecem a funcionar os novos corpos gerentes, cessando as suas funções a actual comissão administrativa.

E assim esta importante administração entrará na sua vida normal.

A respeito da eleição para os representantes dos obrigatários no novo conselho, diz a *Revue Economique et Financière* que ha accentuadas divergências, querendo os influentes das sociedades de crédito que sejam excluídos os técnicos, e estes os representantes d'aquelas.

A nossa opinião é inteiramente conforme com a de aquelle nosso colega: na actual situação o concurso de todos os esforços, todas as competências e boas vontades é necessário para se restaurar a companhia e pô-la a caminho de ser o que era o que devia ser e o que poderá ser ainda,—como dizem estrangeiros perfeitamente conhecedores de assumptos ferro-viários—a melhor companhia de caminhos de ferro da Europa.

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses

A comissão administrativa d'esta companhia tem a honra de informar todos os interessados, que por sentença do ex.º juiz presidente do tribunal de commercio de Lisboa, datada de 11 do corrente mês, e passada em julgado, foi homologada a convenção entre a mesma companhia e seus credores, assignada em Paris em 4 de maio ultimo.

N'estes termos podem os srs. obrigacionistas levantar, desde já, os depósitos que realizaram para a votação da mesma convenção; mas é conveniente recordar que esses depósitos tem utilidade, não só para a assembléa geral dos mesmos srs. obrigacionistas, que vai ser convocada, como para o pagamento dos coupons de 1893, e troca e estampilhagem ulterior dos mesmos títulos, tudo conforme os preceitos da dita convenção.

Companhia real dos caminhos de ferro portugueses, aos 24 de outubro de 1894.

Para cumprimento do determinado na base 14.º da convenção entre esta companhia e seus credores, assignada em Paris em 4 de maio ultimo, e homologada por sentença do ex.º juiz do tribunal de commercio de Lisboa de 11 do corrente mês, a comissão administrativa da mesma companhia tem a honra de prevenir os srs. obrigacionistas que vai ser paga a quantia correspondente aos coupons, ouro, relativos ao anno de 1893 das obrigações privilegiadas de primeiro grau trocadas ou estampilhadas:

Para evitar que o pagamento só se possa realizar depois da troca ou estampilhagem dos títulos; far-se-há nas caixas da companhia em Lisboa o mesmo pagamento contra a entrega dos dois últimos coupons vencidos antes de 30 de junho de 1894 das obrigações actualmente em circulação, mas com o direito de serem trocadas ou estampilhadas para ficarem obrigações privilegiadas do primeiro grau na razão de, por cada coupon apresentado:

4 francos e 80 cent. por obrigação de 3 % livre de imposto em França.

6 francos e 40 cent. por obrigação de 4 % livre também de imposto em França.

15 francos por obrigação de 4 1/2 % — 1886. Beira Baixa.

6 marcos por obrigação 4 1/2 % 2.ª e 3.ª series.

Este pagamento será feito em Lisboa ao cambio do dia e com a dedução de 10 por cento de imposto de rendimento em Portugal.

O pagamento em França Londres, Alemanha e na Belgica

será realizado nos cofres dos correspondentes da companhia rea d'accordo com os annuncios feitos em cada paiz.

Lisboa 27 de outubro de 1894.

A comissão administrativa da companhia real dos caminhos de ferro portugueses tem a honra de informar os srs. obrigacionistas e credores da mesma companhia, cuja situação se acha regulada pela convenção de 4 de maio de 1894, homologada por sentença do tribunal de commercio de Lisboa de 11 do corrente, passado em julgado, que são convocadas para se reunirem em assembléa geral no dia 3 de dezembro de 1894, às 4 horas da tarde, na sala des *Agriculteurs de France*, rua de Athenas n.º 8, em Paris, exclusivamente para o efeito da eleição de 11 administradores, em conformidade com os artigos 9.º, 48.º e 68.º dos estatutos.

Quatro dias antes d'esta data, isto é, em 29 de Novembro de 1894, às 11 horas da manhã, os portadores de obrigações de 4 1/2 % reunir-se-hão em Frankfort-sur-Main, Neu e Mainzerstrasse, n.º 59 para o efeito da eleição, em conformidade com os artigos 48.º e 68.º dos estatutos, de dois membros do Comité de Paris, os quais ficarão sendo, ao mesmo tempo, membros do conselho de administração. Se fizerem esta eleição, não poderão tomar parte na assembléa de Paris; em tal caso, esta ultima só elegerá nove administradores.

Todos os obrigatários que possuam ou representarem, pelo menos, vinte e cinco obrigações, tem direito a fazer parte na assembléa geral, depositando os seus títulos nas seguintes caixas:

Em Portugal:

Nas caixas da companhia, em Lisboa, e nas caixas dos seguintes estabelecimentos de crédito:

Banco de Portugal, Banco Commercial de Lisboa, Banco Lisboa e Açores, Banco Alliança e Banco Portuense.

Em França:

Nas caixas da companhia, na rua de Chateaudun 28, Paris, e nas caixas dos seguintes estabelecimentos de crédito:

Banque internationale de Paris, Banque de Paris et des Pays-Bas, Banque Parisienne, Comptoir National d'Escompte; Crédit Industriel & Commercial; Crédit Lyonnais; Société Générale pour favoriser le développement du commerce et de l'industrie en France; e Société Lyonnaise e de Dépôts et Comptes Courants;

Em Londres:

Nas caixas dos banqueiros Glyn, Mills, Currie & C.ª

Na Alemanha:

Nas caixas do Bank für Handel und Industrie, de Berlim, Darmstadt & Frankfort A/M.

Na Belgica:

Nas caixas dos Bancos de Brabant e Liégeoise.

Os bilhetes de admissão serão expedidos em vista dos recibos dos depósitos efectuados:

Na França, na Belgica e na Alemanha — em Paris na rua Chateaudun 28 pelos srs. Kergall, Administrador da companhia real dos caminhos de ferro portugueses, e Albert Lechat, membro da comissão administrativa da mesma companhia;

Na Alemanha — pelo Bank für Handel und Industrie, de Berlim, Darmstadt e Frankfort A/M;

Em Portugal — pela comissão administrativa da companhia, na sede social, sendo expedidos também pela mesma comissão os bilhetes de admissão relativos à dívida fluctuante, em conformidade com a alínea primeira do artigo 7.º dos estatutos.

Lisboa 27 de Outubro de 1894.

A comissão administrativa da companhia real dos caminhos de ferro portugueses, em obediência aos preceitos do art. 68.º dos estatutos que fazem parte da convenção da mesma companhia com os seus credores, homologada por sentença do ex.º juiz do tribunal de commercio de Lisboa de 11 do corrente mês e obrigatoria para a companhia e seus credores, nos termos do art. 7.º § 3.º do decreto com força de lei de 9 de novembro de 1893, tem a honra de convocar os srs. accionistas da mesma companhia para a assembléa geral que se ha de celebrar á 1 hora da tarde do dia 10 de dezembro proximo futuro, na sede da companhia em Lisboa, sendo a ordem do dia:

“1.º eleição de 5 administradores da companhia, dos quais 4 tem de ser portugueses, residentes no reino, em conformidade com o art. 9.º dos referidos estatutos;

“2.º eleição de 6 membros do conselho fiscal, em conformidade do art. 24 dos mesmos estatutos; e

“3.º eleição do presidente e do vice-presidente da assembléa geral, em conformidade com o art. 35 dos citados estatutos.”

