

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

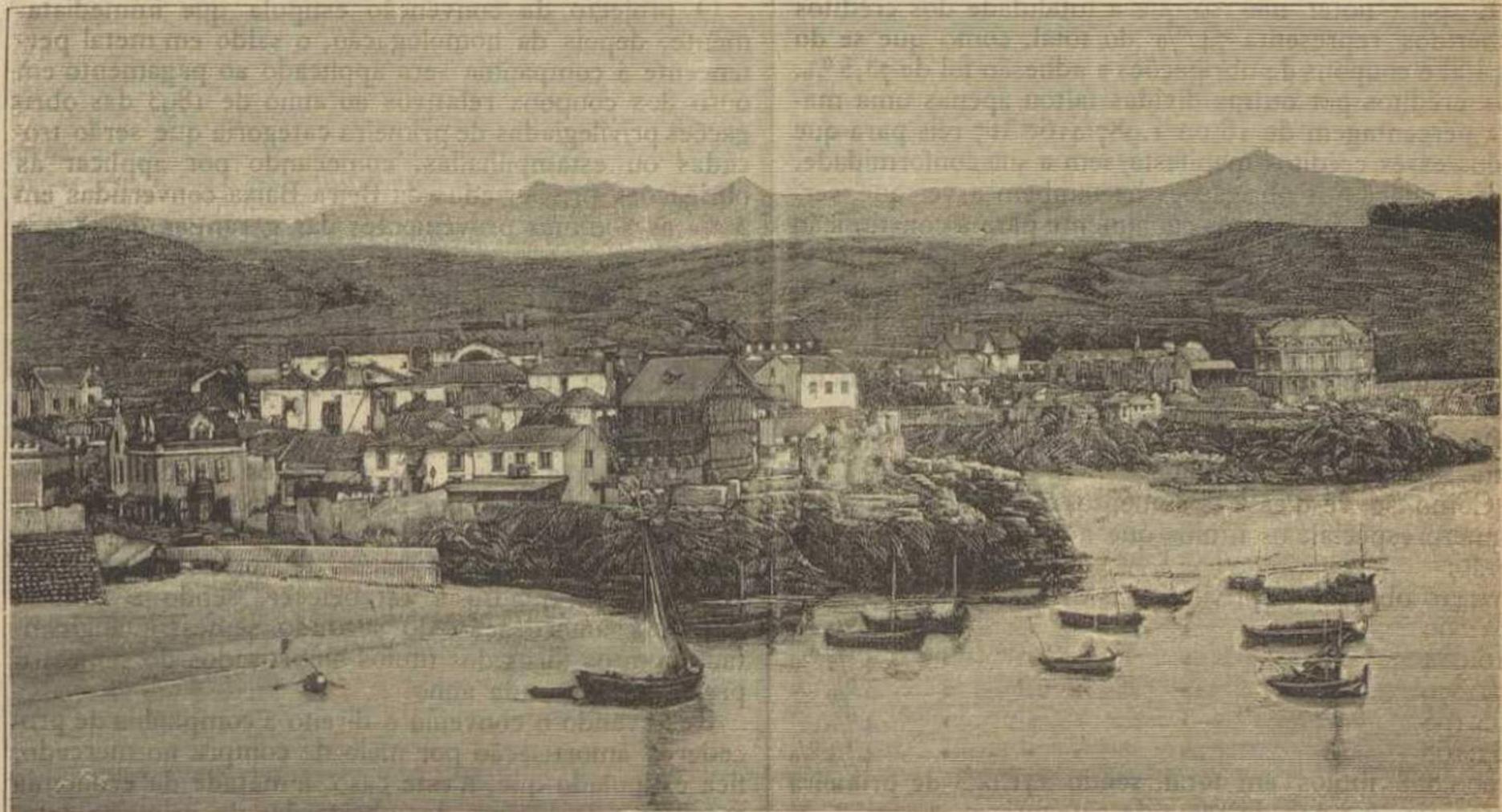
Proprietario director: L. DE MENDONÇA E COSTA — Engenheiro consultor: C. XAVIER CORDEIRO
Redactores: Madrid, D. Juan de Bona; Bruxellas, Alb. Urban, Eng.; Rio de Janeiro, Hippolyte de Baère, Eng.

REDACÇÃO — Rua do Loreto, 43 — LISBOA

SUMMARIO

Os negócios da Companhia Real.
A Iluminação electrica da estação do Rocio.
Parte oficial.—Portarias de 1 e 7 de setembro.
Bilhetes baratos.
Thermas, campos e praias—VIII—Cascaes (ilustrado).
A Caixa Económica Portugueza.
Notas de viagem — V — De Bruxellas a Antwerpia.
Honrosa nomeação.
Carteira dos accionistas.
O nosso novo boletim financeiro.
Revue de la Bourse de Paris, par L. C.
Boletim financeiro, de Lisboa, por J. F.
Situación dos fundos portuguezes nas bolsas de Lisboa, Londres e Paris.

