

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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

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

REDACÇÃO—Rua do Loreto, 43—LISBOA

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

SUMMARIO

Caminhos de ferro do Minho e Douro.
A nossa carta da Be'gica, por A. Urban.
Tarifas de transporte.
Contractos.
O «Diario Popular» e as tarifas.
Questões de trafego 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 Bordens—Exposição Universal do Amsterdam.
Assemblea geral da Companhia Atravez d'Africa.
Publicações rece idas.
Os negocios 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 titulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro.
Horario dos comboios em 1 de novembro.
O metropolitano de Paris.
Linhas portuguezas — Porto Alfandega—Lourenço Marques.
Linhas hespanholas — A nova estação de Valladolid—Cantábrico—Medina del Campo a Zamora — Jerez a Grazalema—Noguera-Pallaresa — Cluño, Santa Ana a Soto del Rey e de Avilés a San Juan de Nieva — Bilbao a Durango e Durango a Zamarraga—Valladolid a Ariza.
Linhas estrangeiras—Inglaterra—Hungria.
Relator e de companhias—Companhia Real dos Caminhos de ferro Atravez d'Africa.
Arrematações.—Casas recommendadas.—Agenda do viajante—Anuncios.—Vapores a sahir do porto de Lisboa.

Caminhos de ferro do Minho e Douro

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

Andam bastante atrasadas estas interessantes publicações, e muito mais o estavam até hoje, porque impressos ha apenas os annos até 1885 (!) tendo os relatorios 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 atrazo, inuteis se tornam alguns dos seus importantes capitulos, porque já não podem servir exemplos de epochas tão remotas para apreciações e estudos a que estas estatisticas se prestam.

Todavia ha n'esse relatorio curiosos esclarecimentos e pareceres de grande valia, sabido que o seu auctor é o sollicito e intelligente engenheiro sr. Justino Teixeira, director d'aquella rêde.

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

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

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

Occupa-se o relatorio dos serviços de construcção 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 districtal 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 24^k,529; de Pico a Arcos de Val-de-Vez, medindo 23^k,789, e d'este ponto a Monsão, medindo 37^k,200, total 85^k,518; a variante de Amares encurta-lhe 2^k,684 reduzindo-a a 78^k,634.

O traçado atravessa os importantes e fertes valles 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 troncar 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 kilometros.

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 relatorio 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 reduções 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 annuir á suspensão da referida tarifa.

Estas considerações estão perfeitamente de accordo com o que aqui dissémos 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 faculdade 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 ellas 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 circumstancias motivaram o facto do pedido de annullação, 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, plantação de arvores, reparação de pontes da estação do Porto e de outras, substituições dos carris de ferro pelos de aço, etc.

Os accidentes succedidos durante esses annos foram: 16 descarrilamentos, dos quaes um só em plena via; nenhum produziu desastres pessoas; 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 á sahida da ponte do Cêa.

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 cavallos	4
Ditos para outros animaes e para mercadorias	386

Vehiculos especiaes:

Wagons de soccorro	3
Ditos de paiol	1
Ditos de tanques	2
Ditos para serviço dos armazens geraes	1
Ditos para aferimento de basculas	1

Este material era insufficientissimo, 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 Mortlanwelz*; quanto ás carruagens, carecem ainda aquellas linhas d'esse material que tão necessario 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 atrazo, o de 1891, e com tres o de 1892, o que é muito.

Se é difficil 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 succede, embora a extensão da rêde 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 atrazado elles se referem.

A NOSSA CARTA DA BELGICA

Bruxellas, 25 de outubro de 1894.

Parece que, decididamente, nos poderemos commu-
nicar 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 possivel, espera-se que a communicação esteja estabelecida completamente para principios de 1895.

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

O ministro dos caminhos de ferro acaba de approvar 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 melhoramento de posto.

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

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

Os operarios sahidos do serviço militar depois de novembro de 1887, que foram substituidos durante a sua estada no exercito, serão reintegrados no logar que occupavam 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 submettido 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 rêde.

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 praso 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 minimo annual de 450 toneladas de figos seccos e alfarroba, de Lisboa para Torres Novas, Entroncamento e Payalvo.

Companhia Real d'Agricultura Portugueza, para o transporte minimo annual de 300 toneladas de acidos sulfurico, nitrico ou muriatico, sulfatos de ferro, cobre ou soda, crystaes de soda e adubos de todas as classes para a agricultura, da Povia de Santa Iria, onde esta companhia tem a fabrica, para Gaya ou Porto, e de garrafas ou garrações vasio, de vidros ou grés, acondicionados em cestos de verga, barricas ou saccas do Porto ou Gaya para a Povia de Santa Iria.