Esta assembléa geral, segundo os preceitos do art. 28.º, compõe-se-há dos accionistas possuidores de 100 ou mais ações da companhia.

Para poder tomar parte na assembléa, devem as ações nominativas ter sido averbadas até o dia de hoje inclusivo, e as ações ao portador ser depositadas até as 4 horas da tarde do dia 25 de novembro proximo futuro.

Em Lisboa, na séde da Companhia;

Em Paris, nas caixas do Crédit Lyonnais, na Société Générale de Crédit Industriel e Commercial, na Société Générale pour favoriser le développement du commerce et de l'industrie en France e no Banco de Paris et des Pays-Bas;

Em Londres, nas caixas dos banqueiros Glyn Mills Currey & C.º

Em Berlim e Francfort, nas caixas do Bank fur Handel and Industrie.

Os bilhetes de admissão á assembléa serão passados pela comissão administrativa em vista das accções averbadas ou dos recibos dos depositos das accções depositadas.

A assembléa geral constitue-se e poderá validamente deliberar nos termos do art. 33.º dos estatutos.

Segundo a prescrição do art. 36.º dos mesmos estatutos, o numero de cincuenta accções dá direito a um voto, o de cem a dois, e assim successivamente, juntando-se um voto por cada cincuenta accções, não podendo nenhum accionista ter nem dele gar mais de vinte e cinco votos qualquer que seja o numero de accções que possuir.

Qualquer accionista pôde delegar n'outro o direito de tomar parte na assembléa geral, contanto que o procurador tenha assento na mesma assembléa.

A delegação deverá ser dada por meio de procuração, cuja assignatura será legalizada em França e na Alemanha pelo *maire* ou o commissario de polícia da communa ou por um tabellião e em Portugal e Hespanha por tabellião sem outra qualquer formalidade legal.

As procurações feitas em outro paiz estrangeiro deverão ser devidamente legalisadas.

Cada accionista pôde assim exercer o direito de um ou mais accionistas, com a condição, porém, de nunca exceder o numero de 25 votos por todos os accionistas que representar.

Segundo o art. 37.º dos estatutos, os accionistas residentes em paiz estrangeiro e que representarem, pelo menos, vinte e cinco por cento do capital social, pôdem fazer-se representar nos termos do art. 187.º do código commercial portuguez.

Lisboa 27 de outubro de 1894.

Determinando a *alínea 1.ª* da base *11.ª* da convenção da companhia real dos caminhos de ferro portuguezes com os seus credores, obrigatoria hoje tanto para estes como para a companhia pela sentença de 11 do corrente do Ex.ºº Juiz presidente do Tribunal do Commercio de Lisboa, que os coupons das obrigações correspondentes aos annos de 1891 e 1892 que não foram anunciados para pagamento ficarão caducos e sem valor, a comissão administrativa da mesma companhia tem a honra de anunciar a a todos os interessados que esses coupons, annullados e sem valor, são os seguintes :

Obrigações 3 1/2 % 1.ª a 6.ª série — coupons n.º 62, 63 e 64.

Obrigações 3 1/2 % 7.ª série — coupons n.º 3, 4 e 5.

Obrigações 4 1/2 % — coupons n.º 9, 10 e 11.

Obrigações 4 1/2 % — 1886 — (1.ª serie) — coupons 10, 11 e 12.

Obrigações 4 1/2 % — 1889 — (2.ª serie) — coupons n.º 4, 5 e 6.

Obrigações 4 1/2 % — 1889 — (3.ª serie) — coupons n.º 5, 6 e 7.

Outrosim declara que as obrigações amortizadas e os coupons anteriores aos acima descriptos, que foram anunciados para pagamento e que não apresentaram em tempo opportuno para receberem a sua importancia, e que não estejam prescriptos serão pagos agora e desde já nos mesmos termos em que seriam então:

Em Lisboa na séde da companhia.

Em Paris no escriptorio da companhia, rua de Châteaudun, 28;

Na Alemanha Banco für Handel & Industrie de Berlim ou suas succursaes.

O pagamento dos coupons de 1893 é feito nos estabelecimentos e pela forma indicada no annuncio de 27 de Outubro corrente.

Lisboa 31 de Outubro de 1894.

O vice-presidente da comissão administrativa servindo de presidente. — *Antonio M. P. Carrilho.*

BOLETIM FINANCEIRO

Bastante animada a quinzena que hoje findou, principalmente por causa das medidas de fazenda, apresentadas no parlamento, e pela anunciada emissão de um emprestimo de 12:000 contos, com garantia nos rendimentos das alfandegas do ultramar, para a aquisição de novos navios de guerra e reparações do material naval. Com relação ás primeiras, a sua base principal é a remodelação dos impostos existentes. O orçamento do actual anno económico apresenta-se salgado, sendo calculadas as receitas em 47:508 contos e as despesas em 47:323 contos, numeros redondos. O governo declara a situação económica e financeira sensivelmente melhorada.

As propostas de fazenda visam á rectificação do rendimento collectável das matrizes predias e a um mais exacto lançamento do imposto respectivo, á remodelação da contribuição sumptuaria e de rendas de casas, do imposto de registo, da decima de juros, dos quadros das repartições de fazenda (aumento de despesa), á alteração do regimen dos alcoões, a uma nova adjudicação do monopolio dos phosphoros e a mais uma revisão das pautas. Da adopção de todas estas medidas deve, segundo os calculos do governo, resultar um aumento de receita de 1:000 contos de reis pelo menos, o que quer dizer que o que realmente se vai fazer é aumentar os impostos.

O emprestimo para os navios de guerra parece não ser a formula mais conveniente e opportuna para se resolver a questão do melhoramento e reforço da marinha de guerra. A antecipação das hypothecas do rendimento das principaes alfandegas do ultramar parece ser de molde a originar reclamações e protestos por parte dos credores estrangeiros. As opiniões mais competentes e auctorizadas sustentam, que a formula mais adequada para se resolver o problema em questão seria recorrer á criação de dívida fluctuante interna ou externa por meio da qual se iria pagando successivamente a aquisição de material naval, fazendo o resgate pelas realizações dos créditos que o governo tem sobre diversas empresas particulares. Este plano afigura-se realmente mais pratico, mais barato e sobretudo mais em harmonia com a situação e recursos do paiz. Afigura-se-nos, pois, que proposta do governo, tal como se facha, não será aprovada pelas camaras.

O governo realizou um acordo com a companhia Loanda-Ambaca, para a regularização das suas dívidas ao tesouro por adiantamentos ou suprimentos recebidos. O contracto é um documento muito extenso, parecendo, em vista d'uma primeira leitura, que, sem deixar de ser vantajoso para a companhia, também melhora a situação do governo com relação a ella.