Cotações dos títulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro.
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhóes.
Horário dos comboios em 16 de setembro.
Os caminhos de ferro da Europa em 1 de janeiro de 1893.
Novas locomotivas de mercadorias.
Linhas portuguezas—Lourenço Marques—Mondego—Novo funicular em Lisboa—
Linha no Algarve—Louvor mercêdo.
Linhas hespanholas—Transversal—Zafra a Huelva.
Linhas estrangeiras—Grã-Bretanha—Suissa—Brazil.
Patentes de Invenção.
Avisos de serviço.
Arrematações.
Casas recomendadas.
Agenda do viajante.
Anúncios.
Vapores a sahir do porto de Lisboa.



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

Os negócios da companhia real

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

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

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

O resultado da consulta aos credores foi o seguinte:

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

débito de.....	79.807:275#000
----------------	----------------

Creditos diversos, incluindo o do governo	12.433:184#395
---	----------------

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

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

Os resultados conhecidos hoje são os seguintes:

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

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

591:851 obrigações que, com os 5 coupons vencidos e não pagos até o fim do anno de 1893, representam 57.722:907.375	menos 5:117 coupons que faltavam nas obrigações depositadas 10:361.925
---	--

57.712:545.450

Dívida fluctuante — quer ao governo portuguez quer a outros credores, incluindo companhias hespanholas e garantias de juro 10.445:768.078

Total dos créditos que aprovaram o convenio 68.158:313.528
--

Importancia, como acima, dos 2 terços dos créditos contra a companhia chamados a votar a convenção 61.493:639.597

Excesso do valor adherido 6.664:673.931

E' para notar não só que a totalidade dos créditos adheridos representa 74 % do total, como que se do capital e coupons de obrigações a adhesão foi de 73,5 %, dos créditos por outras dívidas faltou apenas uma magra percentagem de 16 ou 1.987:416.317 réis para que todos esses créditos manifestassem a sua conformidade.

Em relação às obrigações ha também a ver que, servindo os depósitos feitos igualmente para a constituição da assembléa dos obrigatários que tem que reunir-se em Paris, aquella reunião terá toda a força do numero, visto estarem n'ella representadas quasi as tres quartas partes dos titulos, facto que se pôde bem considerar extraordinário e que dará a essa assembléa toda a autoridade para, entre si, nomear os seus delegados.

Vejamos agora quais serão os encargos da companhia, aprovado o convenio:

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

492:410 obrigações privilegiadas de 1.ª categoria 3 %

32:599	»	»	»	»	4 %	
16:084	»	»	»	»	4 1/2 %	
371:379	»	»	»	2.3	»	3 %
65:198	»	»	»	»	4 %	
32:168	»	»	»	»	4 1/2 %	

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

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

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

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

Para cobrir a dívida fluctuante 59.620
--

Para a dívida ao Thesouro 72.718
--

Para os caminhos de ferro de Cáceres e Oeste 50.000

Para o Grande-Central Hespanhol 13.714
--

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

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

Ficando em carteira para reserva extraordinaria 14.867
--

Aquelles 477.543 titulos ao juro de 15 francos representam 7.163.145

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

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

Total dos encargos, fr. 8.177.015 Reputando o cambio a 30 % ha que aumentar a esta verba a de 2.453.105
--

O que prefaz o total de 10.630.120
--

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

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

Liquido 9.658.450

Mais as garantias de juros das linhas subsidiadas 2.227.000

Total 11.885.450

Para a verba supra 10.630.120

Fica disponivel, francos 1.255.330
--

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

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

A segunda base do projecto estipula que, desde 1898, haverá a retirar dos productos líquidos annuais da companhia a somma necessaria para amortisar em 75 annos, ao par de 500 francos ouro, as obrigações de cada categoria por meio de sorteios semestrais segundo um quadro a estabelecer, sendo a somma afecta á amortiseração do segundo semestre aumentada com os juros dos titulos amortisados do semestre precedente de cada anno.

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

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

PRIMEIRA CATEGORIA

Obrigações 3 % a frs. 1.833.980 × 492.410 = frs. 903.070
--

» 4 » » 1.114.5 × 32.599 = » 36.287

» 4 1/2 % » 0.860.52 × 16.084 = » 13.840
--

Total » 953.197

Augmento de 30 % de cambio » 285.959
--

Encargo para amortiseração » 1.239.156
--

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

A illuminacão electrica da estação do Rocio

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

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

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

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

O adjudicatario tinha a fornecer o seguinte:

Para a installação da estação:

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

Para illuminar o tunnel:

1 machina de 4 cavallos; 1 dynamo de 30 ampères e 110 volts; 1 commutador para 30 ampères; 1 regulador para dynamo; 2 córta circuitos para 30 ampères; 4 córta-circuitos para 8 ampères; 30 lampadas de 16 vellas e 100 volts, destinadas à illuminacão do tunnel na parte onde se fazem as manobras, isto é, em 150 metros de extenção.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PARTE OFICIAL

Minisrario das Obras Publicas Commercio e Industria

Repartição de caminhos de ferro

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

Considerando que a legitima interpretação da condição 44.^a do alvará de 8 de novembro de 1888, não pôde conduzir o governo a auctorizar a transferencia incondicional da concessão, nem o obriga a, em qualquer época, auctorizar qualquer transferencia,

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

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

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

Para o director das obras publicas do districto de Coimbra.

