

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑA

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

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

REDACÇÃO — Rua do Loreto, 43 — LISBOA

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

SUMMARIO

A proxima assembléa geral da Companhia Real.
A nossa carta da Belgica, por A. Urban.
Omnibus a vapor.
Questões do syndicato Salamanca.
Notas de viagem — X — Grão-ducado de Luxemburgo.
Os caminhos de ferro nos Estados Unidos.
Jacques Inaudi.
Publicações recebidas.
Boletim financeiro, de Lisboa, por J. F.
Situação dos fundos portuguezes nas bolsas de Lisboa, Londres e Paris.
Notas dos títulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro.
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhóis.
Horário dos comboios desde 1 de dezembro.
Os grandes armazéns do Chiado.
Linhas portuguezas — Tracção eléctrica no Porto — Valença a Monção — Queluz à Ericeira — Beira-Africana.
Linhas hespanholas — Auxílio às companhias — O estado das companhias de caminhos de ferro — Medina del Campo a Salamanca — Calatayud-Teruel-Sagunto — Tracção eléctrica — Valladolid ao Porto.
Linhas estrangeiras — França — Alemanha — Repúbl. Argentina.
Relatórios de companhias — Continuação do relatório da Companhia dos caminhos de ferro Atravez d'Africa.
Concursos.
Arrematações.
Casas recomendadas.
Agenda do viajante.
Anúncios.
Vapores a sair do porto de Lisboa.

A proxima assembléa geral da companhia real

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

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

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

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

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

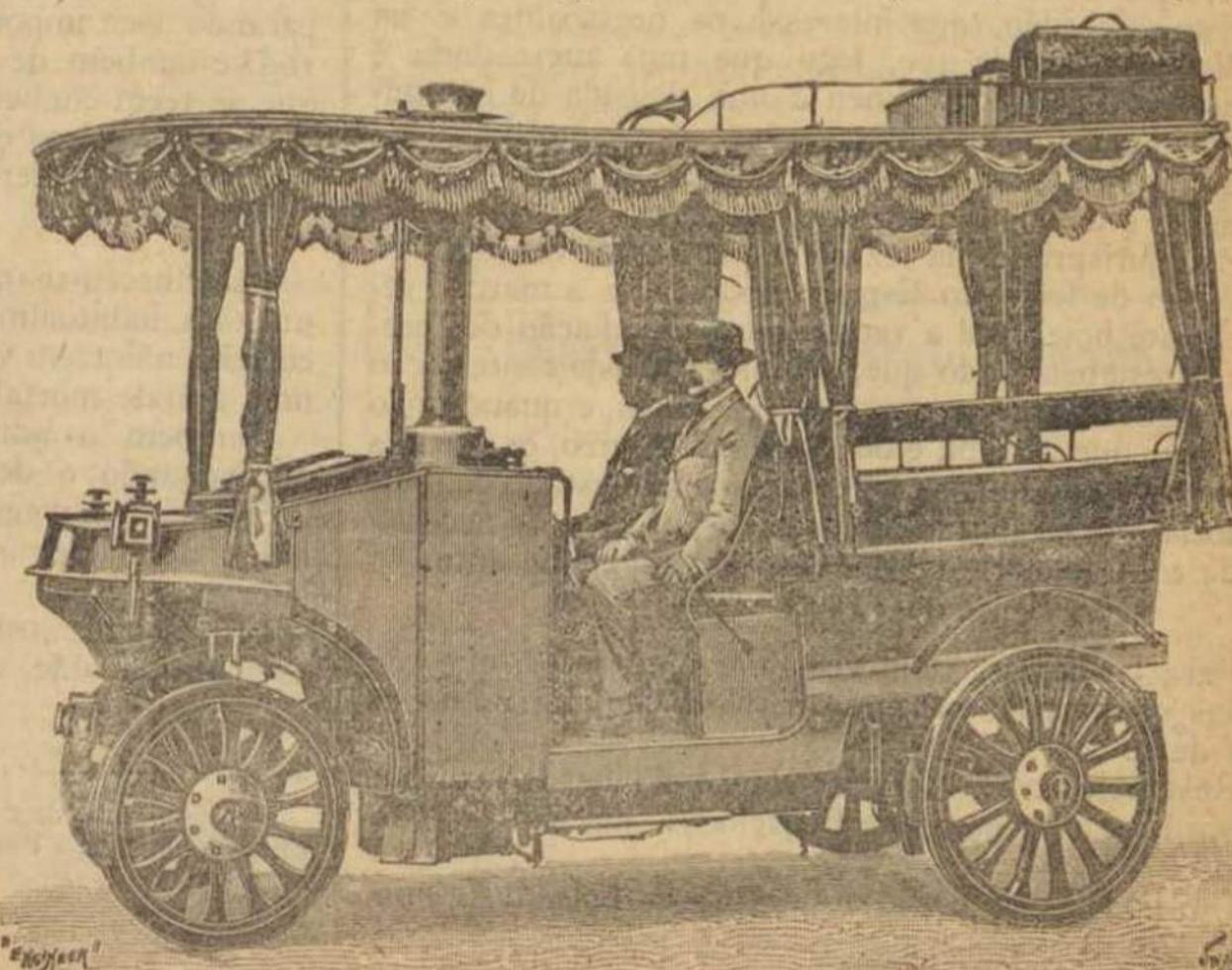
Assim constituído o conselho, começará um novo periodo de vida normal para a importante rede de caminhos de ferro do paiz.