Na nossa bolsa o movimento não foi muito intenso, nem muito característico. As accções do Banco de Portugal tiveram uma ligeira baixa, o que se não justifica, sendo certo que este estabelecimento deve dar este anno um dividendo superior ao de 7 % anteriores. Frouxo o mercado das inscrições, regulando as de assentamento de 36,00 a 36,20, e as de coupon de 36,00 a 36,13. Não houve transacções nos titulos da dívida externa, que se conserva a 31,20. Melhoraram os preços das obrigações de 1888 (4 %) que atingiram 15:500 réis com pequeno movimento porém; as do emprestimo de 1890 (4 %) regularam a 41:500 réis (ass.) e 42:000 (coupon); as do emprestimo de 4 1/2 % estiveram a 47:200 réis (ass.) e 47:300 réis (coupon). As obrigações do crédito predial (6 % ass.) regularam a 93:100 réis e a 92:500 réis as de coupon.

As accções do Banco de Portugal oscillaram a 117:000 réis, regulando as do Lisboa & Açores a 96:100 réis, as do Commercial de Lisboa a 96:500 réis, as do Nacional Ultramarino a 96:500 réis, as dos Tabacos a 54:000 réis (dinheiro) e 55:000 réis (papel).

J. F.

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

	OUTUBRO															
	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
Bolsa de Lisboa:																
Inscrições assent..	36,10	36,03	-	36,10	36,00	-	36,20	36,20	36,20	36,10	36,00	36,00	-	36,00	36,00	36,00
* coupon	36,00	36,00	-	-	36,00	-	36,00	36,15	-	36,11	-	36,00	-	36,02	36,00	36,00
Dívida externa	31,60	-	-	-	-	-	-	32,00	-	-	-	-	-	-	-	-
Bolsa de Londres:																
3 % portuguez....	26,25	26,37	26,37	26,37	26,50	-	25,87	25,87	25,81	25,81	25,81	25,62	-	25,56	25,56	25,56
Bolsa de Paris:																
3 % portuguez ...	26,18	26,31	26,50	26,50	26,31	-	25,87	25,87	25,81	25,81	25,81	25,56	-	25,56	25,56	25,56

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

BOLSAS	TÍTULOS	1894 - OUTUBRO - DIAS													
		16	17	18	19	20	22	23	24	25	26	27	29	30	31
Lisboa...	ACÇÕES Comp.º Real Portugueza.	-	42.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	44.900	-	-
	OBRIG. Comp.º Real Port. 3 0/0	-	30.900	-	-	-	-	30.300	-	-	-	-	30.500	-	-
	» Comp.º Nacional	-	-	-	-	-	-	-	-	26.000	-	-	-	-	-
	» Atravez d'Africa	-	71.700	72.000	72.000	72.500	73.000	73.200	-	-	-	75.000	-	-	-
Paris....	ACÇÕES Comp.º Real Portugueza	53	-	-	55	54	56	-	-	-	-	-	-	-	-
	» Madrid-Caceres-Portugal	60	60	60	-	60	59,75	-	-	-	-	59,75	-	-	-
	» Norte de Espanha	129	125	122,50	122	129	127	126,25	123	125	126	-	-	-	-
	» Madrid-Zaragoza-Alicante	171,25	168	165	165,50	168	165	168	168,25	169	167	-	-	-	-
	» Andaluzes	215	205	210	-	210	213	207	212	210	207,50	-	-	-	-
	OBRIG. Comp.º Real Portugueza	138	138	137,50	135,50	135,50	133	133	133,75	133	132,75	132,75	130,50	132	132
	» C.º da Beira Alta	77,50	77,50	-	77,50	77,50	77,50	-	79,50	77	79	-	-	-	-
	» Madrid-Caceres-Portugal	190	190	190	187,50	181	186,50	183	183	184,50	183	183	183	183	-
	» Norte Espanha 1.º hypot.	289	287,25	286,50	286	287	289	289,59	287,50	286,50	286,50	-	-	-	-
Amsterd...	» Atravez d'Africa	-	63	-	63,75	64	-	63	63,50	-	-	66	67	67	67
Bruxellas.	» Atravez d'Africa	-	-	63,50	-	-	-	-	-	-	-	68	68	68	68
Londres ...	» Atravez d'Africa	-	67	67	67	67	67	67	67	67	67	67	68	70	70

Receita dos Caminhos de ferro portugueses e Espanhóis

Linhas	Período de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO							
		1894			1893			Totaes			Diferença a favor de				
		Kil.	Totaes	Kilometr.icas	Kil.	Totaes	Kilometr.icas	1894		1893	1894		1893		
COMPANHIA REAL	de a	Outubro	690	Réis 67.727.000	Réis 98.155	690	Réis 61.069.218	Réis 88.506	2.152.033.000	Réis 2.253.382.011	-	Réis 101.349.011			
Antiga rede	1 7	8 14	»	65.521.000	94.957	»	61.069.218	88.506	2.217.554.000	2.314.451.229	-	Réis 96.897.229			
enova não garantida	15 21	»	64.477.000	93.444	»	61.069.218	88.506	2.282.031.000	2.375.520.447	-	Réis 93.489.447				
Nova rede garantida	1 7	380	7.456.000	19.621	380	6.830.369	17.974	245.033.000	253.405.960	-	Réis 8.372.960				
18 14	»	6.673.000	17.560	»	6.830.369	17.974	251.706.000	260.236.329	-	Réis 8.530.329					
15 21	»	6.537.000	17.202	»	6.830.369	17.974	258.243.000	267.066.698	-	Réis 8.823.698					
17 23	Setemb.	475	19.050.000	40.105	475	16.427.100	34.583	526.951.135	535.801.013	-	Réis 8.849.880				
Sul e Sueste...	24 30	»	18.308.220	38.543	»	16.124.595	33.976	545.259.355	531.925.610	-	Réis 6.666.255				
1 7	Outubro	»	17.388.680	36.607	»	15.715.480	33.085	562.648.035	567.641.090	-	Réis 4.993.055				
25 1	Julho	353	15.398.089	43.620	353	15.353.527	44.060	439.232.617	447.300.853	-	Réis 8.048.238				
Minho e Douro.	2 8	»	18.304.853	51.846	»	16.559.534	46.940	457.554.464	463.860.389	-	Réis 6.305.925				
9 15	»	16.193.807	45.874	»	18.684.017	52.929	473.748.271	482.544.406	-	Réis 8.796.435					
17 23	Setemb.	253	6.829.094	26.992	253	7.022.424	27.756	194.939.243	208.543.866	-	Réis 13.604.623				
Beira Alta....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Nacional (Mirandella e Vizeu)....	10 16	Setemb.	105	1.564.937	14.904	105	1.744.007	16.609	41.622.405	47.991.202	-	Réis 6.368.797			
Norte de Espanha....	23 29	Setemb.	3553	Ps. 1.934.308	Ps. 547	3393	Ps. 1.993.590	Ps. 588	Ps. 64.810.428	Ps. 62.905.628	Ps. 4.904.800	-			
30 6	Outubro	»	1.860.266	525	»	1.838.877	542	67.368.569	64.744.505	2.624.064	-				
7 13	»	1.907.451	523	»	1.858.492	548	69.276.020	66.602.998	2.673.022	-					
Madrid — Zaragoza — Alicante....	1 7	Outubro	2672	1.408.821	415	2672	1.107.471	415	39.678.316	39.020.223	658.093	-			
8 14	»	1.438.852	424	»	1.173.346	439	40.812.168	40.193.570	618.598	-					
17 23	Setemb.	894	312.291	349	894	309.045	346	10.100.056	10.474.128	-	Réis 374.072				
Andaluzes....	24 30	»	359.170	402	»	360.357	403	10.459.227	10.834.486	-	Réis 375.259				
1 14	Outubro	»	533.082	596	»	631.686	707	10.466.172	10.992.310	-	Réis 473.862				
Zafra a Huelva.	8 14	»	180	46.566	259	180	56.806	316	2.120.446	1.909.306	210.830	-			
15 21	»	49.885	277	»	67.623	375	2.470.031	1.976.939	294.092	-					
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