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

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

Para o director fiscal da exploração de caminhos de ferro.

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

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

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

Para o director fiscal de exploração de caminhos de ferro.

Bilhetes baratos

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

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

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

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

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

Os preços são baratissimos: 2.^a classe 4000 réis de Lisboa ao Porto ou 4700 a Braga.

Brevemente aparecerão os cartazes.

THERMAS, CAMPOS E PRAIAS

VIII

Cascaes

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

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

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

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

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

São assim em geral as nossas praias.

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

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

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

dar que poucos sitios ha que mais encantem os visitantes.

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

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

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

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

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

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

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

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

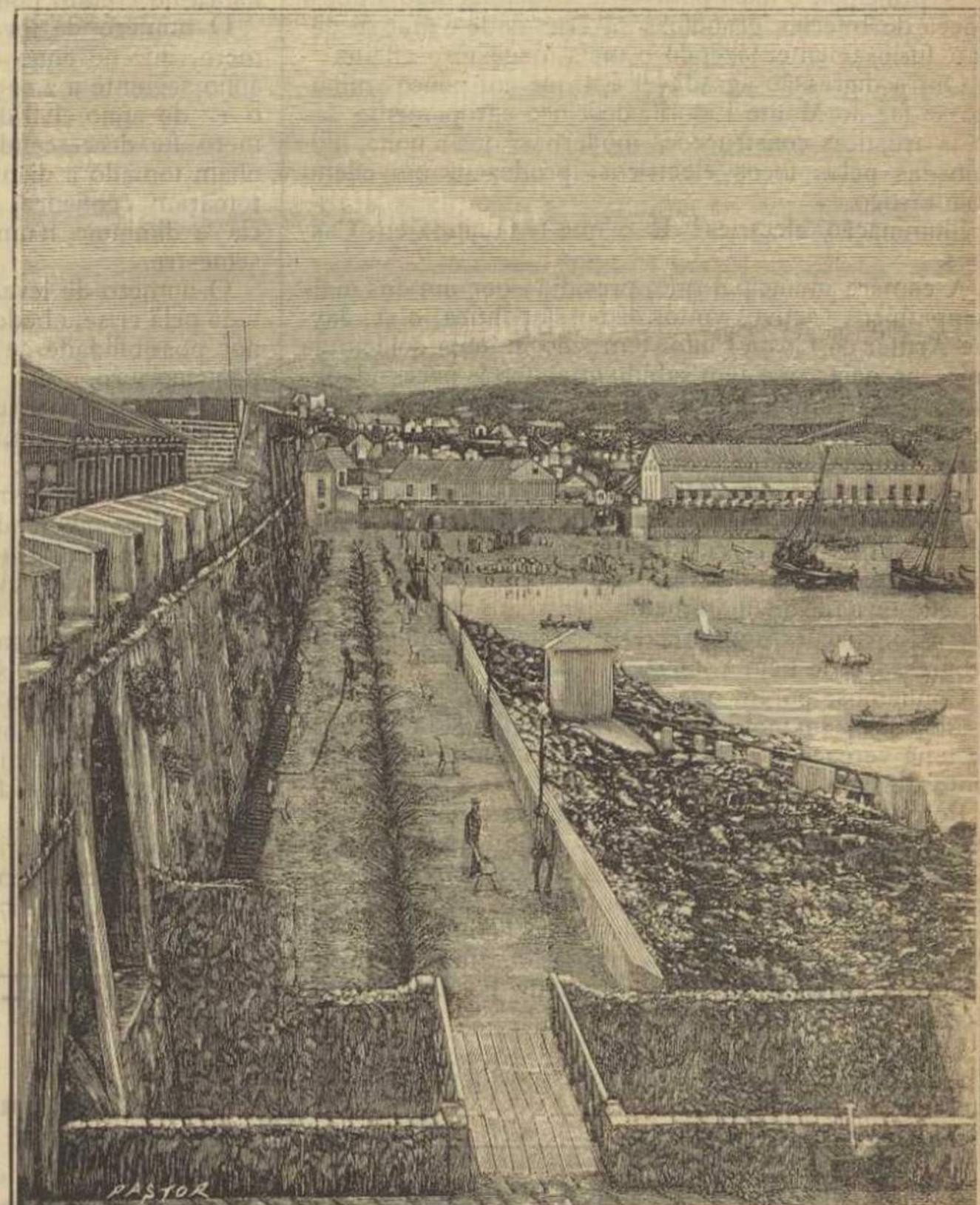
A seguir vemos o elegante *chalet* do sr. duque de Loulé, tambem sobre rochedos á beira-mar; depois na estrada da Bocca do Inferno as formosas casas do sr. Pindella, de originalissima architectura no genero das antigas casas do Minho, com uma grande varanda so-

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

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

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

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



O passeio D. Maria Pia, em Cascaes

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

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

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

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

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

Bellos passeios se podem realizar aos arredores da galante villa.

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

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

Illuminação electrica! É o que falta ainda em Cascaes.