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

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

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

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



Carro automotor, sistema Scotte. — Vide artigo pag. 375.

actividade e do melhor e mais prudente tino administrativo.

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

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

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

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

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

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

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

A NOSSA CARTA DA BELGICA

Bruxellas, 26 de novembro de 1894.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Para os sete primeiros mezes o rendimento foi:

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

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

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

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

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

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

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

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

A. Urban.

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

N. da R.

Omnibus a vapor

Systema J. Scotte, d'Espernay

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Engatando a esta carruagem, por meio de uma cavilha sem apparelho especial, um carro de mercadorias pesando 1:200 kilos, carregado com 1:800 kilos, fizeram-se varias experiencias, reduzindo a velocidade á de 12 a 15 kilometros por hora, sempre que a rampa não passou de 5 a 6 centimetros.

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

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

Questões do syndicato Salamanca

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

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

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

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

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

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

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

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

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

NOTAS DE VIAGEM

X

Grão-ducado do Luxemburgo

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Paizagem pittoresca e por vezes accidentada.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Na estação, quem vem da Belgica começa a sentir o efecto dos costumes alemaes em matéria de caminhos de ferro.

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

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

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

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

Os caminhos de ferro nos Estados Unidos (*)

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

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

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

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

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

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

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

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

mento é mais rapido, visto a rede europea não aumentar senão 9 p. c. E' uma situação inquietadora para o velho mundo.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Camille Pelletan.

Jacques Inaudi

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Com effeito esse dia foi á segunda feira.

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

Figuremos uma pequena multiplicação, para exemplificar:

$$5834 \times 327$$

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

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

Esta operaçao, porém, é por elle toda effectuada mentalmente em menos de cinco segundos, não se podendo comprehendêr como tal possa succeder.

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

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

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

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

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

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

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

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

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

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

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

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

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

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

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

BOLETIM FINANCEIRO

Lisboa, 30 de novembro de 1894.

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

Tem sido muito limitado o movimento da bolsa. Apesar d'isso as inscrições conservaram o preço de 36 p. c. e as obrigações de 4 1/2 a cotação da 47¹/₂ 600 réis. Subiram em Paris as obrigações dos tabacos (436 fr.), mas em Lisboa não houve compradores a mais de 94¹/₂ 000 réis. As obrigações do Crédito Predial continuam a manter-se, accentuando-se preferencia para as de 5 p. c.

