

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑA

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

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

REDACÇÃO — Rua do Loreto, 43 — LISBOA

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

## Annexo d'este numero

Ampliação da tarifa especial N. B. S. n.º 8 combinada entre a administração do sul e sueste, e a companhia real, para o transporte de lãs sujas ou lavadas.

## SUMMARIO

Os vinhos portugueses.  
Carta de Inglaterra, por W. N. Cornett.  
Parte oficial. Mapa da despesa e receita do caminho de ferro de Mormugão. Portaria de 8 de novembro do Ministerio das Obras Publicas.  
Tarifas de transporte.  
Wagonotes postaes.  
Acaou-se a exposição, por A. Urban.  
O zéu aduaneiro.  
Notas de viagem. — IX — Ottignies, Namur e as grutas de Rochefort.  
Os negócios da Companhia Real.  
Carteira dos acionistas.  
Revue de la Bourse de Paris, por L. C.  
Boletim financeiro, de Lisboa, por J. F.  
Situação dos fundos portugueses nas bolsas de Lisboa, Londres e Paris.  
Cotações dos títulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro.  
Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhóis.  
Horário dos comboios até 16 de novembro.  
Os caminhos de ferro na Inglaterra e nos Estados Unidos.  
A cidade de Lagos.  
O metropolitano de Paris.  
Linhas portuguesas — Lourenço Marques — Arrematação de carvão — Nova estação — Urbana do Porto — Vale do Vouga.  
Linhas hespanholas — Calatayud-Teruel-Sagunto — Noguera-Pallaresa — Valladolid a Ariza.  
Linhas estrangeiras — Italia — Belgica — República Argentina — Brazil.  
Avisos de sei viço.  
Arrematações.  
Casas recommendedas.  
Agenda do viajante.  
Anuncios.  
Vapores a sahir do porto de Lisboa.

## Os vinhos portugueses

Um dos males — e talvez o mais damoso — de que enferma a nossa administração publica em todos os seus ramos, é o excesso.

*L'excès en tout c'est un défaut*, dizem os franceses e dizem bem, e se não tivessem criado esta maxima creal-a-hiam quantos examinassem os nossos costumes, tomado-a como axioma.

Se tratamos de liberdade, temol a por vezes excessiva; se tratamos de a restringir, fazemol-o de mais; e não ha maneira de convencer ninguem a um justo meio termo, porque ainda o extraordinario parece pouco.

A protecção á nossa agricultura tem sido uma das manifestações desse nosso *trop de zèle*.

Não queremos, bem entendido, negar que uma das nossas forças economicas, a mais energica mesmo, é a agricultura, mas esperamos demonstrar que o excesso de protecção, em alguns casos, não só tem sido prejudicial para as industrias e para o publico, como para os proprios agricultores.

A questão do vinho é uma d'essas.

Prohibe-se a importação do vinho estrangeiro. Muito bem entendido n'um paiz que produz este liquido em

quantidade e faz constituir n'elle o seu principal ramo de exportação.

Mas vem o phylloxera, o mildew e roe-nos a vinha e deixa-nos em condições de não termos quasi nem para o nosso consumo; e entretanto o nosso agricultor, vendendo que as terras não lhe produzem o que em outros annos lhe produziam, limita-se a elevar o preço ao pouco que conseguiu colher e fica-se muito contente, não diremos, mas muito satisfeito com a lei que impede que vinho estrangeiro venha concorrer com o seu.

E diz consigo: — se mil almudes que eu tinha me produziam 1.000\$000, hoje, que tenho apenas 500, elevo-lhe o preço a 1.500 e terei 750\$000 réis.

Mas se entrasse vinho hespanhol eu já não o poderia fazer, e portanto teria uma perda de 50 por cento, visto que é metade a producção que tenho.

O que o agricultor não vê, no entanto, é que elle não pôde elevar o preço senão para o que se destina ao consumo interno, porque o que vai para o estrangeiro tem que concorrer n'esses mercados com o producto dos outros paizes, onde não ha falta; o que elle não calcula é a debandada dos compradores que não teem preferencias por sympathia mas pelas condições em que pôdem obter o genero, em qualidade e barateza.

E a debandada dos compradores, n'este caso, não é momentanea; as andorinhas veem todas as primaveras visitar-nos, mas os compradores de vinhos é que não lhes seguem o exemplo e, se não encontram o genero, n'um anno, não voltam no seguinte.

Já tivemos esse exemplo em grande escala quando, ha doze annos, a nossa producção vinícola foi superabundante n'um anno e escassa no seguinte.

Negociantes estrangeiros houve, no anno de boa safra, que, contando vincular aqui as suas compras, construiram adegas, das quaes é exemplo o grande edificio que ainda vemos proximo da estação de Runa, e que seria ligado a esta por uma via especial.

Veiu a falta, queimou o phylloxera as vinhas, e os compradores franceses foram, como as andorinhas, para a Italia, mas não voltaram como elles; e a Algeria plantou a vinha por toda a parte, e a Hespanha conquistou grande parte d'esse commerçio, concorrendo para isso, diga-se a verdade, os vinhateiros, com o melhor tratamento do liquido.

E' vulgarissimo no commerçio, tanto no de grosso como no por miudo, quando ao vendedor falta o genero que costumava ter e lhe é procurado, mandal-o buscar a outro collega.

Não ganha tanto, já se vê, como se o tivesse, elle proprio, no armazem, mas tendo um pequeno lucro que o vizinho lhe dá, tem a grande vantagem de não acostumar o freguez a outra loja.

Ora o productor quando vende é um puro commer-

ciante, e ai delle quando diz ao comprador que não tem genero, que o vá procurar a outro estabelecimento.

Porque a loja mais proxima da nossa, no grande mercado internacional de vinhos, são os enormes campos de Almendralejo, Merida, Villanueva etc., toda aquella immensa falda da serra de Hornachos, onde a uva, da melhor qualidade, cresce em quantidade espantosa.

E nós creámos ainda a hypothese menos favoravel, quando, no caso sujeito, ella resulta muito mais vantajosa para nós.

Não convém permittir a entrada do vinho, do producto fabricado; pois bem: O que nos falta é a materia prima — façamol-a importar e serviremos o freguez estrangeiro.

Mas a entrada da uva pôde ainda prejudicar a nossa agricultura, tirando-lhe o consumo da fructa. Para tudo ha remedio: adegas alfandegadas para as quaes passaria directamente a uva trazida a granel em wagons sellados, onde, immediatamente à chegada, ella seria pisada de forma a não poder servir para o consumo.

E das nossas adegas continuaria a sahir vinho em quantidade e o nosso commerçio de exportação d'este genero não padeceria, e os mercados estrangeiros continuariam a tomar vinho portuguez, sem quererem saber se o fructo foi arrancado nos campos da Bairrada se nos de Llerena.

Mas, objectam os cegos defensores da nossa agricultura, isso seria matar a producção portugueza; o agricultor não poderia com essa concorrença estrangeira.

A solução é simples.

O mesmo que se faz com os cereaes, poderia fazer-se com os vinhos.

Balancear annualmente a nossa producção, o nosso consumo, e calcular o *quantum* necessario para a exportação; permittir a entrada da uva necessaria na proporção de que ella não viesse substituir a producção nacional, mas *completal-a*.

Assim se asseguraria a venda do producto portuguez sem o desacreditar pela diminuição de quantidade; que a falta de genero é sempre um descredito para os estabelecimentos que devem estar bem fornecidos.

A reconstituição dos nossos vinhedos operava-se gradualmente, e gradualmente se ia restringindo a importação, mantendo-se sempre a exportação na sua phase importante.

Quanto melhor não seria esta solução para o paiz do que a que produzem as declamações balofas, os telegrammas bombasticos, a correria de commissões influentes que figuram aos vinicultores ingenuos que a sua salvação só está no direito prohibitivo à uva estrangeira.

A estatística da importação de vinhos em França nos primeiros nove mezes dos annos de 1892, 1893 e 1894 é exemplo bastante da nossa decadencia.

E' a seguinte:

	1892	1893	1894
	Hectolitros	Hectolitros	Hectolitros
<b>Vinhos communs</b>			
Hespanha.....	4.407.654	3.124.430	1.906.881
Italia.....	330.058	210.276	58.082
Portugal.....	49.088	1.778	1.729
Argelia.....	2.356.683	1.406.509	1.373.940
Tunis.....	35.497	32.909	26.498
Outros paizes.....	456.368	239.265	114.076
Totaes.....	7.635.338	5.015.167	3.481.196

Não ha duvida de que a melhoria da producção vinícola n'aquelle paiz é consideravel, levando-o a reduzir

a menos de metade a sua importação, mas enquanto que a Hespanha reduziu a sua exportação no anno corrente a 43 % do que era em 1892, a Argelia a 58 %, a Italia a 18 %, a nossa importação n'aquelle paiz foi apenas de uns miseraveis, uns infimos, uns desgraçados 3,5 % do que era ha dois annos.