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

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

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

Honra lhe seja.

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

A Caixa Económica Portugueza

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Resumindo o periodo dos sete annos a que a estatística se refere, vemos que a importancia total da entrada foi de 11.676:979⁷²²⁸ réis e o da despesa 10.526:703⁷¹⁵⁸ réis.

NOTAS DE VIAGEM

V

De Bruxellas a Antuerpia

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Lá fóra só com rarissimas exceções os passageiros pôem o pé na via.

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

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

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

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

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

Em todos os expressos ha carroagens das tres classes, e em alguns ha tambem, nas grandes linhas, veiculos de corredor lateral de 1.^a e 2.^a classe, com lavabo, w. c. e todas as commodidades.

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

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

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

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

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

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

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

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

Honrosa nomeação

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

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Através d'Africa

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

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

O nosso novo boletim de Paris

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

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

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

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

REVUE DE LA BOURSE DE PARIS

Paris, 12 Septembre 1894.

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

Les cours du 3% à 104.47 1/2 fr. ont fait surgir de nouveau l'idée d'une conversion en 2 1/2 ; mais si le gouvernement avait réellement l'intention de procéder à cette colossale opération, elle ne pourrait en tous cas n'avoir lieu qu'au printemps prochain.

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

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

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

Les fonds Hongrois sont fermes.

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

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

Le Brésilien 4% se négocie à 74,85 fr. ; on espère, paraît-il à Londres un prochain emprunt extérieur.

Le Groupe de Valeurs de Crédit est également mouvementé. La Banque de France se maintient facilement à 3.950 fr.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

L'émission de 650.000 actions de 100 francs de la Compagnie Nouvelle du Canal de Panamá en formation au capital de francs 65.000.000 est annoncée pour le 22 Septembre ; 300.000 actions seulement sont offertes avec droit de préférence aux porteurs de titres de l'ancienne Compagnie Universelle du Canal Interocéanique. Les souscripteurs devront verser 25 fr. en souscrivant et 25 fr. le 15 Octobre 1894.

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

L. C.

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

AGOSTO

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

BOLETIM FINANCEIRO

Lisboa, 15 de setembro de 1894.

Durante a quinzena foi melhorando o aspecto do nosso mercado interno, notando-se uma certa reanimação nos negócios e paralelamente mais alguma facilidade nas operações de desconto que tão necessarias se lhes tornam. Os saques das colônias foram avultados, mas nem por isso deixaram de obter prompta colocação por taxas concorrentes com as do Banco de Portugal. Entrou em plena actividade o negocio dos cereais, mas até aqui essa actividade não prejudicou as condições de facilidade que acima apontamos. O mercado dos cambios tem corrido bastante animado, tendo-se mesmo feito antecipações para pagamentos a realizar no proximo mês, aproveitando-se, além disso, a melhoria dos cambios para realizar disponibilidades para proximas operações. O chéque sobre Londres chegou a ser adquirido ao 41 1/8, mas depois, satisfeitas as exigências momentaneas, os preços fizeram o natural desvio, tornando-se o mercado menos firme, havendo poucos vendedores de chéques sobre Londres a 40 7/8 e 40 15/16. As letras bancarias sobre Londres (90 d.) que se cotavam a 40 5/8 subiram depois a 40 7/8.

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

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

As acções do Banco de Portugal ficam a 116 7000, as do Lisboa & Açores a 91 750, as do Commercial de Lisboa a 92 7000 e as do Ultramarino a 60 700.

Chegou uma nova remessa de açúcar da Companhia do Assucar de Moçambique, cujas acções regulam a 8 700. Esta companhia tem futuro, sobretudo se for bem administrada e a sua gerencia industrial for escrupulosa e activa.

No mercado apareceu um lote de 40 acções do Banco Lusitano ao preço de 2 750, sem compradores.

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

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

J. F.

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

BOLSAS	TÍTULOS	1894 - SETEMBRO - DIAS														
		1	3	4	5	6	7	8	10	11	12	13	14	15	-	
Lisboa . . .	ACÇÕES Comp.ª Real Portuguesa . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	OBRIG. Comp.ª Real Port. 3 0/0 . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	» C.ª Real Port. 4 1/2 0/0 . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	» Comp.ª Nacional . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	» Atravez d'Africa . . .	-	-	-	-	71.000	-	-	-	71.000	-	-	-	-	-	-
Paris . . .	ACÇÕES Comp.ª Real Portuguesa . . .	-	52	51	52	52	-	-	52	-	-	-	-	-	-	-
	» Madrid-Caceres-Portugal . . .	-	54	-	54	55	54	54	-	54	55	55	55	55	55	-
	» Norte de Espanha . . .	105	140	115	140	112,50	110	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	» Madrid-Zaragoza-Alicante . . .	146	151	152	155	155	152	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	» Andaluzes . . .	-	165	170	170	175	177,50	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	OBRIG. Comp.ª Real Portuguesa . . .	132	132,50	133	133,50	133	133	133	131,25	131	130,75	132,50	132	132	-	-
	» C.ª da Beira Alta . . .	74	74	74	76	78	78	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	» Madrid-Caceres-Portugal . . .	172	172,50	172,50	172,50	173	173	173	175	175	175	175	175	175	-	-
	» Norte Espanha 1.ª hypot. . .	274,50	274	274,50	275	276,50	276	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Amsterd..	» Atravez d'Africa . . .	61,25	61,25	62	-	61	61,75	-	61,42	61,75	-	61,06	61,75	61,75	-	-
Bruxellas.	» Atravez d'Africa . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	61	-	-