Antonio Manuel Ferreira & C.^a, para o transporte annual de 180 toneladas de figo secco de Lisboa para Torres Novas; Knowles Rawes & C.^a, para o transporte de passageiros das povoações do Norte de Portugal para os portos da America 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 oleos fabricados e saccas vasio, de Gaya para Lisboa.

O «Diario Popular» e as tarifas

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

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

Custasse aquelle transporte barato, pagasse elle apenas uns dois totõesitos, e estava salva a patria e as peras, e já elle não falava em tarifas, nas provincias não havia os enormes *stocks* de generos e os mercados abarrotavam de fructa.

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

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

Apesar de toda essa vulgarização, diz o *Popular* que o publico 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, rarissimos 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 17600 réis por 100 kilos a 168 kilometros tem o bom senso de reclamar á 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 trafego combinado

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

Mas os jornaes de Badajoz occuparam-se do assumpto 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 Caceres e Madrid o trafego 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 Caceres 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 diligencias pela estrada; os que se dirigiam a Caceres, seguiam pela linha de Aljucen; e os que iam a Madrid, tomavam a linha por Ciudad Real.

Assim, de qualquer fôrma, os passageiros entre aquelles pontos não utilizavam um só kilometro de percurso das linhas de Caceres e Madrid.

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

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

A companhia portugueza não esteve de accordo, 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 Caceres a respeitar os bilhetes, o que esta fez e continúa fazendo, não sem protestar por prejuizos, que parece, no seu especial criterio, lhe advem d'uma tarifa feita só em seu beneficio.

Os srs. Madeira Pinto e engenheiro Vargas foram a Madrid, e fazendo vêr á direcção da sociedade hespanhola que ella não está no caso de annullar tarifas emquanto 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 rêde 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 noticias 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 correcção verdadeiramente notavel. 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 relatório 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 occuparam quasi todos os vogaes.

Na ultima vez parece que houve divergencia 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 noticias. 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 necessario molhar a cabeça para que o continuo banho aos pés, n'aquelles puros charcos em que se transformára 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 machina 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 pratica, 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 sahio da sua cadeira de braços, onde o vi assentado atraz 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 chapéus 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 differentes 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 junte-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 affeição 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 commum 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 Nethe 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 Hollanda, 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 detestavel.

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

Dos passageiros d'esse, porem, 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, porem, 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 confesso 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 systema é outro, e não me tenho dado mal. Calcula-se a viagem para o dia; vê-se, pelo horario, 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 igreja 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 apparencia, 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 panno 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; agradecei-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 hespa-

nhoes, italianos, allemães, 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 colonias, 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. Hausser, 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 peor effeito se elle ali 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 Amsterdam

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, occupará 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 effectuará 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 cruces de honra e medalhas especiaes de ouro, prata e bronze.

A cidade de Amsterdam, a capital maritima 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 hotéis e theatros, um jardim zoologico, um museu ethnographico e outro artistico, 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 concorrerem á exposição d'Antuerpia podem ser transferidos para a de Amsterdam, 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 operações commerciaes, industriaes e financeiras.

Sendo a Hollanda uma nação altamente colonial, os productos da nossa Africa teriam ali bom cabimento ao lado dos 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'África

Reuniu no dia 26 esta assembléa, presidida pelo sr. José Joaquim de Guimarães Pestana da Silva, secretario 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 distribuído, impresso, aos accionistas, sendo approvados, 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 Candido 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 escripto em portuguez e francez.

Felicitemos o novo collega pela sua appareção, 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. Cadat. Paris, Baudry et C.º, éditeurs, 15, rue des Saints-Pères.

Démos já noticia da appareção d'este livro, logo que o recebemos, sem o termos lido. Agora que a sua leitura nos tem proporcionado algumas horas de agradável distracção, diremos que a nova edição d'este precioso 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 experiencia, montar ou tratar de qualquer aparelho.

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 precioso 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 secção *Carteira dos Accionistas*, está já annunciado o pagamento do coupon de 1893 das actuaes obrigações que teem direito á troca ou estampilhagem, conforme o convenio ultimamente approvado 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 a 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 começou 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 obrigação de 3 p. c. de qualquer série.

6,4 francos por obrigação de 4 p. c.

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

6 marcos por obrigação 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 Allemanha é o pagamento feito em Berlin, Francfort 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.ª e Rob Warschauer & C.ª na seguinte razão:

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

6 marcos por obrigação 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 obrigação de 3 p. c.