HORARIO OFICIALMENTE CONFERIDO da partida e chegada de todos os comboios, em 1 de novembro de 1894

LINHAS DA COMPANHIA REAL		Lisboa R.-Fig.º	Fig.º-Lisboa R.	Leiria-Figueira	Figueira-Leiria	Pampilh.-Mang.	Mang.-Pampilh.	Beja-Faro	Faro-Beja
Part.	Cheg.								

<tbl_r cells="10" ix="4" maxcspan

O metropolitano de Paris

O ministro das obras publicas acaba de entabolar negociações com o conselho municipal sobre a construção do metropolitano. O governo está resolvido a dar garantia de juro; e a cidade cederia terrenos e a isenção de direitos para os materiais de construção.

As bases do acordo são:

O Estado concede às companhias do Este, Norte, Orleans, Oeste e Paris-Lyão-Mediterraneo, reunidas num syndicato especial, um caminho de ferro metropolitano, comprendendo: 1.º, a título definitivo, duas linhas diametrais, cujas direcções gerais se cortem em ângulo recto, mas que tenham, no centro, um troço comum e se reunam nas extremidades com a de cintura; 2.º, linhas concedidas a título eventual e sob reserva da declaração de utilidade pública.

Eis o traçado das duas arterias concedidas a título definitivo:

A transversal *norte-sul* passa pelas estações do Norte e do Este, pelas *Halles*, pelo *Hotel de Ville*, onde acaba de ser subterrânea, infletindo para este para atravessar o Sena, na *Halle-aux-Vins*, alcança o *boulevard Saint-Germain*, penetrando de novo na terra, vai a Cluny e desvia-se em ângulo recto para se unir à praça Médicis, com prolongamento da linha de *Sceaux*, que construirá uma linha de concordância com a de cintura.

A transversal *este-oeste* tem uma secção completamente aérea, que serve a linha de *Vincennes*, passa pelas estações de *Lyon* e de *Orléans* e liga-se à transversal *norte-sul* na *Halle-aux-Vins*.

As duas linhas tem um troço comum até Cluny, depois uma secção subterrânea até a esplanada dos Invalidos. O prolongamento da linha de *Moulineaux* é levado até o Campo de Marte, que uma nova secção liga à linha d'Auteuil perto da *Muette*.

A extensão de todas as secções é de 14 quilómetros, não compreendendo as ligações com a cintura nem os desdobramentos das vias julgados necessários.

Estas linhas são projectadas, parte em céu aberto num viaduto metálico ou em aterro (3.720 metros), parte em trincheira (985 metros), parte em subterrâneo (9.080 metros). A iluminação é por meio de electricidade. Calculam-se as despesas de construção em 100 milhões de francos.

O convenio concede a título eventual:

1.º Uma linha que, desligando-se da via *norte-sul* por uma dupla linha de concordância às *Halles* e ao *Hotel de Ville*, seguindo os cais da margem direita até a praça da Concordia, passando por baixo das ruas *Royale*, *Tronchet* e *Roma*, acabe na linha de cintura, ligando d'um lado em *Batignolles* e d'outro em *Clichy*;

2.º Uma linha que, desligando-se das vias da companhia do Este perto da ponte *Riquet*, e unindo-se perto da estação de *Strasburgo* com a secção *norte-sul*, seguindo o canal *Saint-Martin* e o *boulevard Richard-Lenoir*, passando pela praça da Bastilha, avenida *Dumesnil*, se une à secção *este-oeste* perto da rua de *Rambouillet*.

Estas linhas eventuais medem ao todo 14 quilómetros. O custo calcula-se em 85 milhões. Parece que, em vista da Exposição, a secção do *Hotel de Ville* à praça da Concordia será promptamente declarada de utilidade pública.

Assim, a Exposição seria posta em comunicação directa com todas as grandes linhas e com a rede parisiense em condições de poderem circular comboios frequentemente.

Se o producto líquido do metropolitano, aumentado com os pagamentos das companhias, for insuficiente para assegurar o juro dos empréstimos, a diferença será paga todos os anos pelo Estado a título de adeantamento.

As disposições técnicas do caderno de encargos são: linhas com duas vias; raio mínimo das curvas, 150 metros; declive máximo, 25 milímetros por metro; peso mínimo dos carris, 42 kilos. O syndicato terá a faculdade de aplicar, sob reserva de aprovação do ministro das obras públicas, qualquer modelo de tracção além das locomotivas a vapor.

A tarifa de passageiros no interior de Paris fixa-se em 10, 7 1/2 e 5 centimos por quilómetro, conforme a classe. O mínimo das passagens é: para um ou dois intervallos de estações, 40, 30 e 20 centimos por passageiro, conforme a classe; para três intervalos de estações e mais, 55, 45 e 30 centimos.

A tarifa de bagagens, mercadorias e gêneros, quer para o tráfego exterior quer para o local, é de 1 franco por tonelada e quilómetro.

Parece, porém, que a municipalidade faz grande oposição a este projecto!

LINHAS PORTUGUEZAS

Porto Alfandega. — O sr. ministro das obras públicas mandou ouvir as estações competentes acerca do ofício do Centro Commercial do Porto pedindo modificações nas tarifas do ramal do caminho de ferro entre as estações de Campanhã e a Alfandega.

Lourenço Marques. — A *Norddeutsche Zeitung*, ocupando-se da arbitragem do tribunal de Berne, no processo da questão do caminho de ferro de Lourenço Marques, disse serem tão elevadas as indemnizações pedidas pela companhia ingleza, que construiu a parte menor da linha, que parece ter em vista levar o governo português a renunciar aos seus direitos em tal linha.

Pela sua parte, o nosso governo declarou nas câmaras que não tinha aceitado proposta alguma relativamente àquela caminho de ferro, à sua exploração ou ao pagamento eventual de qualquer indemnização em que o tribunal arbitral de Berne pudesse vir a condenar o governo português.

O sr. ministro dos negócios estrangeiros acrescentou que o governo não podia presuppor a decisão do tribunal; que confiava plenamente na sua justiça e rectidão; e que não quizera por qualquer acto seu modificar, com o litígio pendente, a sua situação, quer de facto, quer de direito, perante o mesmo tribunal.

Referindo-se a estas declarações um jornal, bem informado diz que isto não significa que o governo deixe de pensar no futuro e de prever as eventualidades possíveis, sem que isso modifique por agora a sua posição, que tem de ser estritamente a de manter o *status quo* até o julgamento do tribunal arbitral.