Depois d'isto queixemo-nos de que os cambios estão altos e os negocios difficeis, e o paiz em difficuldades para obter lá fóra o dinheiro de que precisa.

## Carta de Inglaterra

*Liverpool, 8 de outubro de 1894.*

As receitas dos principaes caminhos de ferro inglezes, durante o ultimo trimestre, comparadas com as de igual periodo do anno passado, resultam n'um augmento de 1.209.000 libras esterlinas. Este resultado, porém, não é tão satisfactorio como á primeira vista parece, porque foi durante este mesmo periodo do anno passado que teve logar a desastrosa greve dos mineiros, resultando uma diminuição de trafego, em comparação com o anno anterior, de 1.329.000 libras, ou mais 120.000 libras do que o augmento do trimestre passado.

E' interessante comparar os augmentos das varias linhas. Assim o North Eastern Railway tem um augmento de 63.000 libras, devido provavelmente á proximidade, na Escocia, das minas de carvão de Durham. No anno passado havia um pequeno augmento. O augmento do Midland Railway é de 353.000 libras contra uma diminuição no anno passado de 458.000. Os Great Northern e North-western mostram resultados pouco satisfactorios, mas os rendimento das linhas Great Western e Lancashire and Yorkshire são muito favoraveis e o South Western Railway mostra nas suas receitas um crescimento de 120.000, contra uma diminuição em 1893 de 14.000 libras. A exploração, porém, das tres linhas do Sul — os caminhos Brighton, Chatam, e South-eastern — não foi muito vantajosa.

Como se fala n'uma forte reducção nas despesas das diversas linhas, esperam-se bons resultados financeiros para fins do anno.

Realizou-se em Newport, a principios d'este mez, a reunião annual da Associação de empregados de caminhos de ferro. N'esta reunião approvou-se uma resolução em favor da proibição do emprego nos caminhos de ferro de machinistas, conductores, encarregados de signaes e demais funcionários que não tenham certificado de habilitação. Para obter tal certificado, seria preciso passar por um exame theorico e pratico do seu proprio trabalho. O exame deve ser presidido por um official do *Board of Trade*. A opinião, porém, de muitos dos interessados nos assumptos ferro-viarios é que se deve isentar d'exame todos os empregados de mais de cinco annos de serviço, pois ha muitos empregados de vinte ou trinta annos de serviço, que teem cumprido os seus deveres com segurança e satisfação, mas que seriam talvez incapazes, por falta de conhecimentos theoricos ou technicos, de obter a requerida approvação.

O Manchester, Sheffield and Lincolnshire Railway está sujeitando a provas seis das eclisas aperfeiçoadas de Pittsway & Wood. As vantagens d'estas eclisas são, que supportam as extremidades dos carris; que se podem colocar coxins por debaixo d'ellas, o que, segundo se diz, não se pôde fazer satisfatoriamente com as eclisas

ordinarias que se empregam agora; e que impedem a deterioração das extremidades dos carris e os abalos das carruagens que tão prejudiciaes são para o material movele, como desagradaveis para os passageiros. Servindo-se d'estas eclisas, ha uma economia, diz-se, de dois coxins, uma travessa, e quatro parafusos e porcas em cada secção dos carris.

O numero dos accidentes nas passagens de nível vae crescendo de dia para dia, mas ha muito tempo que não tem ocorrido um de resultados tão funestos como o que teve logar recentemente no South Eastern Railway entre Chartham e Canterbury.

Parece que varias pessoas cruzavam a via n'um carro, no momento da chegada d'um comboio de mercadorias, resultando o choque e a morte de sete pessoas.

Como consequencia d'esta triste occorrença fala-se mais uma vez na necessidade da construcção d'uma ponte por cima da via ou d'uma passagem por debaixo d'ella; ou, no caso de não ser muito frequentada a passagem de nível, a installação perto d'ella de campainhas electricas que funcionariam por meio das rodas das carruagens, fazendo tocar as campainhas cada uma das trinta ou quarenta rodas d'um comboio ao passar sobre um apparelho collocado junto aos carris, a uns 400 metros de distancia.

Ao mesmo tempo convem notar que um grupo de operarios foi multado ha pouco em S<sup>t</sup>. Helens por terem entrado na linha sem permissão. Parece que estes homens teem cruzado a via com frequencia, andando ás vezes de gatas por debaixo dos wagons, e isto apesar de se ter construido uma ponte, de grande custo, pouco distante do mesmo lugar.

Uma obra notavel, digna da historia das grandes empresas dos caminhos de ferro, está sendo effectuada pela Midland Railway Company, em relação com a carestia d'agua em Leicester. Conforme o conselho dos seus engenheiros, esta companhia emprehendeu a installação em Wigston d'um serviço d'agua para o seu uso particular, o que foi effectuado dentro em nove dias. Uma parte d'esta importante obra foi a collocação de cinco milhas de canalização.

W. N. Cornett.

## PARTE OFICIAL

Ministerio dos Negocios da Marinha e Ultramar  
Direcção geral do Ultramar  
3.<sup>a</sup> Repartição — 2.<sup>a</sup> Secção

### Caminho de ferro de Mormugão

#### Mappa da receita e despesa no 2.<sup>o</sup> trimestre de 1894

##### Receita

Designações	Kilometros explorados	Numero de passageiros	Peso	Importancia
Grande velocidade :				
Passageiros .....	68:694,5	-	6:190 \$357	
Bagagens e recovagens.	82	-	974 \$829	
Diversas .....		-	1:129 \$904	
Mercadorias .....		47.103:815,33	75:095 \$292	
	68:694,5	47.103:815,33	84:290 \$382	

Despesa	
Conservação (via e obra) .....	6:311 \$748
Tracção (locomotivas, combustivel, pessoal, etc.) .....	10:205 \$221
Material circulante (limpeza e reparação) .....	1:661 \$052
Trafego (pessoal, expediente das estações, etc.) .....	3:521 \$377
Diversas (encargos geraes, despesas do porto, diversas, etc.) .....	30:126 \$941
	51:916 \$339

Resumo	
Receita .....	84:290 \$382
Despesa .....	51:917 \$339
Saldo .....	32:374 \$043

Secretaria d'estado dos negocios da marinha e ultramar, em 3 de novembro de 1894.—O chefe da repartição, *Tito Augusto de Carvalho*.

## Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

### Direcção dos serviços de obras publicas

#### Repartição de estradas, obras hydraulicas e edificios publicos

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer do conselho superior de obras publicas e minas: ha por bem aprovar para os devidos efeitos o projecto definitivo, datado de 2 de maio ultimo, do caminho de ferro americano de S. José de Ribamar a Carnaxide de que é concessionario Jayme Henrique Pereira Brämão.

Paço, em 8 de novembro de 1894.—*Arthur Alberto de Campos Henriques*.

Para o director de obras publicas do distrito de Lisboa.

## TARIFAS DE TRANSPORTE

**Mercadorias fóra das estações.**—A administração do Minho e Douro, aproveitando os dias em que o serviço de comboios ordinarios no troço de Regoa a Barca d'Alva é menos frequente, resolveu ampliar o serviço de mercadorias a qualquer ponto d'aquelle troço independente das estações.

As expedições terão que ser feitas por wagons completos e indicado na nota de expedição o ponto exacto em que a mercadoria deve ser descarregada ou carregada, operações que são de conta do expedidor.

As expedições poderão proceder ou ser consignadas não só a varias estações da rede do Minho e Douro, como ás das companhias combinadas, Mirandella, Povoa de Varzim, Guimarães, Companhia Real e Beira Alta.

Chamamos a atenção para o respectivo aviso que vae na secção competente.

**Transporte de lás do Sul e Sueste para a Beira Baixa.**—Damos hoje como supplemento a ampliação da tarifa combinada entre a direcção do Sul e Sueste e a Companhia Real, applicavel ás lás que, por Abrantes, se destinem ás fabricas da linha da Beira Baixa.

## Wagonetes postaes

Em breve se realizarão entre Nova-York e Brooklyn as experiencias d'um invento originalissimo.

Consiste este na installação d'um tubo de ferro, de 40 centimetros de diametro, no interior do qual circulam uns pequenos wagons, de metro e meio de comprimento, feitos de arame de aço os quaes podem transportar 3:000 cartas.

O movimento é proporcionado por um pequeno motor electrico que vae na cauda de cada wagon.

O tempo que levam de Nova-York a Brooklyn é apenas 5 minutos.

Os empregados nada mais teem que fazer senão carregar-los e imprimir-lhes um pequeno movimento inicial.

## Acabou-se a Exposição

Bruxellas, 10 de novembro de 1894.

Acabou-se, deixou de existir a exposição de Antuerpia.

Fizeram-lhe um solemne enterro *aux flambeaux*. O acto de passamento foi assignado pelas auctoridades. E M. De Bruyn deixou cair sobre o seu tumulo, em frente d'uma multidão enorme, um punhado de flores de rhetorica. Acabou.

Chegaram os desarmadores e demolidores, que despojaram o colosso, que o tiraram, bocado por bocado, deante dos olhos dos *poorters* da Velha Antuerpia que tantas attenções mereceu.