6,4 francos por obrigação 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 Liége, 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 obrigatarios reúne-se em Paris no dia 3 de dezembro e em Frankfort no dia 29 de novembro, afim de elegerem 11 administradores, dos quaes dois serão portuguezes e domiciliados em Portugal. A assembléa geral dos accionistas verificar-se ha em Lisboa no dia 10 de dezembro para eleger: 5 administradores, 6 membros do conselho fiscal e o presidente e vice-presidente das assembléas geraes dos accionistas da Companhia.

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

E assim esta importante administração entrará na sua vida normal.

A respeito da eleição para os representantes dos obrigatarios no novo conselho, diz a *Revue Economique et Financière* que ha accentuadas divergencias, querendo os influentes das sociedades de credito que sejam excluidos os technicos, e estes os representantes d'aquellas.

A nossa opinião é inteiramente conforme com a de aquelle nosso collega: na actual situação o concurso de todos os esforços, todas as competencias e boas vontades é necessario 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-viarios— a melhor companhia de caminhos de ferro da Europa.

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

A commissão administrativa d'esta companhia tem a honra de informar todos os interessadados, que por sentença do ex.^{mo} juiz presidente do tribunal de commercio de Lisboa, datada de 11 do corrente mez, e passada em julgado, foi homologada a convenção entre a mesma companhia e seus crédores, assignada em Paris em 4 de maio ultimo.

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

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

Para cumprimento do determinado na base 14.^a da convenção entre esta companhia e seus crédores, assignada em Paris em 4 de maio ultimo, e homologada por sentença do ex.^{mo} juiz do tribunal do commercio de Lisboa de 11 do corrente mez, a commissão administrativa da mesma companhia tem a honra de prevenir os srs. obrigacionistas que vae 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 titulos; far-se-ha nas caixas da companhia em Lisboa o mesmo pagamento contra a entrega dos dois ultimos 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 ⁰/₁₀₀ livre de imposto em França.

6 francos e 40 cent. por obrigação de 4 ⁰/₁₀₀ livre tambem de imposto em França.

15 francos por obrigação de 4 ¹/₂ ⁰/₁₀₀ — 1886. Beirá Baixa.

6 marcos por obrigação 4 ¹/₂ ⁰/₁₀₀ 2.^a e 3.^a series.

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

O pagamento em França Londres, Allemanha e na Belgica

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

Lisboa 27 de outubro de 1894.

A commissão administrativa da companhia real dos caminhos de ferro portuguezes tem a honra de informar os srs. obrigacionistas e crédores 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, ás 4 horas da tarde, na sala *des Agriculteurs de France*, rua de Athenas n.º 8, em Paris, exclusivamente para o effeito 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, ás 11 horas da manhã, os portadores de obrigações de 4 ¹/₂ ⁰/₁₀₀ reunir-se-hão em Francfort-sur-Mein, Neu e Mainzerstrasse, n.º 59 para o effeito da eleição, em conformidade com os artigos 48.º e 68.º dos estatutos, de dois membros do Comité de Paris, os quaes 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 obrigatarios que possuirem ou representarem, pelo menos, vinte e cinco obrigações, tem direito a fazer parte na assembléa geral, depositando os seus titulos nas seguintes caixas:

Em Portugal:

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

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

Em França:

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

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 developpement du commerce et de l'industrie en France; e Société Lyonnais e de Dépôts et Comptes Courants;

Em Londres:

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

Na Allemanha:

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

Na Belgica:

Nas caixas dos Bancos de Brabant e Liégeoise.

Os bilhetes de admissão serão expedidos em vista dos recibos dos depositos effectuados:

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

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

Em Portugal — pela commissão administrativa da companhia, na séde social, sendo expedidos tambem pela mesma commissão os bilhetes de admissão relativos á divida fluctuante, em conformidade com a *alinea* primeira do artigo 7.º dos estatutos.

Lisboa 27 de Outubro de 1894.

A commissão administrativa da companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, em obediencia aos preceitos do art. 68.º dos estatutos que fazem parte da convenção da mesma companhia com os seus crédores, homologada por sentença do ex.^{mo} juiz do tribunal de commercio de Lisboa de 11 do corrente mez e obrigatoria para a companhia e seus crédores, 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 séde da companhia em Lisboa, sendo a ordem do dia:

«1.º eleição de 5 administradores da companhia, dos quaes 4 tem de ser portuguezes, 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, compor-se-ha dos accionistas possuidores de 100 ou mais acções da companhia.

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

Em Lisboa, na sede 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 Curree & C.
Em Berlim e Francfort, nas caixas do Bank für Handel and Industrie.

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

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

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

Qualquer accionista pôde delegar n'outro o direito de tomaa parte na assembléa geral, comtanto que o procurador tenhr assento na mesma assembléa.