* * * * *
A entrevista entre Cecil Rhodes e o presidente da república do Transvaal, acerca das negociações relativas às tarifas dos caminhos de ferro africanos, não deu bons resultados para o governo do Cabo.

Parece que o Transvaal declinou o entrar em quaisquer combinações com este governo, preferindo a linha de Pretoria a Lourenço Marques, como mais vantajosa aos seus interesses.

Assim, o Transvaal mantém nobremente os seus compromissos para comosco e defende bem os seus interesses, porque a nossa linha é o caminho mais curto e mais natural para o Oceano.

No dia 18 ficou ligada a nossa linha com a da Pretoria. E' agora que o desenvolvimento d'ella começará a manifestar-se e a justificar uma construcção que tantos sacrifícios nos custou e custará.

*
Os ultimos boletins de receitas, que temos presentes, dão os rendimentos em continua baixa, tendo decrescido de 20 contos a 2 o saldo a favor que havia em 1 de abril.

A receita até 24 de junho foi de 112:236\$300 réis contra 109:809\$209 réis em 1893.

O producto annual kilometrico orça por 3:000\$000 réis, o que é já muito lisonjeiro.

*
Diz a *Presse, Pretoria, South African Republic*:

«O sr. José Antonio d'Araujo, director do caminho de ferro portuguez de Lourenço Marques, acompanhado do seu secretario, o sr. Mongiardim Costa, está presentemente em Pretoria, tendo chegado da fronteira em comboio especial, onde foram esperados por mr. Middelberg, director do caminho de ferro Neerlandez, mr. Plate, chefe do trafego, e mr. Van Leenop, engenheiro do distrito.

Sabemos que o objecto da visita foi o sr. Araujo conferenciar com a companhia antes do seu regresso a Lisboa.

O sr. A. G. Paris foi esperar á fronteira o comboio especial e acompanhou aquelles funcionários portuguezes até Pretoria.»

LINHAS HESPAÑOLAS

A nova estação de Valladolid. — Em fins de novembro, ou principios de dezembro, deve ficar concluida a construcção da nova gare com que Valladolid vai ser dotada, em substituição da antiga estação que era feia e acanhada, ao passo que a nova reune toda a elegancia e conforto, e segundo opiniões abalisadas, é talvez mais bonita que a de Madrid, da mesma companhia.

A nova estação compõe-se de 5 corpos com uma fachada de 114 metros, ocupando o vestibulo 264 metros quadrados por 12 de altura; ali se acham as salas de bilheteiras, e despacho de bagagens.

À esquerda em um dos dois corpos recolhidos, cuja extensão é de 270 metros, acham-se as magnificas salas de espera, e á direita as salas de bagagens e outras dependencias.

Nos dois corpos extremos, de 24 metros, acham-se os escriptorios dos chefes e sub-chefes, telegraphos e outras dependencias.

O bufete é amplo e bem decorado. No centro da fachada principal figura um escudo com as armas de Valladolid e duas figuras allegoricas á industria e commercio.

Rodeia a estação um magnifico jardim com um enorme relgio ao centro, repuxos e marcos fontenarios.

A area total da nova estação é de 11:900 metros quadrados. O custo pôde calcular-se em 600:000 pesetas.

A maior parte das obras foi producto das industrias locaes.

Logo que terminem estas obras começarão as de Medina del Campo, cuja estação tambem se acha em deploravel estado.

Já não é sem tempo.

Cantábrico. — Com a proxima inauguração d'esta linha, projecta-se construir um tremvia a vapor entre Cabezón de la Sal e Comillas.

Medina del Campo a Zamora. — Esta companhia pagou 100:000 pesetas pelas expropriações que fez pelo prolongamento da linha até o porto de Vigo.

Actualmente acham-se empregados 93 operarios no dito prolongamento.

Jerez a Grazalema. — Dizem de Cadiz que já regressou a comissão que tinha ido tratar da juncção da linha de Bobadilla a Algeciras com aquella, que em breve se construirá.

Esta juncção será feito por um ramal de 30 kilometros.

Noguera-Pallaresa. — Dizem de Lérida que em diferentes povoações da província se preparam festejos para solemnizar o annuncio da proxima adjudicacão d'este caminho de ferro.

Cláño, Santa Ana a Soto del Rey e de Avilés a San Juan de Nieva. — Estas linhas, pertencentes á companhia do norte, foram inauguradas sem ostentação nem convite algum. O traçado, n'uma extensão de 20:700 metros, é arrojadissimo.

Alguns dos seus pontos são imponentes. *La Descolgada* é um d'elles. Tem este nome em razão de um enorme rochedo que se acha pendente sobre o rio Nalon, sendo tres vezes cruzado pela linha n'um espaço de 5 kilometros, por meio de elegantes pontes de 70 e 80 metros.

Para sustar a abobada d'um dos pequenos tunneis que ha ao longo da *Descolgada* foi preciso construir um muro de um metro de espessura, desde o leito do rio.

Bilbao a Durango e Durango a Zumárraga. — O presidente d'estas remeteu ao sr. Blas de Omoño, tabellão em Bilbao, todos os documentos necessarios, a fim de lavrar a escriptura de fusão entre as duas companhias, conforme o accordo tomado na assembléa geral dos accionistas, celebrada ha pouco para esse fim.

Valladolid a Ariza. — Em 17 de outubro o primeiro comboio percorreu com excellentes resultados esta nova linha.

No comboio iam, além de diversos deputados, o sub-director da companhia dos caminhos de ferro M. Z. A, um engenheiro e diversas pessoas distintas.

LINHAS ESTRANGEIRAS

INGLATERRA

Eis alguns dados sobre o caminho de ferro aereo de Liverpool:

A extensão d'esta linha é de 8 kilometros, tendo sido aberta á exploração em março de 1893.

O numero de passageiros transportados de julho a dezembro do anno passado foi de 260:000 em 1.ª classe e 1.240:000 em 2.ª.

Cada comboio compõe-se de duas carroagens em que viajam, em media, 50 passageiros. Cada carroagem tem 16 logares de 1.ª e 41 de 2.ª.

As receitas elevaram-se n'aquelle semestre de 1893 a 18:516 libras e as despesas a 13:720 libras.

O custo da construcção foi de 550:000 libras.

A tracção electrica custa á razão de 2 1/2 pence por trem-kilometro.

HUNGRIA

Está em construcção em Buda-Pesth um tremvia electrico subterraneo, o menos subterraneo possivel, porque, entre o nivel da rua e a abobada do tunnel, não ha mais que 60 centimetros.

Outra particularidade é a da estreiteza da via. O espaço que medeia entre as carroagens e as paredes do tunnel é de 20 centimetros, de forma que é de suppôr que aconteçam muitas desgraças se houver, como é natural, janellas, e viajantes que assomem a elllas.

O comboio não poderá sahir d'uma estação sem que as duas unicas portas se fechem, aparecendo no interior o nome da estação mais proxima.

É tambem um melhoramento que facil e util seria introduzir n'estes serviços por toda a parte.