Foi tão interessante — como bem sucedida — esta exposição de Antuerpia. Poderiam vê-la morrer sem lhe dizer adeus aquelles a quem ella tanta distracção e interesse offereceu?

Deu ella a Antuerpia toda a prosperidade que se esperava?

E' difícil aprecial-o desde já. Muitas esperanças mortas houve, das quaes algumas eram puramente loucas. Mas calcularam-se todos os pequenos lucros que trouxe, durante seis mezes, a passagem de milhares de pessoas quasi quotidianamente renovadas? Os descontentes fazem barulho; os satisfeitos contam silenciosamente os seus lucros.

Diz-se que a empresa não terá os resultados financeiros que esperava. Ha inumeros processos. Mas para o saber será preciso esperar pelo fim da liquidação que será terrivelmente longa e complicada.

E depois, supondo que o lucro fosse pequeno ou nenhum, ou mesmo havendo um *deficit*, Antuerpia é bastante rica para pagar a sua gloria. Levou o seu orgulho a fazer o grande e o bello para si propria, sem outra ajuda que a da sua propria riqueza, cousa que poucas cidades poderiam tentar. Sabia no que se metia; e depois d'um tal exito não se queixará, mesmo que o dinheiro gasto não tenha novamente entrado ou que ainda seja preciso despender mais.

Seja qual fôr a somma do balanço, é preciso felicitar Antuerpia. E é preciso tambem agradecer-lhe não só pelos lucros que o paiz inteiro, e principalmente Bruxellas, tiraram do movimento de estrangeiros por todo o verão, como tambem pelo serviço prestado á Belgica, que esta exposição fez conhecer e amar, e da qual ella mostrou em tão bellos dias a vitalidade e os recursos.

Acabou a exposição. Acabou nas tristezas do anno que se estende na pesada agonia d'uma situação politica cheia de perigos. Deixará, porém, uma data na nossa historia — e um exemplo do que pôde a iniciativa privada, sustentada pela confiança em si proprio.

A. Urban.

## O zelo aduaneiro

O *Diario de Notícias* dava ha bem poucos dias a seguinte informação;

«Mr. Jones, actual proprietario do hotel Lawrence de Cintra, acaba de receber uma carta d'um inglez da colonia do Natal (Africa Oriental) participando-lhe a intenção de vir, com toda a sua familia, passar tres mezes ao paraíso cantado por Byron, hospedando-se n'aquelle estabelecimento.

D'ali partiria a fazer pequenas digressões para conhecer o paiz, visto que Cintra está ligada á rede dos nossos caminhos de ferro. Pede porem a mr. Jones que lhe dê informações ácerca do que ha de verdade no que geralmente se conta lá por fôra, «ácerca de impertinencias no exame de bagagens de viajantes e formalidades de entrada de forasteiros no paiz, porque no caso afirmativo aquella familia abandonará o seu projecto.

Curioso, não é verdade?

Outro exemplo temos, e esse é soberanamente pratico.

O sr. Giulio Marchetti, director da companhia italiana Tomba, veiu ha pouco de Genova, com sua senhora, esperar a companhia que, vindo do Brasil no *Clyde*, devia reunir-se com elle em Lisboa.

Chegado á fronteira de Marvão e tendo aberto as pequenas malas de mão que trazia na carruagem para que o guarda as revistasse minuciosamente, foi convidado a ir ao posto fiscal e ali apalpado, tirando-lhe o guarda que o apalpou quantos papeis trazia nas algibeiras. abrindo-lhe o collete e preparando-se quasi para lhe examinar o proprio corpo!

Depois foram-lhe de novo buscar a pequena mala onde vinham as joias da senhora e, vasando-as sobre a mesa, sem o menor cuidado por que alguma se extraviasse ou se damnificasse, o guarda tomou-as a punhado e levando-as ao escriptorio da alfandega ahi as apresentou com o sr. Marchetti.

O empregado preguntou-lhe a quem pertenciam aquellas joias, e respondendo-lhe o passageiro que eram de sua senhora, o empregado solto uma phrase que o sr. Marchetti não nos soube reproduzir mas que, a julgar pelo tom, devia ter sido uma manifestação de duvida. Ainda assim mandou-lhe entregar tudo, que foi atirado de novo para a mala com o mesmo cuidado com que fôra tirado.

O sr. Marchetti, admirado d'este zélo aduaneiro, que não experimentára ainda em povo algum, dos muitos em que tem entrado, durante a sua já longa carreira artistica, perguntou se era costume aqui praticar-se assim com todos que entram as fronteiras.

— E' conforme as caras, respondeu-lhe delicadamente o empregado!

Devemos accrescentar que este modo de proceder não foi, com certeza, provocado pelo viajante, porque o sr. Marchetti é um cavalheiro da mais fina educação e delicadeza, e a tal ponto eleva o seu escrupulo de melindrar qualquer pessoa no paiz em que se acha de hospede, que, referindo-nos estes pasmosos factos, repetia-nos a meudo que não o fazia por se queixar, mas unicamente porque este procedimento o admirára pela novidade.

«E' conforme as caras» é uma resposta que vale um milhão.

Ora realmente, quando se perceberá no nosso paiz que não é bastante ter comboios rápidos e grandes linhas internacionaes para termos a visita de estrangeiros, mas saber tratar com elles, e não lhes dar, logo na fronteira, a noção de que entram n'um paiz de selvagens intrataveis?

O que sucedeu com aquelle distinto artista, está-se dando todos os dias, e creia-o o sr. director das alfandegas, constitue um grande prejuizo para o nosso paiz, porque já se vê que cada estrangeiro que aqui recebemos, com os modos com que se encara um salteador, é uma trombeta da fama, a proclamar no seu paiz e em todos por onde depois passa, que a entrada em Portugal é um motivo de vexames intoleraveis.

E depois, pela propria experencia o sabemos, quem viaja antipathisa em geral com os paizes em que foi maltratado.

Pôde o céu ser azul, o sol brilhar com intensidade, a natureza toda sorrir, as commodidades serem muitas, as facilidades incomparaveis; o viajante mal disposto difficilmente se acha bem, e lá vae para o seu paiz dizer a todos que não venham a Portugal.

## NOTAS DE VIAGEM

## VIII

## Ottignies, Namur e as grutas de Rochefort

Como eu lhes disse, em Ottignies deixei a linha de Louvain-Charleroi e tomei comboio o que de Bruxelas parte para Namur, linha chamada *do Luxemburgo*.

Uma circunstancia inesperada faz-me apreciar sob diversos aspectos o serviço da rede do Estado Belga a que já me referi:

O calor era abrazador; na 1.<sup>a</sup> classe, carruagens estofadas de velludo carmezim; abafava-se. Na 2.<sup>a</sup>, para onde passei, pouco melhor me sentia, porque, se havia menos estofos, tinha em compensação muito mais viajantes — abafava-se da mesma maneira.

Como me lembrei então das nossas frescas carruagens-salões do serviço de Cintra e Cascaes!

Mas não as ha ali, como não existem em parte alguma, na Europa, vehiculos que representem, como estes, 500 kilos de peso morto por passageiro, a não ser os sleeping-cars ou qualquer outra carruagem de luxo em que se pague avultada sobretaxa.

Que fazer, pois, para encontrar um logar fresco n'um comboio cheio?

A solução era ir em 3.<sup>a</sup> classe. Foi então o que fiz. Na cauda, o ultimo compartimento levava apenas um só passageiro — esplendida accommodação para um encalmando.

Nas 3.<sup>a</sup> classes são os bancos e encostos de madeira, como em Portugal, mas os compartimentos mais espaçosos, havendo uma retrete ao centro do vehiculo.

Pois indo em 3.<sup>a</sup> classe, na cauda do comboio, o andamento do trem, graças ás boas molas do material circulante e ao peso do carril, é tão suave que eu, mesmo de pé, fui, durante bastante tempo, escrevendo as minhas impressões, com a mesma firmeza e facilidade com que as estou reproduzindo aqui.

Nem um movimento lateral; nada de solavancos, nem durante o transito, nem ao arrancar ou ao parar nas estações.

O comboio move-se como uma massa indivisivel sobre uma barra unica de ferro.

Proxima já a estação de Namur, vem juntar-se á nossa linha a que vem da esquerda, de Tirlemont, tambem pertencente ao Estado. Em breve vemos outra que, da direita, se reune com a nossa; é a que de Charleroi segue a Namur, serpenteando sobre a Sambre em repetidas pontes, e que é uma das mais pittorescas da Bélgica.

A estação é junto da cidade, cujo casario se vê mesmo do comboio.

É assim que, olhando á portinhola, podemos reconhecer que Namur é uma cidade bonita, como todas as cidades modernas rodeada de boulevards, embellezada por parques e jardins, tendo no centro uma bella cathedral de estylo renascença, com o seu alto zimborio a dominar os outros edificios, e ao fundo a cidadela que se levanta na confluencia da Sambre com a Meuse.