Os unicos titulos que se distinguiram na alta, durante a quinzena foram as acções do Banco de Portugal, que attingiram o preço de 123¹/₂ 200 réis, alta que não foi determinada por especulação, mas por se haver radicado a convicção de que estes titulos devem ter este anno um dividendo complementar superior a 4 p. c. As acções dos outros bancos mais acreditados tiveram certa procura, mas sem vendedores.

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

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

As obrigações de 4 p. c. (1888) mantiveram-se a 15¹/₂ 500 réis sem compradores, do emprestimo de 1890 a 42¹/₂ 000 réis (ass.) e 41¹/₂ 500 réis (coupons). Obrigações prediaes:—6 p. c. (ass.) a 93¹/₂ 100, 5 p. c. (ass.) 88¹/₂ 800. As obrigações Loanda-Ambaca afrouxaram um pouco sem justificação plausivel.

J. F.

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

NOVEMBRO

	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
Bolsa de Lisboa:																
Inscrições assent. .	36,09	36,08	36,40	-	36,40	36,40	36,00	36,05	36,00	36,05	-	36,06	36,05	36,06	36,00	36,00
" coupon	-	36,10	36,40	-	36,40	-	36,10	-	-	-	-	-	36,15	-	-	-
Dívida externa . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bolsa de Londres:																
3 % portuguez . . .	25,50	25,62	25,87	-	25,93	26,00	25,87	25,87	25,87	25,87	-	25,87	25,87	25,87	25,87	25,87
Bolsa de Paris:																
3 % portuguez . . .	25,68	25,68	25,75	-	26,18	25,93	25,82	25,82	25,82	25,68	-	25,81	25,68	25,56	25,56	25,56

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

BOLSAS	TÍTULOS	1894 - NOVEMBRO - DIAS													
		16	17	19	20	21	22	23	24	26	27	28	29	30	-
Lisboa . . .	ACCÕES Comp. ^a Real Portugueza.	12.000	-	-	-	-	-	-	12.000	-	-	-	-	-	-
	OBRIG. Comp. ^a Real Port. 3 %	-	-	-	38.500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	" Comp. ^a Nacional . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	" Atravez d'Africa . . .	-	-	-	-	-	-	-	74.500	-	75.000	-	-	-	-
Paris . . .	ACCÕES Comp. ^a Real Portugueza .	52,75	-	52,75	-	56	54	54	56	-	56	55	56,25	56,25	-
	" Madrid-Caceres-Portugal.	-	-	-	57,25	57	57,50	57,50	57	56,25	53	53,50	56	56	-
	" Norte de Espanha . . .	135	138	141	132,50	132,50	131	127,50	-	-	-	-	-	-	-
	" Madrid-Zaragoza-Alicante	177	178,50	185	180,50	179	177	176	-	-	-	-	-	-	-
	" Andaluzes . . .	219	224,50	235	220	225	215	220,50	-	-	-	-	-	-	-
	OBRIG. Comp. ^a Real Portugueza .	126	125	125	125	125	123	120,25	120,25	124	123	124	124	-	-
	" C. ^a da Beira Alta . . .	-	-	78,25	79	80	80	79,50	-	-	-	-	-	-	-
	" Madrid-Caceres-Portugal.	184	184	183	183	182	183	180	183	182	182	-	181	181	-
Amsterd...	Norte Espanha 1. ^a hypot.	295	299,75	269	263	265	252	250	-	-	-	-	-	-	-
	Atravez d'Africa . . .	68,25	68	-	-	-	67,50	-	67	66	-	-	61,50	61,50	-
	" Atravez d'Africa . . .	72	72	72	72	72	72	72	72	72	72	72	72	72	-
Bruxellas.	" Atravez d'Africa . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	71	-	-
Londres ...	" Atravez d'Africa . . .	72	72	72	72	72	72	72	72	72	72	72	72	72	-