RELATORIOS DE COMPANHIAS

Companhia real dos caminhos de ferro Atravez d'Africa

Relatorio do conselho d'administração

Apresentado á assembléa geral de 26 d'outubro de 1894

SENHORES ACCIONISTAS :

Satisfazendo ao disposto nos artigos 52.º e 53.º dos estatutos, temos a honra de submeter á vossa apreciação o relatorio dos actos da nossa administração até 30 de junho do corrente anno, data em que os livros accusam o seguinte :

Balanço da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Atravez d'Africa

Capital	3.600:000\$000
Accionistas	868:950\$000
Obrigações	8.471:700\$000
London & Brazilian Bank, Limited	427\$949
Letras a receber	6:150\$000
Obrigações em ser	1.627:830\$000
Diferença na emissão	1.856:835\$900
Crédores	1.165:957\$530
Encargo do art. 57.º do estatuto	120:000\$000
Fundo de reserva	120:000\$000
Mala Real Portugueza	180:000\$000
A transportar	4.660:193\$849
	13.357:657\$530

Transporte.....	4.660:193 \$849	13.357:657 \$530
Knowles & Foster... lib. 5,4,0	23 \$400	—
Contracto de construcção	7.339:090 \$820	—
Propriedades.....	55:430 \$572	—
Obrigações sorteadas por pagar	—	3:150 \$000
Moveis e utensilios	20:411 \$376	—
Banque d'Escompte de Paris	—	99 \$857
Fr. 554,77	191:145 \$357	—
Trustees..... lib. 42:476,14,11	—	327:769 \$636
Letras a pagar	1.392:484 \$822	—
Linha em construcção e material.....	4:417 \$639	—
Caixa	273:680 \$750	—
Penhor	—	273:680 \$750
Responsabilidade da Sociedade Constructora do Caminho de ferro d'Ambaca	—	273:680 \$750
Deposito do Banco de Portugal	14:742 \$107	—
Marcuard Krauss & C.º	1:040 \$220	—
Fr. 5,779	173:793 \$017	—
Sociedade constructora do Caminho de ferro d'Ambaca	—	164:096 \$156
Pagamento de coupons.....	—	—
Réis... 14.126:453 \$929	14.126:453 \$929	—
<i>Esclarecimentos.</i>		
ACTIVO		

Accionistas

Importancia de 40:000 accções	3.600:000 \$000
Menos:	
50 % chama- dos e rece- bidos sobre a totalidade das accções ..	1.800:000 \$000
50 % recebi- dos pela li- beração de 20:690 ac- ções	931:050 \$000
	2.731:050 \$000
	868:950 \$000

London & Brazilian Bank, Limited

Saldo	—	427 \$949
Letras a receber	—	6:150 \$000
Importancia em carteira	—	—
Obrigações em ser	1.118:250 \$000	—
2:485 de 400 \$000	509:580 \$000	1.627:830 \$000
5:662 de 90 \$000	—	1.856:835 \$900
Diferença na emissão	—	—
Com relação ao nominal	—	—
Encargo do art. 57.º do estatuto	—	120:000 \$000
A importancia do deposito le- vantado da Caixa geral dos depositos, levada a fundo de reserva em virtude do art.	—	—
57.º do estatuto	—	—

Mala Real Portugueza

Importancia d'accções	—	180:000 \$000
Knowles & Foster	—	23 \$400

Contracto de construção

Pago á Sociedade Constructora do Caminho de ferro de Ambaca:	360:000 \$000	7.339:090 \$820
Adiantamento primitivo.....	6.979:090 \$820	—

Construcção de 260 kilometros	—	—
Linha em construcção e material	—	—
Importancia de trabalhos a ex- ecutar nas secções a abrir e do material junto da obra ..	—	1.392:484 \$822
Propriedades	—	55:430 \$572
No Porto e em Loanda	—	—

Moveis e utensilios	—	20:411 \$376
No Porto, em Londres e em Loanda	—	—

Trustees

Producto de obrigações em con- solidados e di- nheiro... lib.	5.629,16,0	25:334 \$100
Juros recebidos em dinheiro ..	381, 2, 8	1:715 \$101

Dinheiro para o coupon do 1.º de julho pro- ximo.....	36.465,16, 3	164:096 \$156
lib.,	42.476,14,11	191:145 \$357

Caixa

Em dinheiro	—	4:417 \$639
Penhor	—	—
O da Sociedade Constructora do Caminho de ferro d'Ambaca, no valor nominal de 2.140:868 \$575 réis pelo aval prestado pela Companhia a aceites, que representavam, em 30 de julho de 1893, réis 353:275 \$575 e se acham hoje reduzidos a	—	273:680 \$750
Deposito no Banco de Portugal	—	14:742 \$107
Saldo	—	1:040 \$220
Marcuard Krauss & C.º	—	173:793 \$017
Saldo	—	14.126:453 \$929
Réis...		

*(Continua).***ARREMATAÇÕES****Caminhos de ferro do Minho e Douro****Fornecimento de creosota**

Pelo presente annuncio se faz publico que, no dia 8 de novembro proximo á uma hora da tarde, na administração do primeiro bairro do Porto, e perante o respectivo administrador, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 200 toneladas de creosota para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de efectuar na caixa geral de depositos, ou na sua delegação n'esta cidade, o deposito provisorio de cento e vinte mil réis.

As condições da arrematação e do fornecimento poderão ser examinadas na secção dos armazéns 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 12 de outubro de 1894.

Fornecimento de carvão de pedra

Pelo presente annuncio se faz publico que, no dia 9 de novembro á uma hora da tarde, na administração do primeiro bairro do Porto, e perante o respectivo administrador, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de quatro mil e quatrocentas toneladas de carvão de pedra para máquinas locomotivas para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de efectuar na caixa geral de depositos, ou na sua delegação n'esta cidade, o deposito provisorio de seiscentos e dezeseis mil réis.

As condições da arrematação e do fornecimento poderão ser examinadas na secção dos armazéns 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, 15 de outubro de 1894.

Caminhos de ferro do Sul e Sueste**Fornecimento de fio de ferro**

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 3 de novembro proximo, perante a direcção dos ditos caminhos de ferro, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para o fornecimento de 4:000 kilogrammas de fio de ferro galvanizado para telegraphos.

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 outubro de 1894.

Fornecimento de campanulas de porcelana

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde de 6 de novembro proximo, perante a direcção dos ditos caminhos de ferro, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para adjudicação do fornecimento de 1:000 campanulas de porcelana de dupla saia e competentes supportes.

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 outubro de 1894.

**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.—Sor-
 det et Compagnie.
Covilhã.—José do Nascimento Arraiano—Casa de commissões.
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 commissões)
 —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 EXPÉRIENCE 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 Sasseti.

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

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

LISBOA **Hotel Avenida** — Maison de 1.^{er} ordre—vue splendide—salons pour familles—voitures—Avenida, 55—Propri. João da Matta, 1.^{er} cuisinier du Portugal.

LISBOA **Hotel Borges** — Chiado, 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 comércio, 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 famílias. Preços modicos. Mesa redonda às 4 e 6 horas da tarde, 600 rs.—Tres frentes. Praça de D. Pedro, 113.

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

CASCAES **Hotel Central** — De 1.^{er} ordre—Cuisine et service français—Salles de lecture et de conversation—Grand confortable—On parle toutes les langues.