Partindo da estação e seguindo em curva para a direita, em breve deixamos afastar-se para a esquerda a linha, de dupla via, do Norte Belga, que vae a Liége; pouco depois atravessamos o rio sobre uma bella ponte de ferro e, despedindo-nos do outro braço da linha do norte que vae, em via unica, para Dinant e Givet, fronteira francesa, vamos pelo valle dos Ardennes em direcção a Ciney, onde, depois de passarmos o Bocq sobre uma pequena ponte, vemos da direita ligar-se-nos

uma via reduzida dos Vicinaes, e da esquerda outra via do Estado, vindo de Huy.

Mais adiante, em Marloie, vem ter á nossa a linha directa de Liége, (linha de l'Ourthe); depois descemos rapidamente para o valle da Wanne, admirando á esquerda bellos pontos de vista.

Em Jemelle novo trasbordo, para seguir o pequeno ramal de 17 kilometros que nos deixa em Rochefort.

Chegando á estação ás 4 horas e 18 minutos da tarde, não tem tempo a perder quem quizer ir ver as grutas. Convém, pois, deixar o jantar para depois, por isso bem fará quem, como eu fiz em Louvain, tiver almoçado tarde e succulentamente.

Em Rochefort ha duas grutas a ver: a do Rochefort, cuja entrada é mesmo na cidade e onde se paga 5 francos por pessoa para a visitar (visita que leva 1 a 2 horas) e a de Han que é longe uns 6 kilometros.

Para uma e outra os cicerones disputam os passageiros, logo desde a chegada a Jemelle, no comboio, na estação, no carro que nos conduz ao hotel, n'este, sempre, sempre.

Um d'elles tem um expediente original: falar continua e seguidamente, sem tomar o folego nem deixar que o tomemos, nem que ouçamos os seus concorrentes que recommendam a gruta de Han.

Chega a ser admiravel aquella machina em que as palavras saem como agua de uma cascata abundante!

Se na estação escolhemos hotel, o carro leva-nos gratuitamente, ficando justo por 2 francos por pessoa para ir á gruta de Han e voltar.

Qual das duas grutas se deve visitar?

A de Rochefort é menos interessante, mas está mais limpa, devido a que, na sua illuminação, se emprega o magnesium de preferencia aos fogachos de resina cujo fumo ennegrece as paredes da de Han, prejudicando-a muito.

Mas esta, apesar de mais distante, é muito mais curiosa, bastando para isso as emocionantes surpresas que nos oferece a sahida.

Pena é que o seu proprietario, o barão de Spande, que d'ella tira fabulosos lucros annuaes, a tenha deixado prejudicar com o fumo dos fogachos com que são illuminados os principaes logares, constituídos por pedaços de corda embebidos em oleos mineraes.

Que belleza seria ali a illuminação por electricidade, e que vantagem para a conservação d'aquellas magnificas stalactites.

Vamos, pois, á gruta de Han.

O carro parte poucos minutos depois da chegada ao hotel e, seguindo por uma bella estrada macadamizada, vemos á direita, pouco depois de um quarto de hora de caminho, a entrada da gruta de Eprave, uma outra gruta que, ao que me informaram, pouco vale. Não tarda que cheguemos a Han-sur-Lesse onde, no hotel, tomamos bilhete que custa 7 francos, sendo uma só pessoa, ou 5 francos por pessoa, sendo mais.

Para ir ver o *trou de Belvaux*, isto é, a garganta onde a Lesse se precipita, desapparecendo no interior da montanha, paga-se mais 50 centimos e para o tiro de canhão á sahida outros 50.

Os primeiros é dinheiro perdido, porque nada vale o que se vê. O tiro sim; merece a pena — é mesmo uma das sensações mais fortes que nos oferece a visita.

O omnibus leva-nos um pouco adiante da villa e depois segue-se a pé acompanhado por um guia, para a entrada da gruta.

Note-se que não indo ao tal *trou de Belvaux* poupa-se um passeio de cerca de 1 kilometro.

A gruta de Han é tudo que ha de mais phantastico!

Consta ella de um caminho subterraneo de mais de 1:500 metros em que se atravessam e visitam enormes salas e galerias de stalactites e stalagmites, algumas de belleza extraordinaria, como por exemplo as que se ostentam na sala das *draperies* que, pela sua transparencia e forma, parecem enormes toalhas pendentes do tecto.

Successivamente se percorrem as salas dos Escaravinhos, dos Viados, da Rá, de Bacho, as galerias do Precipicio, a sala do abysmo, a praça d'armas.

N'este ponto, uma surpresa se prepara, especialmente para um portuguez:

A palavra *Porto* em grossas letras n'uma grande taboleta.

É que está ali installado um improvisado bufete onde se vende vinho do Porto, Madeira e champagne.

Depois de um percurso de mais de 1 kilometro por debaixo do chão, com pouco ar e pouca luz, seria agradavel descansar um pouco e tomar um copo de vinho fino.

Mas o bufete não é convidativo.

Umas taboas pregadas em semicirculo, sobre uns paus, formando especie de balcão e sobre elles algumas garrafas; em volta bancos toscos, velhos e sujos, um homem, um rapaz e uma mulher que servem de guias collocam sobre as taes taboas os candieiros de petroleo com que illuminam o caminho e convidam o visitante a servir-se.

Mas o vinho não se vende senão por garrafa que custa 8 francos, e portanto, quando a companhia de visitantes não é numerosa, ninguem vae abrir uma garrafa para tomar um copo.

Um pouco de espirito artistico, que não preside á gerencia d'aquella gruta, constituiria n'este ponto uma deliciosa estancia, fazendo servir as bebedas pela mulher guia, vestindo elegantemente, o costume local, pondo ali uns assentos commodos, umas mesas de pedra, bebedas variadas, uma illuminação electrica.

O logar é de uma extraordinaria imponencia: — uma sala de 54 metros de diametro e 20 de altura, no fundo da qual se debatem as aguas com um ruido ensurcedor passando sobre as grandes paredes, desapparecendo para as entranhas da montanha que toda parece abalar-se ante o furor com que as aguas a atacam.

A visita, depois de duas boas horas, e não se hade perder tempo, termina por dois effeitos verdadeiramente phantasticos.

Primeiro o da sala do *Dôme*, immensa caverna de 154 metros de comprimento por 135 na menor largura, tendo mais de 300 pés de altura.

O visitante, a meio da sala, tem diante de si uma montanha de mais de 150 pés que o pequeno guia sóbe para ir lá acima pôr uma luz, enquanto que a mulher que tambem nos acompanha vae, com os candieiros de petroleo ao outro extremo, em baixo. D'esta forma o visitante percebe a extensão d'aquella enorme caverna aberta por effeito d'um desmoronamento da montanha, cuja base as aguas fizeram ceder.

Duas faces e parte d'outra d'esta sala são percorridas pelo rio que marulha estrondosamente. Depois da visita, desce se, na ponte embarcadouro para uma barca que nos espera, e onde o visitante toma logar com os guias, illuminado apenas pelas quatro luzes de petroleo.

O barqueiro rema n'aquella meia escuridão que em breve se torna completa, porque o guia apaga as luzes.

Então ninguem se evita um momento de terror, ao sentir-se a navegar dentro d'esta caverna, em plenas trevas.

Poucos minutos depois começa a divisar-se pela prôa

um pequeno raio de luz que vae augmentando gradualmente com um aspecto encantador.

É como que a mais esplendida alvorada que desponta; o effeito é phantastico, a sensação admiravel, unica, e posso dizer que poucas tenho experimentado que me deixem tão indelevel recordação.

Não ha descripção possivel do encanto d'aquella luz do sol coando-se atravez dos arvoredos que cercam a sahida da gruta e reflectindo-se nas aguas da Lesse!

Quando já vemos a sahida nova surpresa. Um tiro de canhão disparado sob a aboboda faz tremer tudo e todos. Parece que a caverna abate sobre nós em pedacos, ao ouvir-se aquelle repercutir de mil estrondos cada um dos quaes se nos afiuga um cataclismo.

A sahida da gruta de Han, só por si, vale uma viagem á Belgica!

## Os negocios da Companhia Real

Crêmos ter sido bastante claros no nosso numero anterior, nas informações que démos sobre o pagamento do *coupon* das actuaes obrigações d'esta companhia; todavia, nunca é demais repetir que cada obrigaçao *actual* tem o direito a receber, em troca dos dois *coupons* vencidos immediata e anteriormente a 30 de junho de 1894:

4,80 francos as de 3 %.

6,40 " " " 4 %.

6 marcos as de 4 1/2 % de 1889.

15 francos, isto é, 3 % do capital nominal, as de 4 1/2 % da Beira Baixa.

Tambem não é demais repetir, para esclarecimento de uns pseudo-timoratos ou pseudo-apprehensivos que ha pelo mundo, que todos os fundos para pagamento d'estes *coupons* estão, e estão de ha muito no estrangeiro, sem que sejam necessarias transferencias agora; e que os destinados ao pagamento do *coupon* do 1.º semestre de 1894, de todas as obrigações privilegiadas de 1.º grau, estão em caixa.