A delegação deverá ser dada por meio de procuração, cuja assignatura será legalisada em França e na Allemanha pelo *mair* ou o commissario de policia 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 codigo commercial portuguez.

Lisboa 27 de outubro de 1894.

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

Obrigações 3 0/0 1.ª a 6.ª série — coupons n.ºs 62, 63 e 64.

Obrigações 3 0/0 7.ª série — coupons n.ºs 3, 4 e 5.

Obrigações 4 0/0 — coupons n.ºs 9, 10 e 11.

Obrigações 4 1/2 0/0 — 1886 — (1.ª serie) — coupons 10, 11 e 12.

Obrigações 4 1/2 0/0 — 1889 — (2.ª série) — coupons n.ºs 4, 5 e 6.

Obrigações 4 1/2 0/0 — 1889 — (3.ª série) — coupons n.ºs 5, 6 e 7.

Outrosim declara que as obrigações amortizadas e os coupons anteriores aos acima descriptos, que foram annunciados 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 sede da companhia.

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

Na Allemanha 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 commissão 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 annunciada 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 economico apresenta-se saldado, sendo calculadas as receitas em 47:508 contos e as despesas em 47:323 contos, numeros redondos. O governo declara a situação economica e financeira sensivelmente melhorada.

As propostas de fazenda visam á rectificação do rendimento collectavel das matrizes prediaes 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 (augmento de despesa), á alteração do regimen dos alcoóes, 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 augmento de receita de 1:000 contos de reis pelo menos, o que quer dizer que o que realmente se vae fazer é augmentar 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 crédores estrangeiros. As opiniões mais competentes e autorizadas sustentam, que a formula mais adequada para se resolver o problema em questão seria recorrer á criação de divida fluctuante interna ou externa por meio da qual se iria pagando successivamente a aquisição de material naval, fazendo o resgate pelas realizações dos creditos 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 dopaiz. Afigure-se-nos, pois, que proposta do governo, tal como se facha, não será approvada pelas camaras.

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

Na nossa bolsa o movimento não foi muito intenso, nem muito caracteristico. As acções 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 0/0 anteriores. Frouxo o mercado das inscripções, 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 divida externa, que se conserva a 31,20. Melhoraram os preços das obrigações de 1888 (4 0/0) que atingiram 15.500 réis com pequeno movimento porém; as do emprestimo de 1890 (4 0/0) regularam a 41.500 réis (ass.) e 42.000 (*coupon*); as do emprestimo de 4 1/2 0/0 estiveram a 47.200 réis (ass.) e 47.300 réis (*coupon*). As obrigações do credito predial (6 0/0 ass.) regularam a 93.100 réis e a 92.500 réis as de *coupon*.

As acções 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 réis 58.200, 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:																
Inscripções 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
Divida externa	31,60	-	-	-	-	-	-	32,00	-	-	-	-	-	-	-	-
Bolsa de Londres:																
3 0/0 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 0/0 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

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 materiaes de construcção.

As bases do accordo são:

O Estado concede ás companhias do Este, Norte, Orleans, Oeste e Paris-Lyão-Mediterraneo, reunidas n'um syndicato especial, um caminho de ferro metropolitano, comprehendendo: 1.º, a titulo definitivo, duas linhas diametraes, cujas direcções geraes se cortem em angulo recto, mas que tenham, no centro, um troço commum e se reunam nas extremidades com a de cintura; 2.º, linhas concedidas a titulo eventual e sob reserva da declaração de utilidade publica.

Eis o traçado das duas arterias concedidas a titulo definitivo:

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

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

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

A extensão de todas as secções é de 14 kilometros, não comprehendendo as ligações com a cintura nem os desdobramentos das vias julgados necessarios.

Estas linhas são projectadas, parte em ceu aberto n'um viaducto metallico ou em aterro (3.720 metros), parte em trincheira (985 metros), parte em subterraneo (9.080 metros). A illuminação é por meio de electricidade. Calculam-se as despesas de construcção em 100 milhões de francos.

O convenio concede a titulo eventual:

1.º Uma linha que, desligando-se da via *norte-sul* por uma dupla linha de concordancia ás *Halles* e ao *Hotel de Ville*, seguindo os caes da margem direita até a praça da Concordia, passando por baixo das ruas *Royale*, *Tronchet* e de *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 una á secção *este-oeste* perto da rua de *Rambouillet*.

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

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

Se o producto liquido do metropolitano, augmentado com os pagamentos das companhias, fôr insufficiente para assegurar o juro dos emprestimos, a differença será paga todos os annos pelo Estado a titulo de adiantamento.