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

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

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

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

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

TORRES VEDRAS **Hotel Natividade** — Largo de D. Carlos, 4 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, acoio 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. Boite aux lettres. Salles de lecture et de réception. Bains. Journaux.

PORTO **Hotel Continental** — R. Entreparedes (Frente à Ba- talha). Serviço de 1.st ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros, muito central.—Propri. Lopez Munhos.

PORTO **Grande Hotel America Central** — Um dos melhores da cidade, magnificas salas e quartos, banhos. Acoio 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 às 6 horas. Falla-se italiano, inglez, francez e portuguez.

SEVILHA **Gran Fonda de Madrid** — Principal estabele- cimento 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—Bellas 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 thea- trios. 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. 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

Augusto Blumenthal

HAMBURGO

Vapores directos entre

Hamburgo e Lisboa, Porto, Vigo, Coruña, Gijon, Santander, Bilbao, S. Sebastian, Pasages, Cadiz, Malaga, Cartagena, Alicante, 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 Espanha

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.

TINTURARIA

DE

P. J. A. CAMBOURNAC

14, Largo da Annunciada, 16

120, P. DE S. BENTO, 120

LISBOA

OFFICINAS A VAPOR

RIBEIRA DO PAPEL

Estamparia mechanica

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

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

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

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

TINTAS PARA ESCREVER

DE DIVERSAS QUALIDADES

Rivalisando com as dos fabricantes ingleses, alemaes e outros
por preço inferior

M. Gonsalves

Cirurgião-dentista

RESIDENCIA

L. do Calvario, 22, 2.º

CONSULTORIO

R. N. do Almada, 69, Lisboa.

FABRICA

DE

H. SCHALCK, SUCCESSORES

Calçada do Cascão — Lisboa

Premiado em todas as exposições — Depositos: em Lisboa

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

PRODUCTOS

Pregaria de ferro, cobre, zinco e latão, prego d'arame quadrado e redondo, carda 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. Capuzas para garrafas, boîtes e frascos em todas as cores e tamanhos.

Banhos do mar na Praia de Espinho PORTUGAL

Na linha ferrea de Lisboa a Porto (Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses) 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 **vizinha lagôa 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 18000 réis e 18200 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.



Estabelecimento Thermal

DOS MAIS PERFEITOS DO PAIZ

Abriu em 1 de maio

Excellentes aguas mineraes para a doenças de pele, estomago, garganta, etc.
Faz a 15 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, pulverisação, e aspiração, com gabinetes annexos e independentes para toilette. Para esclarecimentos, em Lisboa, rua do Alecrim 125

CALDAS DA FELGUEIRA

Grande Hotel Club

Abriu em 15 de maio

Magnificas accommodações

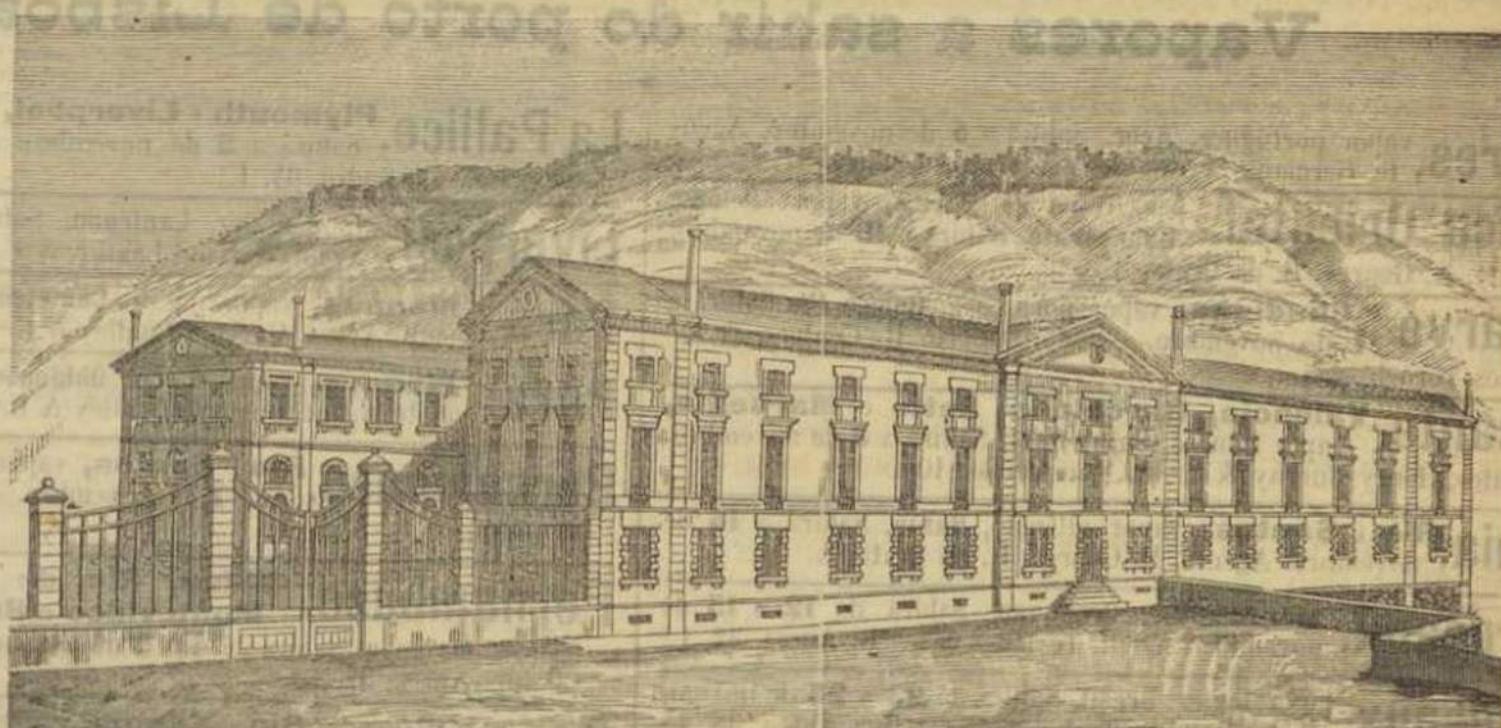
Desde 15200 réis
comprehendendo serviço,
club, etc,

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

As aguas engarrafadas
vendem-se nas pharmacias e drogarias, e no de-
posito geral Pharmacia Andrade, R. do Alecrim

CANNAS DE SENHORIM

Beira Alta



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.