Em breves dias, no dia 25, termina o prazo para o deposito das accões dos accionistas que quizerem concorrer ou fazer-se representar na assembléa geral, que se realisa, em Lisboa, no dia 10 de dezembro.

Recomendamos a *todos* os srs. accionistas que não deixem de se fazer representar n'esta assembléa.

Segundo o artigo 33.º dos estatutos, a assembléa constituir-se-ha e poderá deliberar, estando presentes ou representados pelo menos 60 accionistas, que reunam a quinta parte das accões existentes, e cada accionista precisa ter, pelo menos, 100 accões para fazer parte da assembléa.

Os pequenos accionistas, os que teem accões em numero inferior a 100, não devem tambem ficar inertes, podendo agrupar-se de forma a prefazerem aquelle numero, ou entregar a sua representação a um accionista que os reuna e que faça parte da assembléa.

Assim se conseguirá a maior representação do capital social, e assim se está praticando em França, com toda a actividade.

O director d'esta *Gazeta*, fazendo parte da assembléa como *antigo* accionista, fica á disposição dos srs. assignantes d'este jornal que desejarem utilizar-se dos seus serviços, absolutamente gratuitos.

Tambem se encarrega esta *Gazeta* de fazer representar nas assembléas de obrigacionistas de Francfort-sur-Mein e Paris os nossos assignantes obrigacionistas portuguezes que assim o desejarem, dando esse encargo de representação aos nossos respeitaveis correspondentes n'aquellas cidades.

## CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Real dos Caminhos de Ferro  
Portuguezes

Para cumprimento do determinado na base 14.<sup>a</sup> da convenção entre esta companhia e seus credores, assignada em Paris em 4 de maio ultimo, e homologada por sentença do ex.<sup>mo</sup> juiz do tribunal do commercio de Lisboa de 11 do corrente mez, a comissão 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 % livre de imposto em França.

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

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

6 marcos por obrigação 4 1/2 % 2.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup> 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 comissão administrativa da companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, em obediencia aos preceitos do art. 68.<sup>o</sup> dos estatutos que fazem parte da convenção da mesma companhia com os seus credores, homologada por sentença do ex.<sup>mo</sup> juiz do tribunal de commercio de Lisboa de 11 do corrente mez e obrigatoria para a companhia e seus credores, nos termos do art. 7.<sup>o</sup> § 3.<sup>o</sup> 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.<sup>o</sup> eleição de 5 administradores da companhia, dos quais 4 tem de ser portuguezes, residentes no reino, em conformidade com o art. 9.<sup>o</sup> dos referidos estatutos;

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

“3.<sup>o</sup> 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.<sup>o</sup>, 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 séde da Companhia;

Em Paris, nas caixas do Crédit Lyonnais, na Société Générale de Crédit Industriel e Commercial, na Société Générale pour favoriser le développement du commerce et de l'industrie en France e na Banque de Paris et des Pays-Bas;

Em Londres, nas caixas dos banqueiros Glyn Mills Currie & C.<sup>a</sup>

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

Os bilhetes de admissão á assembléa serão passados pela comissão 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.<sup>o</sup> dos estatutos.

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

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

A delegação deverá ser dada por meio de procuração, cuja assignatura será legalizada em França e na Allemanha pelo *maire* 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 legalizadas.

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.<sup>o</sup> 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.<sup>o</sup> do codigo commercial portuguez.

Lisboa 27 de outubro de 1894.

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

Obrigações 3 % 1.<sup>a</sup> a 6.<sup>a</sup> série — coupons n.<sup>os</sup> 62, 63 e 64.

Obrigações 3 % 7.<sup>a</sup> série — coupons n.<sup>os</sup> 3, 4 e 5.

Obrigações 4 % — coupons n.<sup>os</sup> 9, 10 e 11.

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

Obrigações 4 1/2 % — 1889 — (2.<sup>a</sup> série) — coupons n.<sup>os</sup> 4, 5 e 6.

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

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

Em Lisboa na séde da companhia.

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

Na 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 comissão administrativa servindo de presidente. — Antonio M. P. Carrilho.

## REVUE DE LA BOURSE DE PARIS

Paris le 12 novembre 1894.

La Bourse dans son ensemble manifeste des tendances satisfaisantes, et ne craint pas d'aller de l'avant: la liquidation mensuelle s'est effectuée en hausse bien que le taux des reports ait subi une certaine tension.

Les craintes apparues un moment aussitôt la mort de l'empereur Alexandre III ont disparu, car la paix de l'Europe sera aussi sûrement garantie demain qu'elle l'était hier. Ce n'est pas non plus la perspective d'une expédition à Madagascar qui peut ébranler la confiance, sachant que les Chambres sont disposées à voter les crédits nécessaires à l'expédition, si besoin est, afin de maintenir l'intégralité de nos droits, malgré la politique anglaise.

Le 3 % perpétuel s'inscrit en clôture à 102,55 fr. L'amortisable à son dernier cours au comptant et à terme à 100,60 fr. Le 3 1/2 termine à 107,70 fr.

La Rente Tunisienne s'inscrit à 499,50 fr.; le 1<sup>er</sup> décembre prochain il sera procédé au tirage au sort des 380 obligations qui doivent être extraites de la roue, conformément au tableau d'amortissement.

L'Italien progresse à 85 fr.; on se demande comment le gouvernement de Mr. Crispi réussira à trouver des ressources nouvelles pour couvrir un déficit de 50 millions de francs?

Les Fonds Portugais se retrouvent fermement tenus à leurs cours précédents. L'obligation Tabacs est l'objet de demandes suivies à 434 fr.

Fonds Russes. L'excellente impression produite par la publication des documents officiels sur la situation financière de la Russie a aidé le mouvement de hausse provoqué par le rachat du découvert. L'Orient atteint 64,70 fr., le 4 % 1889 le pair, le 3 % clôture à 87,70 fr.

L'Extérieure accentue sa marche en avant à 72 1/4 fr.

Parmi les valeurs de Crédit, la Banque de France s'inscrit un peu plus faible à 38,60 fr. Le ministre des finances interrogé dernièrement à propos du renouvellement du privilège de la Banque a répondu qu'il prenait l'engagement de présenter un projet en temps opportun, ce qui veut dire prochainement.

L'Encaisse or	s'élève à.....	1.928.208,153 fr.	
»	argent	».....	1.238.407,187 »

Le Crédit Foncier s'avance à 925 fr. sur le bruit que les pourparlers pour le prêt consenti à la Ville de Paris sont en bonne voie.

La Banque de Paris gagne une quinzaine de francs à 710 fr.

Le Crédit Mobilier est faible à 67,50 fr.

Le Crédit Industriel qui a détaché le 7 courant un coupon de 7,05 fr. nets se négocie à 528,75 fr.

Le Comptoir National d'Escompte cote 540 fr.

Le Crédit Lyonnais se traite à 770 fr.

La Société Générale à 465 fr., e la Banque Internationale de Paris à 482,50 fr.

Chemins de fer. — La recette totale, réalisée par chacune des grandes compagnies françaises pendant la semaine du 22 au 28 octobre, présente les différences suivantes, avec les résultats de la semaine correspondante de l'année dernière:

	Recettes brutes	0/0 kilomét.
Est .....	+ 120.000	— 4 92
Lyon .....	— 63.077	+ 0 23
— Rhône-Mt-Cenis .....	+ 7.297	— 7 80
— Chem. Algériens .....	+ 34.875	+ 24 "
Midi .....	+ 232.989	+ 10 84
Nord .....	+ 257.000	+ 4 92
Orléans .....	— 74.488	— 4 96
Ouest .....	— 231.072	— 9 41

Les actions de nos chemins s'inscrivent en amélioration. L'Est finit à 945 fr., ex-coupon de 18,24 fr. Le Lyon à 1.410 fr. (également ex-coupon de 17,68 fr.) Le Midi clôture à 1.167 fr.; e l'Orléans à 1.470 fr. L'Ouest se tient à 1.075 fr. Le Nord passe à 1,800 fr.

Les Chemins de fer Etrangers n'éprouvent pas de changement.

L'action Suez reste à 2.950 fr. La part civile à 2.020 fr., et la part de fondateur à 1.195 fr. Les recettes depuis le 1<sup>er</sup> janvier continuent à s'améliorer; l'augmentation atteint 2.524 000 fr. Le conseil d'administration dans sa séance du 5 novembre a fixé ainsi qu'il suit le montant des coupons divers à l'échéance du 1<sup>er</sup> janvier 1893: actions de capital, 36,903 fr.; actions de jouissance, 25,15 fr. net; parts de fondateur, 14,291 fr. net.

Le Corinthe est abandonné à 30 fr., et le Panama à 13,75 fr.

Le Gaz Parisien perd du terrain à 1.170 fr., cette réaction est attribuée à la découverte d'un nouveau bec, dit Boisselot donnant 63 % d'économie sur l'éclairage.

Le Gaz de Madrid reprend à 185 fr.