Receita dos Caminhos de ferro portugueses e hespanhóis

COMPANHIA REAL	Linhas	Período de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO					
			1894			1893			Totaes			Diferença a favor de		
			Kil.	Totaes	Kilometrícias	Kil.	Totaes	Kilometrícias	1894	1893	1894	1893	1894	1893
Antiga rede enova não garantida	de 5 a 11 Noveemb.	690	Réis 63.696:000	Kilometrícias 92:313	690	Réis 49.340:788	Kilometrícias 74:508	Réis 2.464.572:000	Totaes 2.540.297:698	Réis -	Totaes 1.995:514	Réis 75.725:698	-	-
	12 a 18 "	"	Réis 57.062:000	Kilometrícias 82:698	"	Réis 49.340:788	Kilometrícias 74:508	Réis 2.591.634:000	Totaes 2.589.638:486	Réis -	Totaes -	Réis 8.705:721	-	-
Nova rede garantida	5 a 11 Novemb.	380	Réis 6.569:000	Kilometrícias 17:286	380	Réis 5.487:594	Kilometrícias 14:441	Réis 276.742:000	Totaes 283.447:721	Réis -	Totaes -	Réis 8.140:315	-	-
	12 a 18 "	"	Réis 6.053:000	Kilometrícias 15:928	"	Réis 5.487:594	Kilometrícias 14:441	Réis 282.795:000	Totaes 290.935:315	Réis -	Totaes -	Réis -	-	-
Sul e Sueste . . .	29 a 4 Noveemb.	475	Réis 16.238:840	Kilometrícias 34:486	475	Réis 14.825:935	Kilometrícias 31:212	Réis 630.687:615	Totaes 629.430:420	Réis 1.257:193	Totaes -	Réis -	-	-
	5 a 11 "	"	Réis 14.652:400	Kilometrícias 30:847	"	Réis 13.493:390	Kilometrícias 27:775	Réis 645.340:015	Totaes 642.623:810	Réis 2.716:205	Totaes -	Réis -	-	-
Minho e Douro . . .	-	-	Réis -	Kilometrícias -	-	Réis -	Kilometrícias -	Réis -	Totaes -	Réis -	Totaes -	Réis -	-	-
	-	-	Réis 353	Kilometrícias -	-	Réis 353	Kilometrícias -	Réis -	Totaes -	Réis -	Totaes -	Réis -	-	-
Beira Alta . . .	15 a 21 Outubro	253	Réis 6.255:149	Kilometrícias 24:728	253	Réis 7.093:392	Kilometrícias 28:029	Réis 222.480:905	Totaes 238.679:795	Réis -	Totaes 16.198:890	Réis -	-	-
	22 a 28 "	"	Réis 5.040:411	Kilometrícias 19:923	"	Réis 7.468:120	Kilometrícias 29:518	Réis 227.521:316	Totaes 246.147:913	Réis -	Totaes 18.626:599	Réis -	-	-
Nacional (Miranella e Vizcaya) . . .	8 a 14 Outubro	105	Réis 1.367:728	Kilometrícias 13:025	105	Réis 1.416:677	Kilometrícias 13:492	Réis 47.933:057	Totaes 54.385:702	Réis -	Totaes 6.452:645	Réis -	-	-
	15 a 21 "	"	Réis 1.311:224	Kilometrícias 12:487	"	Réis 1.451:791	Kilometrícias 13:826	Réis 49.244:281	Totaes 55.837:493	Réis -	Totaes 6.593:212	Réis -	-	-
Norte de Espanha . . .	28 a 3 Noveemb.	3553 Ps.	Réis 1.647:063	Kilometrícias 452	3393 Ps.	Réis 1.626:960	Kilometrícias 480	Réis 74.494:617	Totaes 71.809:343	Réis Ps. 2.685:274	Totaes -	Réis -	-	-
	4 a 10 "	"	Réis 1.705:416	Kilometrícias 468	"	Réis 1.597:730	Kilometrícias 471	Réis 76.200:033	Totaes 73.437:073	Réis 2.762:960	Totaes -	Réis -	-	-
Madrid — Zara-goa — Alicante . . .	29 a 4 Noveemb.	2672	Réis 1.006:925	Kilometrícias 346	2672	Réis 970:329	Kilometrícias 363	Réis 43.931:323	Totaes 43.427:198	Réis 504:425	Totaes -	Réis -	-	-
	5 a 11 "	"	Réis 1.042:778	Kilometrícias 390	"	Réis 996:522	Kilometrícias 372	Réis 44.974:401	Totaes 44.423:720	Réis 550:380	Totaes -	Réis -	-	-
Andaluzes . . .	29 a 4 Noveemb.	894	Réis 338:507	Kilometrícias 379	894	Réis 332:903	Kilometrícias 392	Réis 11.852:174	Totaes 12.402:174	Réis -	Totaes 550:000	Réis -	-	-
	5 a 11 "	"	Réis 305:863	Kilometrícias 342	"	Réis 261:723	Kilometrícias 293	Réis 12.158:038	Totaes 12.663:897	Réis -	Totaes 505:859	Réis -	-	-
Zafra a Huelva . . .	5 a 11 Noveemb.	180	Réis 38:588	Kilometrícias 214	180	Réis 45:534	Kilometrícias 252	Réis 2.341:155	Totaes 2.428:600	Réis 182:555	Totaes -	Réis -	-	-
	12 a 18 "	"	Réis 42:348	Kilometrícias 235	"	Réis 39:314	Kilometrícias 218	Réis 2.353:503	Totaes 2.417:911	Réis 185:592	Totaes -	Réis -	-	-