Receita dos Caminhos de ferro portugueses e espanhóis

Linhas	Período de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO					
		1894			1893			Totais			Diferença a favor de		
		Kil.	Totaes	Kilometrías	Kil.	Totaes	Kilometrías	1894	1893	1894	1893	1894	1893
COMPANHIA RENAISSANCE	de a		Réis	Réis	de a	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
Antiga rede e nova não garantida.	20 26 Agosto	690	69.613:000	100:888	690	67.540:016	97:840	1.750.940:000	1.837.211:535	-	106.274:535	-	-
	27 2 Setemb.	»	66.690:000	96:652	»	67.346:769	97:604	1.817.634:000	1.924.558:304	-	106.924:304	-	-
Nova rede garantida.	20 26 Agosto	380	8.952:000	23:557	380	9.010:407	23:711	192.772:000	200.931:404	-	8.159:404	-	-
	27 2 Setemb.	»	8.925:000	23:486	»	9.049:895	23:895	241.697:000	209.981:299	-	8.284:299	-	-
Sul e Sueste . . .	6 12 Agosto	475	18.043:820	37:986	475	15.555:850	32:749	414.506:135	438.127:565	-	23.621:430	-	-
	13 19 »	»	17.425:420	36:684	»	13.798:950	29:050	434.931:255	451.926:515	-	19.995:260	-	-
	20 26 »	»	18.608:720	39:176	»	16.178:780	34:060	450.539:975	468.105:295	-	17.565:320	-	-
Minho e Douro . . .	- - -	353	-	-	353	-	-	-	-	-	-	-	-
	30 5 Agosto	253	6.007:374	23:744	253	6.105:965	24:134	150.344:289	163.465:761	-	13.124:472	-	-
Beira Alta . . .	6 12 »	»	5.616:709	22:200	»	5.967:393	23:586	155.957:998	169.433:154	-	13.475:156	-	-
Nacional (Mirandella e Vizeu) . . .	13 19 »	»	4.929:405	19:483	-	5.758:426	22:760	160.887:403	175.191:580	-	14.304:177	-	-
Norte de Espanha . . .	12 18 Agosto	3553 Ps.	1.751:777 Ps.	495	3393 Ps.	1.773:770 Ps.	552 Ps.	53.837:209 Ps.	51.482:462 Ps.	2.354:747	-	-	-
	19 25 »	»	1.746:606	496	»	1.761:518	519	55.583:815	53.243:980	2.339:835	-	-	-
Madrid — Zara — Gozo — Alicante . . .	20 26 Agosto	2672	957:100	358	2672	948:934	348	33.255:183	32.704:050	531:133	-	-	-
	27 2 Setemb.	»	1.001:245	374	»	998:837	373	34.256:428	33.702:887	533:541	-	-	-
Andaluzes . . .	6 12 Agosto	894	292:921	328	894	301:307	337	8.211:122	8.648:570	-	437:448	-	-
	13 19 »	»	293:258	328	»	297:316	333	8.504:381	8.946:087	-	441:706	-	-
Zafra a Huelva . . .	20 26 Agosto	180	59:089	328	180	58:065	223	1.704:731	1.521:505	180:226	-	-	-
	27 2 Setemb.	»	57:790	321	»	60:317	335	1.759:521	1.581:821	177:700	-	-	-

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

Lisboa R.-Porto	Porto-Lisboa R.	Lisboa R.-Cintra	Cintra-Lisboa R.	Fig.-B. Amieira	B. Amieira-Fig.	Pampilh.-Mang.	Mang.-Pampilh.	Porto-Valença	Valença-Porto
Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.
8-45 t. 7-20 m.	2-45 t. 4-30 m.	7- 0 m. 8-11 m.	5-15 m. 6-18 m.	8-0 m. 8-26 m.	10-45m 11-12m.	6-35 t. 9-47 t.	9-45 m. 12-54 t.	8-20 m. 1-26 t.	2-40 m. 8-19 m.
0- 0 t. 10-30 m.	7- 0 t. 5-30 m.	9-51 m. 7-30 m.	8-40 m. 9-51 m.	9-30 t. 4-33 t.	11- 0 m. 12- 3 t.	9- 0 m. 10- 0 m.	5-40 t. 7-55 t.	3-15 t. 11-45 t.	9-45 m. 2-15 t.
Lisboa C.S.-Port.	Port.-Lisboa C.S.	Lisboa R.-Casco.	Casco-Lisboa R.	Leiria-Figueira	Figueira-Leiria	Mang.-Guarda	Guarda-Mang.	Porto-Braga	Braga-Porto
7-30 m. 9- 0 t.	8-45 m. 10-30 t.	5-15 m. 6-30 m.	5-30 m. 6-30 m.	5-40 t. 7-55 t.	5-45 m. 8- 5 m.	4-25 feiras e sab.	5-25 feiras e dom.	5- 0 m. 5- 0 m.	5-40 m. 8-19 m.
Aveiro a Porto Porto a Aveiro	4- 0 m. 6-25 m.	4-15 t. 4-15 t.	4- 0 m. 6-37 t.						