As disposições technicas do caderno de encargos são: linhas com duas vias; raio minimo das curvas, 150 metros; declive maximo, 25 millimetros por metro; peso minimo dos carris, 42 kilos. O syndicato terá a faculdade de applicar, sob reserva de approvação do ministro das obras publicas, 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 kilometro, conforme a classe. O minimo das passagens é: para um ou dois intervallos de estações, 40, 30 e 20 centimos por passageiro, conforme a classe; para tres intervallos de estações e mais, 55, 45 e 30 centimos.

A tarifa de bagagens, mercadorias e generos, quer para o trafego exterior quer para o local, é de 1 franco por tonelada e kilometro.

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

LINHAS PORTUGUEZAS

Porto Alandega. — O sr. ministro das obras publicas mandou ouvir as estações competentes ácerca do officio do Centro Commercial do Porto pedindo modificações nas tarifas do ramal do caminho de ferro entre as estações de *Campanhã* e a *Alandega*.

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

Pela sua parte, o nosso governo declarou nas camaras que não tinha accettato proposta alguma relativamente áquelle caminho de ferro, á sua exploração ou ao pagamento eventual de qualquer indemnisação em que o tribunal arbitral de Berne pudesse vir a condemnar o governo portuguez.

O sr. ministro dos negocios estrangeiros accrescentou que o governo não podia presuppôr a decisão do tribunal; que confiava plenamente na sua justiça e rectidão; e que não quizera por qualquer acto seu modificar, com o litigio 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 prevêr as eventualidades possiveis, sem que isso modifique por agora a sua posição, que tem de ser estritamente a de manter o *statu-quo* até o julgamento do tribunal arbitral.

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

Parece que o *Transvaal* declinou o entrar em quaesquer 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 conosco 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 sacrificios 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 districto.

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 funcionarios 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 vae ser dotada, em substituição da antiga estação que era feia e acanhada, ao passo que a nova reúne 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, occupando o vestibulo 264 metros quadrados por 12 de altura; ali se acham as salas de bilheteiras, e despacho de bagagens.

A 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 relógio ao centro, repuxos e marcos fontenarios.

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

A maior parte das obras foi producto das industrias locais.

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 Cabezon 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 commissão que tinha ido tratar da junção da linha de Bobadilla a Algeciras com aquella, que em breve se construirá.

Esta junção será feito por um ramal de 30 kilometros.

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

Claño, 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 suster 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 remetteu ao sr. Blas de Omoño, tabellião 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 distinctas.

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 1.249:000 em 2.ª.

Cada comboio compõe-se de duas carruagens em que viajam, em media, 50 passageiros. Cada carruagem 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 carruagens e as paredes do tunnel é de 20 centimetros, de fórma que é de suppôr que aconteçam muitas desgraças se houver, como é natural, janellas, e viajantes que assomem a ellas.

O comboio não poderá sahir d'uma estação sem que as duas unicas portas se fechem, apparecendo 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 relatório 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	Fr. 554,77	99#857
Trustees..... lib. 42:476,14,11	191.145#357	—
Letras a pagar.....	—	327:769#636
Linha em construcção e mate- rial.....	1.392:484#822	—
Caixa.....	4:417#639	—
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. ^{te}	Fr. 5:779	1:040#220
Sociedade constructora do Ca- minho de ferro d'Ambaca..	173:793#017	—
Pagamento de coupons.....	—	164:096#156
Réis... 14.126:453#929	14.126:453#929	

Esclarecimentos.

ACTIVO

Accionistas

Importancia de 40:000 acções	3.600:000#000	
Menos:		
50 % chama- dos e rece- bidos sobre a totalidade das acções.	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

Importancia em carteira..... — 6:150#000

Obrigações em ser

2:485 de 450#000..... 1.118:250#000

5:662 de 90#000..... 509:580#000

1.627:830#000

Diferença na emissão

Com relação ao nominal..... — 1.856:835#900

Encargo do art. 57.º do estatuto

A importancia do deposito le-
vantado da Caixa geral dos
depositos, levada a fundo de
reserva em virtude do art.
57.º do estatuto..... — 120:000#000

Mala Real Portugueza

Importancia d'acções..... — 180:000#000

Knowles & Foster

Saldo..... lib. 5,4,0 — 23#400

Contracto de construcção

Pago á Sociedade Constructo-
ra do Caminho de ferro de
Ambaca:

Adiantamento primitivo..... 360:000#000

Construcção de 260 kilometros

6.979:090#820

7.339:090#820

Linha em construcção e material

Importancia de trabalhos a exe-
cutar nas secções a abrir e
do material junto da obra.. — 1.392:484#822

Propriedades

No Porto e em Loanda..... — 55:430#572

Moveis e utensilios

No Porto, em Londres e em
Loanda..... — 20:411#376

Trustees

Productos de obri-
gações 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	
Saldo.....	14:742#107
Marcuard Krauss & C.^{te}	
Saldo..... fr. 5:799	1:040#220
Sociedade Constructora do Cami- nho de ferro d'Ambaca	
Saldo.....	173:793#017
Réis... 14.126:453#929	

(Continúa).