Le Gaz de Bordeaux s'inscrit à 1.800 fr. Prochainement assemblée générale des actionnaires.

Le marché aurifère a été très mouvementé.

La Robinson passe à 190 fr., gagnant 15 fr. en un mois.

La Langlaagte revient à 100 fr. Le Champ d'or à 72,50 fr., et la Randfontein à 20 fr.

Le marché diamantifère étant excellent, la De Beers en profite et s'avance à 447,50 fr.

L. C.

## BOLETIM FINANCEIRO

Lisboa, 15 de novembro de 1894.

Em geral, a quinzena, que hoje finda, correu pouco animada. No exterior, tivemos como facto capital a morte do imperador da Russia, que, se emocionou o mundo político, não deixou também de impressionar o mundo financeiro, especialmente em França, pela importância dos interesses que ligam os dois grandes países. No interior, tivemos a continuação dos debates parlamentares. As comissões parlamentares redigem, n'este momento, os pareceres

sobre as medidas financeiras do governo, que parece sofrerão modificações, considerando-se, porém, desde já prejudicada a proposta relativa ao monopólio da rectificação do alcool, contra a qual os centros agrícolas desde logo se manifestaram. Acerca do empréstimo de 12.000 contos para navios de guerra, tem corrido boatos desencontrados: uns declarando-o fóra da discussão, outros affirmando que ha até negociações já entabuladas para a sua negociação. Como este empréstimo deve ficar garantido com o rendimento das alfandegas ultramarinas, tem toda a oportunidade a seguinte nota comparativa do rendimento das mesmas alfandegas nos annos de 1892 e 1893, devendo dizer-se, como esclarecimento, que o aumento apresentado foi devido ás novas pautas ultramarinas, decretadas em 1892, e que a nota que damos é completamente inedita:

### Nota comparativa do rendimento das alfandegas das províncias da África Portugueza nos annos de 1892 e 1893

	1892	1893
Cabo Verde .....	159.278.110	164.343.759
S. Thomé .....	155.885.191	176.751.029
Angola .....	799.762.471	1.361.088.900
Moçambique .....	417.967.318	671.813.443
Guiné .....	35.759.439	50.350.004
Totaes .....	1.568.652.529	2.424.347.135
		+ 855.696.506

\* As operações no mercado dos cambios foram fracas, mantendo-se a oferta sempre acima das exigências e por isso os preços foram afrouxando. A falta de procura vai-se accentuando cada vez mais. Para as letras bancárias sobre Londres (90 d.) regulou o preço de 43 1/2 e 43 3/8. A venda do cheque sobre Londres manteve-se de 43 1/8 a 43 3/16 e sobre Paris a 665. O mercado do ouro tem estado desanimado, regulando as libras a 1.500 réis.

\* A procura das inscrições não foi importante, mantendo-se com tudo as cotações entre 36,00 e 36,20 (assentamento) e 36,00 e 36,10 (coupon). Na dívida externa não houve transacções. As obrigações do empréstimo de 1888 (4 p. c.) tiveram pequeno movimento, regulando entre 15.500 e 15.600 réis, as do empréstimo de 1890 (4 p. c.) não tiveram procura, havendo algumas ofertas, porém, para as de coupon por 41.500 réis. Tiveram movimento regular as obrigações do Crédito Predial, que ficou a 93.500 réis (6 p. c. ass.), a 89.500 réis (5. p. c. ass.), a 83.500 réis (4 1/2 p. c.)

\* Os fundos brasileiros, que continuam mostrando excellentes disposições para a alta, devido pela confiança que inspirou o advento do novo presidente, nenhuma alteração sofreram com as notícias relativas a uma sublevação militar no Rio de Janeiro, desde logo consideradas como de origem suspeita. Mas se resistiram a estas não puderam deixar de ser influenciadas pelas críticas feitas, sobretudo na imprensa financeira ingleza, ao relatório de fazenda baixando de 75 a 74 p. c.

\* As ações do Banco de Portugal não emfim suscitando o interesse do mercado, não só pelo reconhecimento das garantias que, oferecem, mas também pela probabilidade do aumento do dividendo logo que termine este período de transição. Os avultados lucros que este estabelecimento bancário está auferindo permitir-lheão, devido, dar este ano um dividendo superior a 7 p. c. afim de fazer partilha dos excedentes entre o estado e os seus acionistas. N'esta persuasão as ações do Banco de Portugal subiram de 117.500 a 119.500 réis, continuando a haver bastante procura. As dos outros bancos, regularam: Lisboa & Açores a 97.500 réis, Commercial de Lisboa 97.500 réis, Nacional Ultramarino a 59.500 réis.

J. F.

### Situação dos fundos portugueses nas bolsas de Lisboa, Londres e Paris

#### NOVEMBRO

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
<b>Bolsa de Lisboa:</b>																
Inscrições assent..	-	36,45	36,00	-	36,41	36,05	36,05	36,40	36,20	36,15	-	36,20	36,20	36,20	36,20	-
" coupon	-	-	36,40	-	36,10	36,05	-	-	36,40	36,40	-	36,15	36,15	36,15	36,15	-
Dívida externa .....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Bolsa de Londres:</b>																
3 % portuguez....	-	25,75	25,87	-	25,87	25,75	25,75	25,75	25,81	25,87	-	25,75	25,26	25,68	25,68	-
<b>Bolsa de Paris:</b>																
3 % portuguez ...	-	25,81	25,75	-	25,75	25,68	25,87	25,87	25,87	25,85	-	25,87	25,68	25,62	25,62	-

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

BOLSAS	TÍTULOS	1894 - NOVEMBRO - DIAS													
		2	3	5	6	7	8	9	10	12	13	14	15	—	—
Lisboa...	ACÇÕES Comp.ª Real Portuguesa.	12.500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	OBRIG. Comp.ª Real Port. 3 0/0	30.400	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Comp.ª Nacional	—	—	—	—	—	—	—	25.000	—	—	—	—	—	—
	» Atravez d'Africa	—	76.700	77.000	77.300	77.500	77.500	77.500	—	—	—	—	—	—	—
Paris....	ACÇÕES Comp.ª Real Portuguesa.	—	52	52	52	54	52	—	—	—	55	56	56	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal.	—	59	60	52	59,50	60	—	—	—	59,75	57	57	—	—
	» Norte de Espanha	124,50	127	129	135	133	132,50	130	—	—	—	—	—	—	—
	» Madrid-Zaragoza-Alicante	167,50	169,50	170	172,50	175	173	171	—	—	—	—	—	—	—
	» Andaluzes	203,75	—	203,75	215	217	212	208	—	—	—	—	—	—	—
	OBRIG. Comp.ª Real Portuguesa.	132	131,50	132	—	125	125	126	125,50	126,50	126,50	127	127	—	—
	» C.ª da Beira Alta	—	78	77,50	78	76,50	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal.	181	181	181	182	184,50	183,50	183	184	185	185	—	—	—	—
	» Norte Espanha 4.ª hypot.	285	286	286,50	294	292	290,50	289,75	—	—	—	—	—	—	—
Amsterd...	» Atravez d'Africa	67,75	67,86	67,75	70	—	69	—	69,75	—	—	69	69	—	—
Bruxellas.	» Atravez d'Africa	—	—	—	—	71	—	—	—	—	—	71	—	—	—
Londres ...	» Atravez d'Africa	—	—	67	67	67	67	72	72	72	72	72	72	—	—

## Receita dos Caminhos de ferro portugueses e espanhóis

Linhas	Período de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO							
		1894			1893			Totaes			1894				
		Kil.	Totaes	Kilometrícias	Kil.	Totaes	Kilometrícias	1894	1893	1894	1893	1894	1893		
COMPANHIA REAL	Antiga rede de nova não garantida.	22 28 Outubro	690	Réis 52.552:000	76.162	690	Réis 61.069:218	88.306	Réis 2.334.583:000	Réis 2.436.589:663	Réis	Réis 102.006:663	Réis	Réis 90.080:910	
	Nova rede garantida.	22 28 Outubro	380	5.216:000	13.726	380	6.830:369	17.974	263.459:000	273.897:067	—	—	10.438:067	9.787:127	
Sul e Sueste...	15 21 »	»	18.586:220	36.317	—	15.101:243	31.792	598.484:905	599.072:605	—	—	587:700	—	153:680	
Minho e Douro.	22 28 »	»	15.963:900	33.608	—	15.531:880	32.698	614.448:805	614.604:485	—	—	—	—	—	
Beira Alta....	24 30 Setemb.	253	9.093:167	35.941	253	9.070:054	35.850	204.032:410	217.613:920	—	—	13.581:510	—	—	
Nacional (Mirandella e Vizeu)....	17 23 Setemb.	105	1.836:036	17.486	105	1.990:617	18.958	43.458:441	49.981:819	—	—	6.523:378	—	—	
Norte de Espanha....	14 20 Outubro	3553 Ps.	1.809:404	Ps. 496	3393 Ps.	1.810:858	Ps. 534	71.085:125	Ps. 71.413:857	Ps. 2.671:268	—	—	6.403:696	—	—
Madrid — Zara-goa — Alicante....	21 27 »	»	1.762:428	483	—	1.768:525	521	72.847:553	70.482:382	2.665:171	—	—	—	—	—
Andaluzes....	22 28 »	»	302:430	338	—	298:451	334	11.513:666	12.069:270	—	—	529:582	—	555:604	
Zafra a Huelva.	22 28 Outubro	180	46:219	237	180	55:835	310	2.216:250	2.032:774	183:476	—	—	—	—	
	29 4 Novemb.	»	56:317	312	—	50:292	279	2.272:567	2.083:066	189:501	—	—	—	—	