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

LINHAS DA COMPANHIA REAL	Lisboa R.-Fig.^a Fig.^b-Lisboa R.	Lisboa R.-Part. Cheg. Part. Cheg.	Abrantes-Guard. Guard-Abrantes Part. Cheg. Part. Cheg.	LINHAS DO SUL E SUESTE	LINHAS DE MINHO E DOURO

Os Grandes Armazens do Chiado

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

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

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

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

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

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

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

LINHAS PORTUGUEZAS

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

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

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

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

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

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

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

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

LINHAS HESPAÑOLAS

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

“A opinião geral, diz esta folha, é quasi unanim em que as companhias dos caminhos de ferro necessitam que as ajudem para se salvarem da difficult situacão em que se encontram por circunstacias bem conhecidas. No que todos porém não estão conforme, é na classe de auxilio que se lhes ha de prestar, e esta importante parte é a que se discutirá para chegar a um accordo.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

O ministro respondeu que trataria do assumpto com especial interesse.

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

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

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

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

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

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

(Continua).

CONCURSOS

Caminhos de ferro do Minho e Douro

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

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

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

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

ARREMATAÇÕES

Caminhos de ferro do Minho e Douro

Fornecimento de 10:000 kilos de oleonaph

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

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre d'esta direcção o deposito provisorio de réis 12\$000.

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

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

Porto, 17 de novembro de 1894.

Fornecimento de sucata, carris usados, rodados, etc.

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

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

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

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

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

Porto, 26 de novembro de 1894.

Caminhos de ferro do Sul e Sueste

Fornecimento de tubos de ferro

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

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de réis 46\$000, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5 por cento da importancia total da adjudicação, por aquelle dos licitantes a quem o fornecimento fôr adjudicado, depositos que terão lugar, aquelle na thesouraria dos ditos caminhos de ferro, e este na caixa geral de depositos, á ordem da respectiva direcção.

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

Lisboa, 13 do novembro de 1894.