ARREMATACÕES

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 effectuar 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 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 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 machinas locomotivas para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar 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 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, 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.

Typ. do Commercio de Portugal

**AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMMISSÕES
RECOMMENDADAS**

**MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS
RECOMMANDÉES**

Antuerpia.—A. Manceau.
Antuerpia.—A. Hartrodt.—36, rue Zirk.
Berlim.—S. O.—A. Hartrodt.—54, Wienerstrasse.
Bremen.—A. Hartrodt.—90 e 91, Langenstrasse.
Bruxellas.—Messageries des Grands Express Européens.—Sordet et Compagnie.
Covilhã.—José do Nascimento Arraiano—Casa de 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, fructas 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 Principe
Londres.—F. Demolder—4, Holmdale Road Amburst Park.
Londres.—E. C.—A. Hartrodt.—49, Fenchurch Street.
Madrid.—Cesar Fereal.—Agente commercial da C.ª Real.
Madrid.—Sordet et Compagnie—Messageries des Grands Express Européens.
Porto.—Augusto Laverré—Rua de S. Francisco.
Santarem.—José F. Canha.
Valencia d'Alcantara.—D. Alejandro Campero.
Vienna.—Sordet et Compagnie—Messageries des Grands Express Européens.

AGENDA DO VIAJANTE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CASCAES Hotel Central—De 1.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.—Propr. João Nunes.

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

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

TORRES VEDRAS Hotel dos Cucos—Avenida Casal Ribeiro—Renovado e augmentado—condução gratis aos banhos dos Cucos—commodidade, acio 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'Andrada, 3—

No melhor local da villa, proximo do caminho de ferro—Excellentes quartos, serviço esmeradissimo, bilhar e piano.—Carreiras a 100 réis, para os Cucos—Diaria de 800 a 1\$200 réis.

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

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

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

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

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

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

PORTO Grande Hotel America Central—Um dos melhores da cidade, magnificas salias e quartos, banhos. Acio 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—Propr. Bernardino Ricca. Salão de leitura. Omnibus na estação Calle Gallegos, 49, Sierpes 95. Mesa redonda ás 6 horas. Falla-se italiano, inglez, francez e portuguez.

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

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

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

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

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

BRUXELLAS Hôtel de la Poste—Rue Fossé aux Loups, 32. Près de la Place de la Monnaie et de la Poste.—Propr. H.ºº 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

TINTURARIA

DE

P. J. A. CAMBOURNAC

14, Largo da Annunciada, 16

120, P. DE S. BENTO, 120

LISBOA

OFFICINAS A VAPOR

RIBEIRA DO PAPEL

Estamparia meehanica

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

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

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

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

TINTAS PARA ESCREVER

DE DIVERSAS QUALIDADES

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

Augusto Blumenthal

HAMBURGO

Vapores directos entre

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

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

Serviço combinado de Hamburgo para Portugal e Hespanha

PELOS RAPIDOS VAPORES CORREIOS DA

COMPANHIA HAMBURGUEZA SUL-AMERICANA

Todas as quartas feiras

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

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

AGENTES

Em Lisboa: Ernesto George — Rua da Prata, 8, 2.º

Em Madrid: Cesar Fereal — Calle Salud, 13.

M. Gonsalves

Cirurgião-dentista

RESIDENCIA

CONSULTORIO

L. do Calvario, 22, 2.º

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 fazondas de lã, seda, etc. etc., e botões de carvão. Colchetes de todos os tamanhos e qualidades. Capsulas para garrafas, boiões e frascos em todas as côres e tamanhos.

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, arzoaes, salinas nem pantanos. — Excellentes passeios de planicie e montanha. — Partidas de caça na **vizinha lagoa de Esmoriz**. — **Temperatura nunca superior a 25 graus**. — Sendo a praia elegante e de luxo por excellencia, é comtudo aquella em que **a vida é mais barata**. — Ha magnificos hoteis ao **preço diario de 1\$000 réis e 1\$200 réis**, para familias, em conta por ajuste particular. Os principaes e mais concorridos são **ANTIGO HOTEL PARTICULAR**, propriedade de D. Maria Izabel Marques, e **BRAGANÇA** de D. Antonio Fernandes.