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

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

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

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

Novas locomotivas de mercadorias

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

Estas machinas teem oito rodas conjugadas do diâmetro de 1,68; os eixos são quatro, todos conjugados; o afastamento dos eixos extremos é de 5,26.

Teem tres cilindros, uns ao lado dos outros, dos quais os exteriores de alta pressão, são do mesmo diâmetro, tendo a metade da capacidade do cilindro central que é de baixa pressão.

A caldeira funciona com uma pressão de 12,5 kilos. A superfície total de aquecimento é de 138,17 e a das grelhas de 1,91.

A divisão do peso sobre os eixos é muito desigual.

O esforço de tracção da marcha é de 1/7, 6 do peso total que é de 50 toneladas.

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

A sociedade hannoveriana construiu no anno anterior uma locomotiva do tipo *Consolidation* de oito rodas conjugadas e um eixo móvel à frente dos cilindros, tendo as rodas um diâmetro de 1,250. O afastamento dos eixos é de 6,30; a pressão de 12 kilos; a superfície da grelha de 2,30 metros quadrados; a superfície total de aquecimento 144,12.

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

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

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

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

LINHAS PORTUGUEZAS

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

A receita d'essa linha até 27 de maio foi de 97:293,43 réis contra 85:089,835 em 1893 ou mais 12:203,596 réis no anno corrente.

O producto annual kilometrico já está em 2:714,369 réis com aumento de 340,467 réis sobre o anno passado.

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

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

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

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

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

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

Assim seja que bem precisa é.

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

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

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

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

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

LINHAS HESPAÑOLAS

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

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

Eis as condições essenciaes d'este acordo:

As dívidas privilegiadas por expropriação e trabalhos serão, conforme a lei, integralmente pagas.

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

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

Os portadores das 42.323 obrigações de 2.ª hypotheca renunciam á cobrança dos seus coupons 11 a 20 vencidos e a vencer desde o 1.º de julho de 1894 ate 1.º de janeiro de 1899; estes coupons serão remettidos á companhia para serem annullados logo que o convenio se torne definitivo.

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

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

LINHAS ESTRANGEIRAS

GRÁ-BRETANHA

Em fins de 1893 o numero de milhas abertas ao publico nas linhas ferreas inglezas (Inglaterra, paiz de Galles, Escocia e Irlanda) era de 20.646, sendo 9.374 de via unica e 11.272 de via dupla. O capital auctorizado para esta rede é de 1.090:898.780 libras sterlinas, e a importancia dos gastos feitos de 971:323.353 libras, divididas da seguinte forma: obrigações, 252:676.379; emprestimos 13:680.671; accões privilegiadas, 248:741.197; accões garantidas, 101:948.317; accões ordinarias, 354:279.789.

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

Convém notar que dos 354 milhões de libras das accões ordinarias 53:565.000 libras não receberam nenhum dividendo; 190 milhões receberam 1 a 5 p. c. e 110 milhões receberam 5 a 10 p. c.

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

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

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

O numero de toneladas de mercadorias foi de 85:454.000 e o de mineraes de 207:836.000, tendo sido em 1892 de 88:470.000 e 221:073.000 respectivamente, ou uma diminuição em total de 16:253.000 toneladas.

SUISSA

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

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

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

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

BRAZIL

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

	1893	1892
Receitas.....	93.304 libras	80.775 libras
Despesas.....	78.973 "	70.818 "
Saldo... 14.329 "	9.957 "	

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

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

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

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

PATENTES DE INVENÇÃO

Patentes de invenção concedidas no mez de julho de 1894

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

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

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

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

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

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

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

Bruno Wesselmann — Mechanismo de desligação applicável aos apparelhos que servem para a venda automatica de objectos—30 de julho de 1889—5 annos.

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

AVISOS DE SERVIÇO

Romaria ao Senhor Jesus da Piedade, em Elvas

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

Nos dias 19 a 23 de setembro de 1894.

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

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

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

Não se permite mudança de classe.

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

Lisboa, 14 de setembro de 1894.

ARREMATAÇÕES

Caminhos de ferro do Minho e Douro

Fornecimento de 100 cornetas de metal amarelo

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 13 de setembro a 1 hora da tarde, na secretaria dos armazens geraes dos mesmos caminhos de ferro perante o respectivo chefe, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de cem cornetas de metal amarelo.

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

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

Porto, 29 de agosto de 1894.

Fornecimento de travessas de pinho

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

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

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

Porto, 1 de setembro de 1894.

Fornecimento de estanho em barrinha

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 22 do corrente mez, á 1 hora da tarde, na secretaria dos armazens geraes dos mesmos caminhos de ferro, perante o respectivo chefe, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 1:000 kilogrammas de estanho em barrinha, para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

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

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

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

Porto, 10 de setembro de 1894.