Fornecimento de lona

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

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de réis 30\$000, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5 por cento da importancia total da adjudicação, por aquelle dos licitantes a quem o fornecimento fôr adjudicado, depositos que terão lugar, aquelle na thesouraria dos ditos caminhos de ferro, e este na caixa geral de depositos, á ordem da respectiva direcção.

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

Lisboa, 17 de novembro de 1894.

Fornecimento de travessas

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

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de réis 32\$000, o qual será posteriormente elevado ao definitivo, ou seja 5 por cento da importancia total da adjudicação, por aquelle dos licitantes a quem esta for feita. Estes depositos terão lugar, aquelle na thesouraria dos caminhos de ferro, e este na caixa geral de depositos, á ordem da direcção dos ditos caminhos de ferro.

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

Lisboa, 24 de novembro de 1894.

Typ. do Commercio de Portugal

BICO AUER

DIMINUIÇÃO ^{de} calor. SUPPRESSÃO

LUZ BRILHANTE

Economia de 40% no consumo do gaz

PARA GAZ PRIVILEGIADO

do cheiro e das emanações
deleterias

OFFICINAS: — 13, Largo do Corpo Santo, 13
AD. SEGHERS: agente, rua Nova do Almada, II

**AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMMISSÕES
RECOMMENDADAS**

**MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS
RECOMMANDÉES**

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

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

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR.

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

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

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

LISBOA Hotel Durand — Rua das Flores, 74 — 4.º 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 — Propri. João da Matta, 1.º cuisinier du Portugal.

LISBOA Hotel Borges — Chiado, 108 — Tres frentes, pro-
ximo dos theatros e centro da cidade — ascensor — te-
lephone — banhos, etc.

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

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

LISBOA Francfort Hotel — No centro da cidade — Aposentos para famílias. Preços modicos. Mesa redonda 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. — Pro-
ximo 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 ser-
vice 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, aceito e hygie—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—Excellentess quartos, serviço esmeradissimo, bilhar e piano.—Carreiras a 100 réis, para os Cuços—Diaria de 800 a 1\$200 réis.

PRAIA DA NAZARETH Grand Hotel Club — Ma-
gnificas accommodações, aceito inexcedivel, bom serviço, preços modicos, trens d'aluguer e carreira, para as estações de Cella e Vaiado — 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 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 à Batalla). 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 sallas e quartos, banhos. Aceito e bom serviço. 1\$000 a 1\$400 rs. diarios.

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

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

SEVILHA Gran Fonda de Madrid — Principal estabele-
cimento de Sevilha — illuminação electrica — luxuo-
sos pateos — salla de jantar para 200 pessoas — banhos.

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

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

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

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

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

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 especiais
para papeis pintados, de impressão e de escripta

DEPOSITOS

Largo de Santa Justa, 270 a 276

LISBOA

Rua Passos Manuel, 49

PORTO

Endereço telegraphico — Companhia Prado — Lisboa

M. Gonsalves

Cirurgião-dentista

RESIDENCIA

L. do Calvario, 22, 2.^o

CONSULTORIO

R. N. do Almada, 69, Lisboa.

EMPREZA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR
PARA O
ALGARVE E GUADIANA
Carreira oficial
O vapor GOMES IV
Commandante ROCHA JUNIOR



S AIRÁ no dia 16 de dezembro, ás 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.ª

TINTURARIA

DE

P. J. A. CAMBOURNAC

14, Largo da Annunciada, 16

120, P. DE S. BENTO, 120

LISBOA

OFFICINAS A VAPOR

RIBEIRA DO PAPEL

Estamparia mechanica

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

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

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

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

TINTAS PARA ESCREVER

DE DIVERSAS QUALIDADES

Rivalisando com as dos fabricantes ingleses, alemães 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, Alicante, Valencia,
Tarragona e Barcelona, (Sevilha e Almeria, via Cadiz)

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

Serviço combinado de Hamburgo para Portugal e Espanha

PELOS RAPIDOS VAPORES CORREIOS DA

COMPANHIA HAMBURGUEZA SUL-AMERICANA

Todas as quartas feiras

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

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

AGENTES

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

Em Madrid: Cesar Fereal — Calle Salud, 13.