Estabelecimento Thermal

DOS MAIS PERFEITOS DO PAIZ

Abriu em 1 de maio

Excellentes aguas mineraes para a doencas de pelle, estomago, garganta, etc.

Fez a em 30 de novembro.

Foi completamente reformado e comprehende habitações de 1.ª a 5.ª classe, duas salas para duches, uma para senhoras e outra para homens, e a mais completa sala de inalação, pulverisação, e aspiração, com gabinetes annexos e independentes para toilette. Para esclarecimentos, em Lisboa, rua do Alecrim 125

CALDAS DA FELGUEIRA

CANNAS DE SENHORIM
Beira Alta

Grande Hotel Club

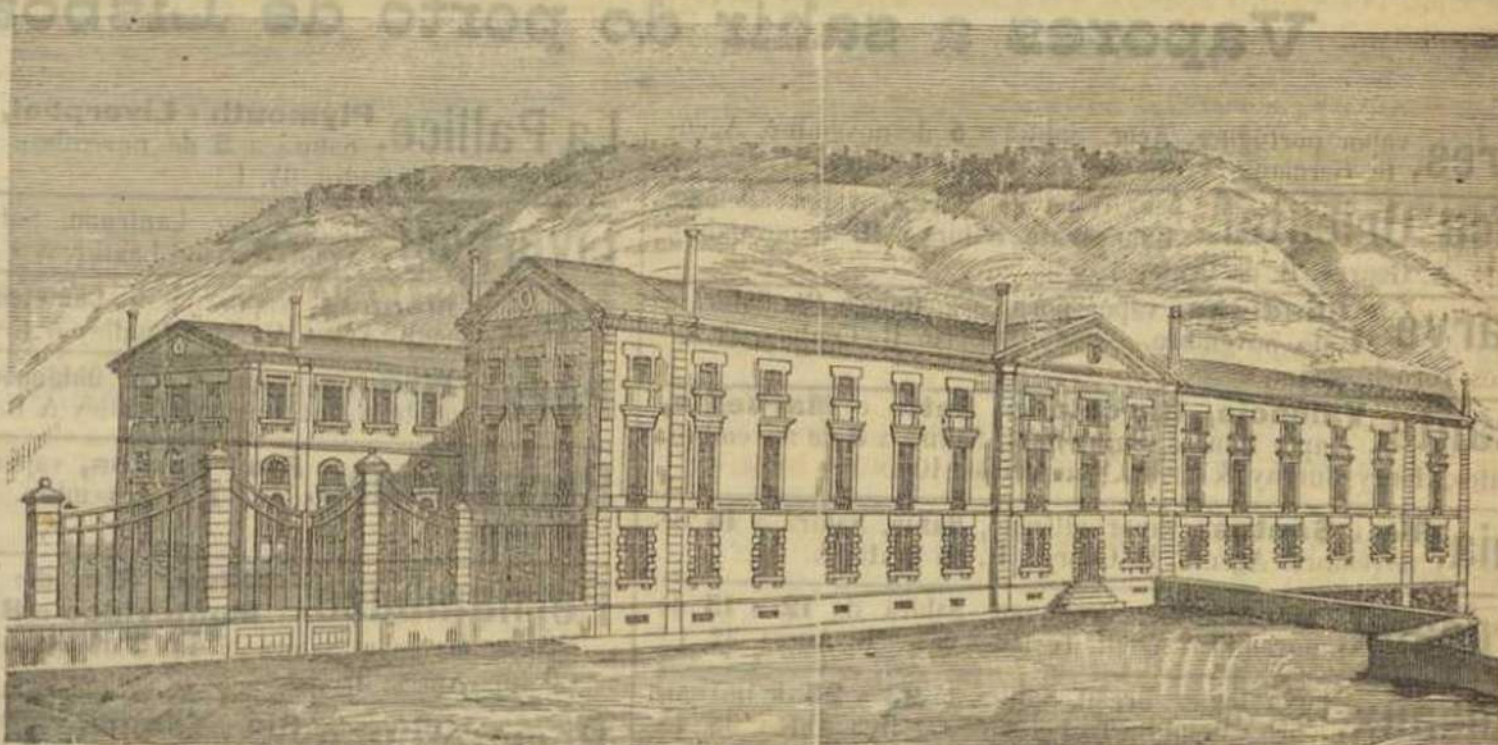
Abriu em 15 de maio

Magnificas accommodações

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

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

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



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

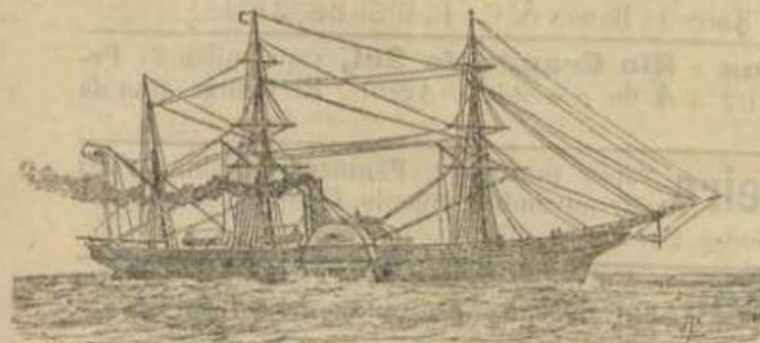
EMPRESA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR

PARA O

ALGARVE E GUADIANA

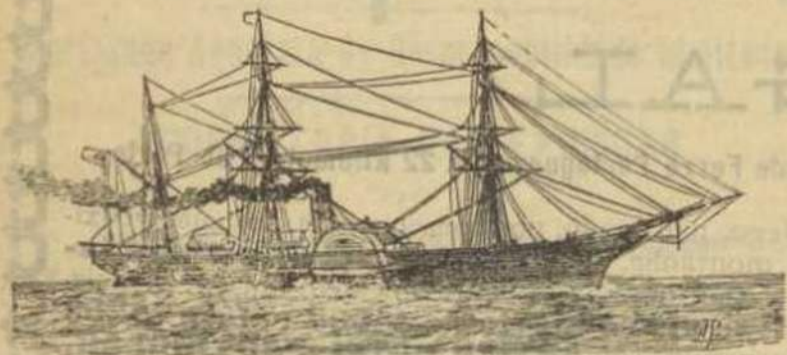
CARREIRA OFFICIAL

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 carga, encomendas e passageiros, trata-se no Largo dos Torneiros n.º 5 **Alberto R. Centeno & C.ª**

Red Cross Line



Pará e Manaus

Sahirá a 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.

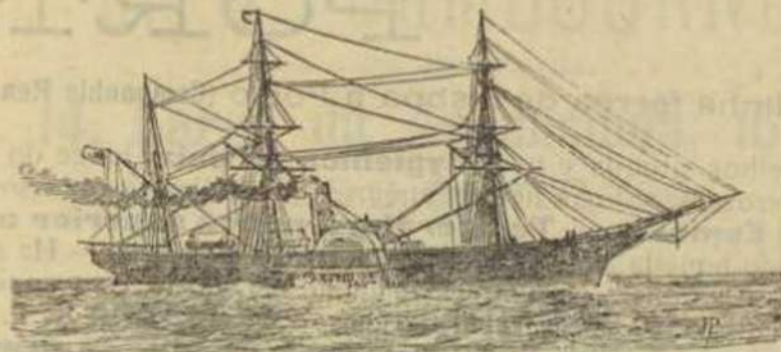
Os Agentes

Garland Laidley & C.^a

Royal Mail



STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

BRAZIL E RIO DO 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 inexcitáveis em conforto, havendo a bordo d'estes paquetes todos os melhoramentos que se tem inventado para minorar os incommodos de uma viagem por mar.

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

AGENTES

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

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

Vapores a sahir do porto de Lisboa

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

Africa Oriental, pelo canal de **Suez**, vapor allemão.
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, Cete e Marselha,
vapor francez, **Saint-Paul**. Sahirá a 3 de novembro.
Agentes, Henry Burnay & C.^a R. Fanqueiros, 10.

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

Bordeaux, vapor francez, **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 novem-
bro. 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, Monte-
video e Buenos Ayres**, vapor francez, **Portugal**.
Sahirá de 7 a 8 de novembro. Agent. Torlades & C.^a R. Aurea, 32, 1.º

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

Havre e Anvers, vapor francez, **Saint-Jean**. Sahirá a 4 de no-
vembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a R. Fanqueiros, 10.

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

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 no-
vemb. Agent. Garland Laidley & C.^a R. do Alecrim, 10, 1.º

Pará e Manaus, vapor inglez, **Obidense**. Sahirá a 20 de no-
vemb. Agent. Garland Laidley & C.^a R. do Alecrim, 10, 1.º

Pernambuco, Rio e Santos, vapor allemão, **Cintra**. Sahi-
rá a 7 de novembro. Agente, E. George, Rua
da Prata, 8.

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

Pernambuco, Rio e Santos, vapor allemão, **Lissabon**. Sa-
hirá 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 allemão, **Pe-
lotas**. 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 Ar-
naud. 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**. Sahira a 3 de novem-
bro. Comp. Union. Agentes, Knowles Rawes
& C.^a R. d'El-Rei, 31, 1.º

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