Caminhos de ferro do Sul e Sueste

Fornecimento de drogas

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

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

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

Lisboa, 8 de setembro de 1894.

Companhia real dos caminhos de ferro portuguezes

Fornecimento de massaroquinha

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

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens, estação de Santa Apolonia, todos os dias uteis das 10 horas da manha ás 4 da tarde e em Paris, na agencia da companhia, 28 rue de Chateaudun. Lisboa, 3 de setembro de 1894.

Fornecimento de sebo em pão

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

As condições estão patentes na repartição central dos armazens, edificio da estação de Santa Apolonia, todos os dias uteis das 10 horas da manha ás 4 da tarde. Lisboa, 4 de setembro de 1894.

Fornecimento de drogas e tintas

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

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

Lisboa, 10 de setembro de 1894.

Venda de sucata

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

As condições estão patentes em Lisboa na repartição central dos armazens, estação de Santa Apolonia, todos os dias uteis, das 10 horas da manha ás 4 da tarde e em Paris, na agencia da companhia, 28 rue Chateaudun. Lisboa, 10 setembro de 1894.

Serviço dos armazens

Leilão

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

1.^o Um wagon com cinco caldeiras de ferro para creosotagem.

2.^o Um wagon com uma caldeira motora (a caldeira pôde ter outra applicação) e 2 peças para creosotagem.

3.^o Duas caldeiras para creosotagem formando uma só peça.

4.^o Duas caldeiras para creosotagem formando uma só peça.

5.^o Accessorios de creosotagem.

6.^o Uma machina locomovel horizontal.

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

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

Lisboa 11 de setembro de 1894.

**AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMISSÕES
RECOMMENDADAS**

**MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS
RECOMMANDÉES**

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

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

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR.

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

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

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

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

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

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

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

LISBOA **Hotel Avenida** — Maison de 1.º ordre — vue splendide — salons pour familles — voitures — Avenida, 52 — Propri. João da Matta, 1.º cuisinier du Portugal.

LISBOA **Hotel Borges** — Chiado, 408 — Tres frontes, proximo dos theatros e centro da cidade — ascensor — telephone — banhos, etc.

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

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

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

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

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

CASCAES **Hotel do Globo** — Praça da Rainha D. Amelia. Um dos melhores da villa, 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 asselados, 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. Redução de preços para caixeiros viajantes.

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

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

BUSSACO **Hotel Restaurant da Matta** — Service de 1.º ordre. Seul établissement situé au centre de la matta. — Propri. Paul Bergamin.

PRAIA DA NAZARETH **Grand Hotel Club** — Magnificas accommodações, aceio inexcédivel, 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.º 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.º 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 Batalha). Serviço de 1.º ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros, muito central. — Propri. Lopez Munhós.

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

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

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

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

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

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

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

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

CALDAS DA FADAGOSA MARVÃO

DISTRICTO DE PORTALEGRE

Abertura do estabelecimento em 24 de junho. Excellentes aguas mineraes para **doenças de pelle, rheumatismo, estomago, feridas, etc.** — O estabelecimento tem magnificas accommodações, sendo os preços em 1.^a classe, com direito a quarto, meza, banho, aguas e médico, sómente de 1.200 réis; a 2.^a 700 réis e a 3.^a 400 réis. — Ha bilhar e outras distracções.

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

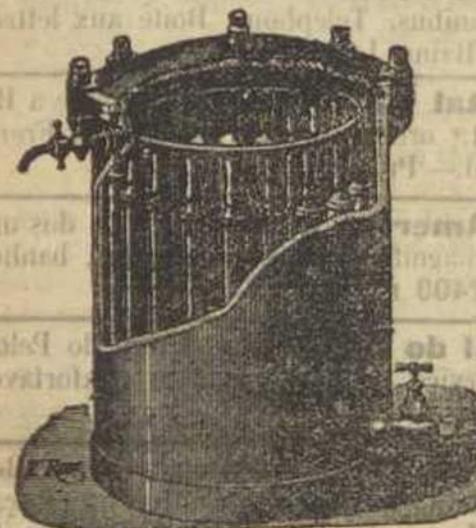
Dá esclarecimentos: — EDUARDO MAGALHÃES — MARVÃO

Banhos do mar na Praia de Espinho PORTUGAL

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

A melhor situada e mais **hygienica do paiz**, longe do Valle do Mondego, não tendo por consequencia nas suas proximidades, arrozaes, salinas nem pantanos. — Excellentes passeios de planicie e montaña. — Partidas de caça na **visinha 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 1.800 réis e 1.820 réis**, para familias, em conta por ajuste particular. Os principaes e mais concorridos são **ANTIGO HOTEL PARTICULAR** propriedade de D. Maria Izabel Marques e **BRAGANÇA** de D. Antonio Fernandes.