Grandes Armazens do Chiado

AO PUBLICO

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

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

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

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

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

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

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

Secções installadas desde já

SEDAS E LÃS

Para VESTIDOS

Retrozeiro

Fornecimento completo para modistas

MERCADOR

ALFAYATARIA
POR MESTRE FRANCEZ

Vestidos e confecções

Por MODISTA FRANCEZA

FAZENDAS BRANCAS

DE LINHO E ALGODÃO

CHAPEUS PARA SENHORAS

Por modista franceza

LUVARIA

E GRAVATARIA

CAMISARIA

E LENÇARIA

ROUPAS BRANCAS

PARA SENHORAS E CREANÇAS

PERFUMARIAS

E ARTIGOS PARA TOILETTE

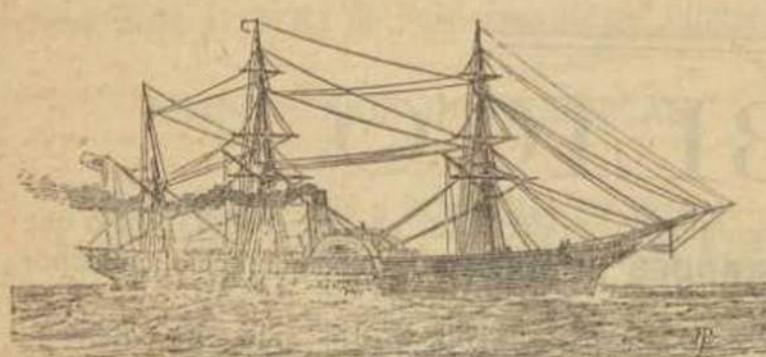
Sapataria

CHAPEUS PARA HOMENS

E ARTIGOS DE VIAGEM

Grandes Armazens do Chiado

Red Cross Line



Pará, Ceará e Maranhão

Sahirá a 1 de dezembro o paquete inglez

THEREZINA

Tem magnificas accommodações para passageiros

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

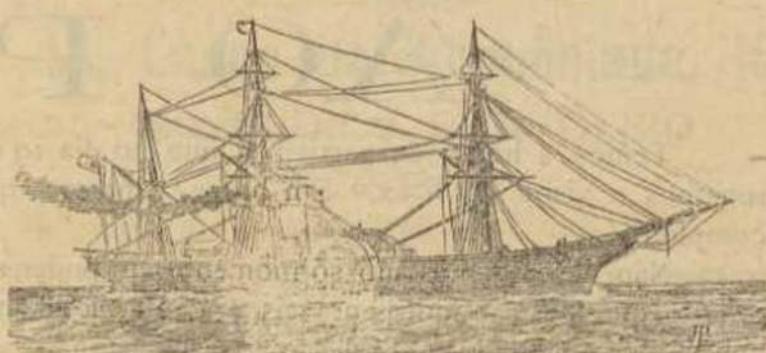
Os Agentes

Garland Laidley & C.^a

Royal Mail



STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

BRAZIL E RIO DD PRATA

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

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 criados 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

Vapores a sahir do porto de Lisboa

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

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

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

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

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

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

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

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

Dakar, **Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos-Ayres**, vapor franez, **Orenoque**. Sahirá a 23 de dez. Agent. Tortades & C.^a R. Aurea, 32, 1.^o

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

Havre e Anvers, vapor franez, **Saint-Mathieu**. Sahirá a 12 de dezemb. Agent., Henry Burnay & C.^a R. dos Fanqueiros, 10.

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

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

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

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

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

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

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

Pará e Manaus, (via Madeira), vapor inglez, **Lanfranc**. Sahirá a 10 de dez. Agentes, Garland Laidley & C.^a R. do Alecrim, 10, 1.^o

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

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

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