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

LINHAS DA COMPANHIA REAL	Lisboa R.-Fig.º	Fig.º - Lisboa R.	Abrantes-Guard.	Guard-Abrantes	LINHAS DO SUL E SUESTE	LINHAS DE MINHO E DOURO
Lisboa R.-Porto	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Lisboa T.P.-Faro	Faro-Lisboa T.P.
Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.
8-45 t.	7-20 m.	2-45 t.	4-30 m.	1-15 t.	10-30 m.	7-0 m.
10-0 t.	10-30 m.	7-0 t.	5-30 m.	1-15 m.	11-30 m.	5-0 m.
Lisboa C.S.-Port.	Port.-Lisboa C.S.	Lisboa R.-Leiria	Leiria-Lisboa R.	Lisboa R.-Sacav	Sacav-Lisboa R.	Lisboa T.P.-Beja
7-30 m.	9-0 t.	8-45 m.	10-30 t.	6-45 m.	7-29 m.	Beja-Lisboa T.P.
Aveiro a Porto : Porto a Aveiro	Excepto aos domingos	4-0 m.	6-25 m.	4-15 t.	9-15 m.	8-0 m.
		11-20 m.	3-35 t.	5-30 m.	9-35 m.	3-5 t.
Lisboa R.-V. Alc. V. Alc.-Lisboa R.	7-30 t.	1-50 m.	8-45 t.	6-30 m.	9-0 m.	10-0 m.
		2-35 t.	4-35 t.	2-35 t.	9-45 m.	4-40 t.
		7-15 t.	1-50 m.	9-40 m.	10-44 m.	11-14 m.
Lisboa R.-Badaj. Badaj.-Lisboa R.	7-30 t.	6-35 m.	7-0 t.	9-33 t.	9-50 t.	11-0 t.
		1-30 t.	2-33 t.	8-10 t.	11-0 t.	12-10 m.
Lisboa C.S.-Bad.	Bad.-Lisboa C.S.	Lisboa R.-Casc.	Casc.-Lisboa R.	Lisboa R.-Setub.	Setub.-Lisb.T.P.	Porto-Braga
7-30 m.	9-15 t.	8-45 m.	10-30 t.	8-0 m.	8-0 m.	5-0 m.
		2-30 t.	3-30 t.	2-44 t.	9-50 m.	8-10 m.
Lisboa C.S.-Sant	Sant-Lisboa C.S.	Figueira-Pamp.	Pamp.-Figueira	4-30 t.	6-25 t.	6-19 m.
11-0 m.	1-40 t.	6-45 m.	9-20 m.	6-30 t.	2-30 t.	3-15 t.
4-30 t.	7-10 t.	6-15 t.	8-52 t.	4-30 t.	4-40 t.	9-45 m.
Lisb.-C. S. Entr.	Entr. Lisb.-C. S.	Fig.º-V. Form.	V. Form.-Fig.º	4-30 t.	4-45 t.	2-15 t.
Excepto ás 2.ª f.	Excepto aos dom.	5-25 m.	3-30 m.	3-40 t.	6-35 t.	3-25 t.
4-0 m.	11-10 m.	5-30 m.	1-5 t.	4-48 t.	11-10 t.	10-30 t.
Bemfica-Casco.	Casco-Bemfica	4.ª feiras e sab.	5.ª feiras e dom.	6-0 t.	9-23 m.	9-19 m.
8-30 m.	9-52 m.	5-40 m.	7-5 m.	12-50 m.	6-40 m.	9-54 m.
				6-0 t.	9-28 m.	8-19 m.

## Os caminhos de ferro na Inglaterra e nos Estados Unidos

No *Scriber's Magazine*, de Nova-York, vem publicadas uma serie de observações feitas pelo americano H. G. Prout, das quaes a imprensa ingleza fala com louvor.

Damos aos nossos leitores algumas d'essas observações:

O caminho de ferro inglez é o meio de transporte melhor organizado do mundo, não propriamente o melhor, mas considerado como agente de execução, e é sobre isto que é mais completo nas suas diversas partes. As linhas inglezas em 1892 transportaram 67.200 passageiros por milha, enquanto que os americanos só transportaram 4.900.

As diversas condições a que um caminho de ferro deve attender são: a segurança, o preço das tarifas, a velocidade, a facilidade de comunicações, o conforto e a pontualidade. Em todas estas condições sobressaem os inglezes, excepto no conforto.

Sobre segurança, nos seis ultimos annos, os caminhos de ferro americanos teem feito dezenas vezes mais victimas do que os inglezes. Este calculo é baseado na proporção dos passageiros transportados e se se considera falsa esta base, visto as viagens na America serem muito mais longas do que em Inglaterra, o numero de victimas seria ainda quatro vezes e meia maior, se olharmos ao movimento total dos comboios.

Com respeito ás tarifas, o auctor faz uma comparação muito minuciosa, servindo-se dos preços e das distâncias, e demonstra que, enquanto que em Inglaterra os passageiros de 1.ª classe pagam um pouco mais pelos logares de luxo, 90 p. c. dos passageiros que tomam a 3.ª classe circulam, nas mesmas condições, mais barato do que na America.

Na especialidade dos habitos de cada paiz nota-se que em Inglaterra os maridos tomam em geral assinaturas de 1.ª classe, enquanto que as mulheres viajam em 3.ª no mesmo comboio, encontrando-se á saída.

Quanto á velocidade, os americanos ganham em certos comboios especiaes. Assim o expresso do Estado do Imperio percorre 440 milhas ou perto de 586 kilómetros com uma velocidade média de 56,7 milhas ou 75,6 kilometros por hora, o que parece resultar de que os americanos obedecem mais a um sentimento de vaidade nacional do que ao de bem servir o publico. Mas tratando-se da velocidade que se realiza por dia em condições normaes, a Inglaterra fica acima da America, porque os comboios inglezes percorrem por dia 63.000 milhas com uma velocidade de 40 milhas ou mais por hora, quando nos Estados Unidos não se percorre por dia com esta velocidade senão 14.000 milhas. A Inglaterra tem um grande avanço na frequencia dos comboios.

No que se refere ao conforto, M. Prout verbera com vehemencia as linhas inglezas. As carruagens são mal illuminadas, quasi sempre apinhadas de passageiros que se vêem assim em contacto com pessoas por vezes desagradaveis. Os compartimentos são pequenas prisões, das quaes se não pôde sahir senão á chegada, sem comunicação alguma com o exterior, e se o passageiro quizer sahir, puxa pela campainha d'alarme e tem que pagar uma multa de 5 libras.

Nas estações o caso é diferente; as salas de espera são espacosas e commodos; a compra dos bilhetes é facil; os comboios formam-se rapidamente e os buffetes são bem organizados e melhor servidos que na America.

## A cidade de Lagos

Uma grande commissão de habitantes d'esta cidade, reforçando o pedido feito em novembro de 1893 pela camara municipal, acaba de dirigir a Sua Magestade uma representação, em que se faz um pedido que nos parece de todo o ponto justo que seja attendido.

Trata-se da construcção de um muro que impeça que o Oceano vá corroendo, como o tem feito e vae fazendo, toda a margem que desde a ponte se estende até a barra.

A realização d'esta obra é de uma importancia vital para aquella cidade e a sua necessidade urgente já foi reconhecida pela repartição de obras hidráulicas que elaborou o respectivo projecto existente no ministerio das obras publicas.

Realmente se Lagos se conservar na carencia d'este trabalho, cada invernia que passar mais prejudicará a cidade, e mais tarde, quando elle tenha que ser feito, muito superior será a despesa a fazer.

Além d'isso, feito agora o muro e aterrado o espaço entre o paredão e a velha muralha, a cidade poderá emprehender melhoramentos de que precisa por si e que se torna indispensavel realizar, ainda por outro motivo que não vem na representação e vamos indicar.

Em 1897, por occasião das festas do centenario, deverá realizar-se em Sagres a collocação da primeira pedra do monumento do infante navegador. Concorrerão a essa festa portuguezes e estrangeiros, e Lagos, a cidade mais proxima terá que recebel-os, que lhes oferecer algumas horas de descanso.

Necessario é, pois, que a velha cidade esteja preparada e offereça um bom aspecto por meio de modernas construcções e commodidades.

Não se trata de uma pequena povoação, mas de uma cidade das mais importantes do Algarve, em que a agricultura, a industria e o commerçio estão em constante actividade; bem merece ella pois a despesa a fazer com uma obra de tão inadiavel urgencia.