FILTRO CHAMBERLAND SYSTEMA PASTEUR



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

DEPOSITARIO ESPECIAL PARA PORTUGAL E SUAS COLONIAS

C. DORNER

79, RUA NOVA DO ALMADA, 79
LISBOA

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

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

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

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

Agente em Portugal — AD. SEGHERS — Rua Nova do Almada, 11, 2.^o

DYNAMITE GOMMA

1\$100 reis o kilo

Fabrica na Trafaria

Preços: — Dynamite n.º 1, cada kilogramma 1.800 réis

540 »

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

Mecha ou rastilho, preços conforme a qualidade.

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

**TINTURARIA
DE
P. J. A. CAMBOURNAC**

14, Largo da Annunciada, 16
120, P. DE S. BENTO, 120

LISBOA

OFFICINAS A VAPOR

RIBEIRA DO PAPEL

(MATERIAL E MATERIAIS)

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 sujetos a serem depois atacados pela traça.

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

TINTAS PARA ESCREYER

DE DIVERSAS QUALIDADES

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

Companhia do Papel do Prado

Sociedade Anonyma de Responsabilidade Limitada

PROPRIETARIA DAS FABRICAS

DO

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

PAPEIS de MACHINA e de FÓRMA

Grande variedade de papéis para impressão

Fabricações especiais
para papéis pintados, de impressão e de escripta

DEPOSITOS

Largo de Santa Justa, 270 a 276

LISBOA

Rua Passos Manuel, 49

PORTO

Endereço telegraphico — Companhia Prado — Lisboa

M. HERRMANN

Telegraphia e Telephones

LUZ ELECTRICA

Por meio de machinas, pilhas e accumuladores

TRANSMISSÃO DA FORÇA A DISTANCIA

Barcos movidos pela electricidade

CAMPAINHAS ELECTRICAS

APPARELHOS DE PRECISÃO

RESULTADOS GARANTIDOS

M. HERRMANN

6 e 8, Calçada do Lavra, 6 e 8

LISBOA

M. Gonsalves

Cirurgião-dentista

RESIDENCIA

CONSULTORIO

L. do Calvario, 22, 2º R. N. do Almada, 69, Lisboa.

EMPREZA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR

PARA O

ALGARVE E GUADIANA

Carreira official

O vapor GOMES IV

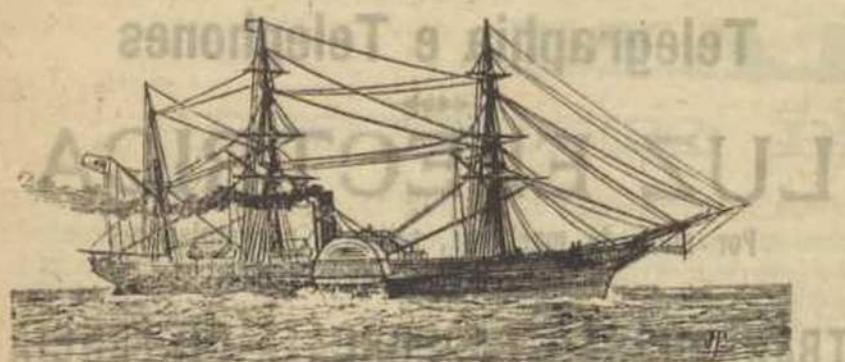
Commandante ROCHA JUNIOR

S AIRÁ no dia 16 de setembro, às 9 horas da manhã, para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro, Olhão, Tavira e Villa Real de Santo António. Para carga, encomendas e passageiros, trata-se no Largo dos Torneiros, n.º 5.

Alberto R. Centeno & C.º



Red Cross Line



Pará e Manaus

Sahirá a 20 de setembro o paquete inglez

LANFRANC

Tem magnificas accommodações para passageiros

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

Os Agentes

Garland Laidley & C.^a

Vapores a sahir do porto de Lisboa

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

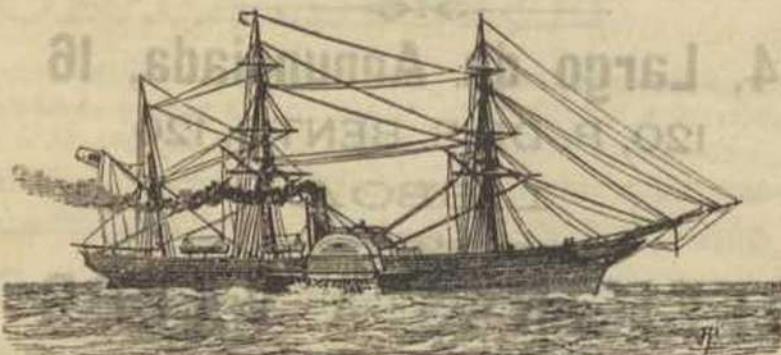
Madeira e **Açores**, vapor portuguez Funchal. Sahirá a **20** de setembro. Agentes Germano Serrão Arnaud. Caes do Sodré, 84, 2.^o

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

Royal Mail



STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

BRAZIL E RIO DA PRATA

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

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

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

AGENTES

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

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

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

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

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

Pernambuco, **Parahyba e Natal**, vapor inglez Actor. Laidley & C.^a Rua do Alecrim, 10, 1.^o

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

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

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

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

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

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

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