EMPREZA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR

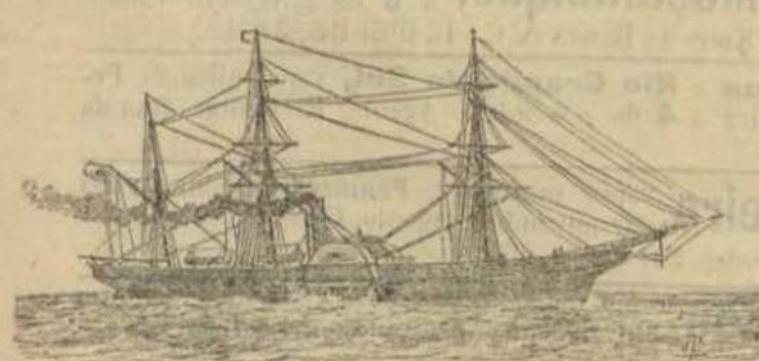
PARA O

ALGARVE E GUADIANA

CARREIRA OFFICIAL

O vapor Gomes IV

Commandante ROCHA JUNIOR. — Sahirá no dia 1 de novembro ás 9 horas da manhã, para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro, Olhão, Tavira e Villa Real de Santo Antonio. Para cerga, encommendas e passageiros, trata-se no Largo dos Torneiros n.^o 5 Alberto R. Centeno & C.^a



Red Cross Line



Pará e Manaus

Sahirá a 10 de novembro o paquete inglez

CAMETENSE

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

Vapores a sahir do porto de Lisboa

Açores, vapor portuguez, **Açor**. Sahirá a 5 de novembro. Agente, Germano Serrão Arnaud. Caes do Sodré, 84, 2.º

Africa Oriental, pelo canal de **Suez**, vapor alemão. **Bundesrath**. Sahirá a 16 de novembro. Agente, E. George, R. da Prata, 8.

Algarve e **Guadiana**, vapor portuguez, **Gomes IV**. Sahirá a 1 de novembro. Agente, Alberto R. Centeno & C.ª L. dos Torneiros, 5.

Alicante, **Valencia**, **Barcelona**, **Cette** e **Marselha**, vapor franez, **Saint-Paul**. Sahirá a 3 de novembro. Agentes, Henry Burnay & C.ª R. Fanqueiros, 10.

Bahia, **Rio e Santos**, vapor alemão, **Bahia**. Sahirá a 14 de novembro. Agente, E. George, R. da Prata, 8.

Bordeaux, vapor franez, **Orenoque**. Sahirá de 12 a 15 de novembro. Agent. Torlades & C.ª R. Aurea, 32, 1.º

Bordeaux, vapor inglez, **Brésil**. Sahirá de 23 a 25 de novembro. Agentes, Torlades & C.ª Rua Aurea, 32, 1.º

Brazil e **Rio da Prata**, vapor inglez, **Sorata**. Sahirá a 14 de novembro. Agentes, E. Pinto Basto & C.ª Caes do Sodré, 64, 1.º

Brazil, e **Rio da Prata**, vapor inglez **Thames**. Sahirá a 5 de novembro. Royal Mail. Agent. Knowles Rawes & C.ª R. d'El-Rei, 31 1.º

Copenhagen e **Baltico**, vapor dinamarquez, **Tejo**. Sahirá a 8 de novembro. Agente, E. George, R. da Prata, 8.

Dakar, **Pernambuco**, **Bahia**, **Rio de Janeiro**, **Montevideo** e **Buenos Ayres**, vapor franez, **Portugal**. Sahirá de 7 a 8 de novembro. Agent. Torlades & C.ª R. Aurea, 32, 1.º

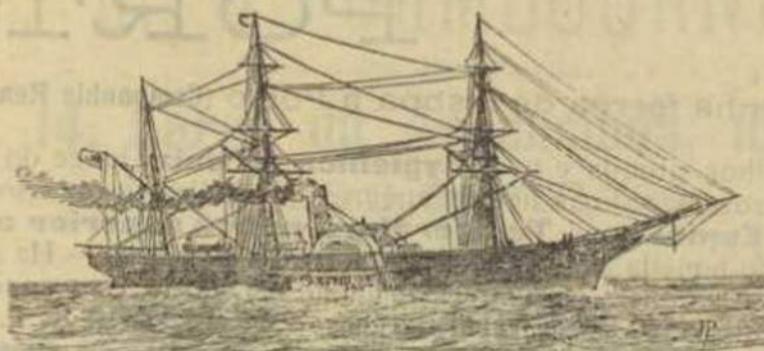
Dakar, **Pernambuco**, **Bahia**, **Rio de Janeiro**, **Montevideo** e **Buenos Ayres**, vapor franez, **Equateur**. Sahirá a 23 de novembro. Agent. Torlades & C.ª R. Aurea, 32, 1.º

Havre e **Anvers**, vapor franez, **Saint-Jean**. Sahirá a 4 de novembro. Agentes, Henry Burnay & C.ª R. Fanqueiros, 10.

Ilhas de Cabo Verde, **Bissau** e **Bolama**, vapor portuguez, **Bissau**. Sahirá a 2 de novembso. Agente, E. George, R. da Prata, 8.

Royal Mail

STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

BRAZIL E RIO DD PRATA

O paquete **THAMES** que sahirá a 5 de novembro

SOUTHAMPTON

O paquete **CLYDE** que sahirá a 6 de novembro

As accommodações para passageiros são inexcediveis em conforto, havendo a bordo d'estes paquetes todos os melhoramentos que se teem inventado para minorar os inconmodos 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 Ingleses, 23, 1.º

La Pallice, **Plymouth** e **Liverpool**, vapor inglez, **Liguria**. Sahirá a 5 de novembro. Agent. E. Pinto Basto & C.ª Caes do Sodré, 64, 1.º

Liverpool, vapor inglez, **Lanfranc**. Sahirá a 11 de novembro. Agent. Garland Laidley & C.ª R. do Alecrim, 10, 1.º

Pará e **Manaus**, vapor inglez, **Cametense**. Sahirá a 10 de novemb. Agent. Garland Laidley & C.ª R. do Alecrim, 10, 1.º

Pará e **Manaus**, vapor inglez, **Obidense**. Sahirá a 20 de novemb. Agent. Garland Laidley & C.ª R. do Alecrim, 10, 1.º

Pernambuco, **Rio e Santos**, vapor alemão, **Cintra**. Sahirá a 7 de novembro. Agente, E. George, Rua da Prata, 8.

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

Pernambuco, **Rio e Santos**, vapor alemão, **Lissabon**. Sahirá a 21 de novembro. Agente, E. George, R. da Prata, 8.

Portos de Moçambique, vapor inglez, **Trojan**. Sahirá a 6 de novembro. Comp. Union. Agentes, Knowles Rawes & C.ª R. d'El-Rei, 31, 1.º

Rio, **Paranagua** e **Rio Grande do Sul**, vapor alemão, **Pelotas**. Sahirá a 4 de novembro. Agente, E. George, Rua da Prata, 8.

Rio de Janeiro, vapor portuguez, **Peninsular**. Sahirá a 20 de novembro. Agente, Germano Serrão Arnaud. Caes do Sodré, 84, 2.º

Southampton, vapor inglez, **Clyde**. Sahirá a 6 de novembro. Royal Mail. Agentes, Knowles Rawes & C.ª R. d'El-Rei, 31, 1.º

Southampton, vapor inglez, **Pretoria**. Sahirá a 3 de novembro. Comp. Union. Agentes, Knowles Rawes & C.ª R. d'El-Rei, 31, 1.º

Valencia, **Barcelona**, **Cette** e **Marselha**, vapor franez **Saint-Mathieu**. Sahirá a 8 de novembro. Agentes, Henry Burnay & C.ª Rua dos Fanqueiros, 10.