Tambem se pede na representação a construcção do ramal de caminho de ferro, já de ha muito estudado, que deve ligar esta cidade e Portimão com a linha do sul.

E' este outro melhoramento que o proprio interesse do paiz reclama e que seria de grande vantagem para aquella província e para os rendimentos da rede do sul.

## O Metropolitano de Paris

O sr. Barthou, ministro das obras publicas, acompanhado do sr. Colson, director dos caminhos de ferro, recebeu os srs. Champoudry, Bassinet, Sauton e Lopin, delegados pela commissão do conselho municipal para tratar da questão do Metropolitano.

Estes senhores declararam que o conselho municipal se tinha impressionado principalmente pelo facto de se pedir um concurso financeiro á cidade, ao mesmo tempo que uma garantia do Estado por uma rede que não era senão uma fracção do projecto sobre o qual, em 1891 tantos pedidos de concessão sem subsidios nem garantias de juro foram apresentados.

O conselho municipal, declararam, não se pôde conformar com o projecto actual senão no caso de ficar assegurada a execução ulterior das linhas que completam a rede necessaria para servir Paris. Disseram mais que o conselho pediria garantias pelo modo de execução dos trabalhos, certas modificações nas tarifas projectadas e no que se refere á isenção dos direitos de *octroi* pelos materiaes de construcção e exploração.

O sr. Barthou expôz que, se se resolvesse a apresentar um projecto que impõe sacrifícios ao Estado e à cidade, foi porque nenhum dos pedidos de concessões n'estas condições tinha justificação séria, sob o ponto de vista de traçado e meios financeiros, que era preciso recordar que os projectos de 1891 não foram ávante, por esse e outros motivos.

As linhas previstas no projecto ministerial representam o maximo dos sacrifícios financeiros que o governo julga poder pedir ás camaras. E' de esperar que a garantia concedida não seja utilizada senão em uma pequena parte, mas é impossivel tomar o encargo de construir todas as novas linhas n'um prazo fixo, antes de se saber os resultados da primeira rête e de se ter a prova de que isso não resulta por demais oneroso ao orçamento do Estado.

O ministro acrescentou que estava disposto a examinar e a submeter sem demora ao conselho municipal um traçado de linhas de segunda e terceira urgencia, das quaes o Estado se obrigaria, para com a cidade, a assegurar a execução, logo que os productos líquidos das primeiras tivessem coberto os encargos do Estado. Se, pelo contrario, este caso não se desse n'um prazo determinado, o Estado reservava-se o direito de resgatar as primeiras linhas, pelo preço da contrucción, de maneira a poder cedel-as á cidade de Paris no dia em que esta apresentasse um plano financeiro que assegurasse a execução definitiva de toda a rête.

No que toca á execução, o ministro já estipulou no caderno de encargos o necessário para que o prejuizo não exceda o que custa habitualmente a construcção dos esgotos.

Sobre as tarifas, sem descer até as bases estipuladas em 1891, o ministro prometteu pedir aos concessionarios certas modificações logo o conselho municipal dê o seu parecer.

Emfim, como se vê, o ministro tem todo o empenho em que o seu projecto passe, e para o conseguir não põe duvida em modifical-o segundo os desejos da camara.

## LINHAS PORTUGUEZAS

**Lourenço Marques.** — Um telegramma de Pretoria para o *Times* diz o seguinte:

«Quando a linha do Natal estiver aberta, verificar-se-ha uma conferencia entre os directores das linhas do Cabo, Netherlands e Natal, para se assentar finalmente as bases de uma tarifa. Crê-se que ha todas as probabilidades de que se evitará a guerra de tarifas.»

Como se vê os ingleses do Cabo não desistem de partilhar comosco, e naturalmente como o leão da fabula com o cordeiro, o trafego do Transvaal.

**Arrematação de carvão.** — Ao concurso para o fornecimento de 4.400 toneladas de carvão de pedra para os caminhos de ferro do Minho e Douro, concorreram os seguintes senhores, que se propõem fazer o fornecimento pelos preços adiante indicados: Goyri, 4.865 a tonelada; G. Tait, 5.530; H. Kendall & C. 5.385.

**Nova estação.** — O apeadeiro de Seixas, na linha do Minho, a 108 kilometros do Porto, foi transformado em estação, unicamente para a grande velocidade.

**Urbana do Porto.** — O avançamento da galeria do tunnel da Ave-Maria attingiu já 67,50 metros, faltando, portanto, 80,50 metros.

Brevemente deve chegar áquella cidade uma machina de via reduzida para ser ocupada na remoção dos entulhos. Esta machina é a mesma que serviu para a condução dos entulhos no tunnel da Avenida.

**Valle do Vouga.** — Já regressou a Paris Mr. Andrix, representante de um importante grupo de capitalistas franceses que vae tomar uma grande parte das accções da companhia do Valle do Vouga.

Mr. Andrix visitou as povoações que vão ser servidas pela nova linha ferrea e examinou os estudos feitos, fazendo os maiores elogios ao auctor do projecto, o nosso excellente amigo e distinto engenheiro sr. Xavier Cordeiro, retirando muito bem impressionado com as condições de vida e desenvolvimento que a nova linha promette, sendo de parecer que os trabalhos se devem encetar, desde logo, dos dois extremos para que o seu avançamento seja rapido.

## LINHAS HESPAÑOLAS

**Calatayud-Teruel-Sagunto.** — Foi enfim declarada, por decreto de 26 do mez passado que encontramos no nosso collega de Madrid, caduca a concessão d'esta linha, segundo consulta por unanimidade dada pelo conselho de estado.

Venceram portanto as insistentes reclamações das povoações interessadas e a propaganda energeticamente feita pelos nossos collegas *Gaceta de los caminos de hierro* e *El agente ferro-viario*, contra as grandes influencias que a companhia concessionaria punha em jogo para conseguir uma nova prorrogação.

**Noguera-Pallareza.** — Foi anunciada a arrematação da linha que, partindo de Lérida, passe por Balaguer e Tremp e termine na entrada do tunnel internacional que sairá em França ao valle de Salat.

**Valladolid a Ariza.** — No proximo mez de janeiro abre á exploração este caminho de ferro.

## LINHAS ESTRANGEIRAS

### ITALIA

Em 12 e 13 de dezembro proximo reune-se em Florença uma conferencia a que assistem os delegados da maior parte das administrações de caminhos de ferro e companhias de navegação, que se encarregará de regular o serviço internacional de comboios de passageiros durante o verão de 1895.

### BELGICA

O caminho de ferro do Estado acaba de offertar aos seus assignantes uma insignia de metal que, collocada na lapella, obsta a que os assignantes sejam incomodados continuamente tendo que mostrar os seus bilhetes a todas as revisões.

Isto é uma alegria para aquelles que não tem nenhuma decoração. Não lhe vemos outra vantagem, porque a nova condecoração em nada prova a identidade do assignante.

### REPUBLICA ARGENTINA

N'esta republica os caminhos de ferro vão tendo um augmento consideravel. No anno anterior construiram-se 232 kilometros, elevando-se a extensão total a 13.961 kilometros.

Eis a divisão do capital representado por todos os caminhos de ferro argentinos:

Propriedade da nação.....	222	milhões
Linhos garantidas pela nação.....	430	"
Linhos das companhias.....	1.204	"
Linhos provincias com ou sem garantia.....	326	"
Total....	2.182	milhões

### BRAZIL

A extensão das linhas ferreas do Estado do Rio de Janeiro é de 2.477 kilometros, dos quaes 1.865 estão já abertos ao trafego, 112 em construcção e 500 em estudo.

As linhas em exploração representam um capital de réis 64.061.546.000, os das linhas em construcção 7.280.000.000 réis e os das linhas concedidas, sem comprehender a de Theresopolis 17.310.000.000 réis.

## AVISOS DE SERVIÇO

### Caminhos de ferro do Minho e Douro

Mercadorias para a linha do Douro e d'ella procedentes

1.º — Desde 20 de novembro do anno corrente serão aceitas nas estações do Porto (Campanhã), Porto (Alfandega), Valença,

Vianna, Barcellos, Braga, Famalicão, Trofa, Ermezin, Penafiel, Regoa, Pinhão e Tua, expedições de mercadorias, em pequena velocidade, e por wagon completo, com destino a qualquer ponto da linha do Douro, compreendido entre as estações da Regoa e Barca d'Alva.

Estas expedições serão efectuadas unicamente em porte pago e taxadas pelas tarifas geraes ou especiaes, que lhes sejam applicaveis, como se fossem consignadas á estação situada além do ponto de destino, sendo a carga facultativa para os expedidores e a descarga obrigatoria para os consignarios.

A nota de expedição deve declarar o ponto exacto da linha aonde se destinam as remessas, e bem assim as estações entre as quaes fica compreendida.

Os prazos para a entrega d'estas remessas serão os das tarifas geraes ou especiaes applicaveis, podendo comtudo ser ampliado até mais 48 horas, quando o servico o exigir.

Os consignatarios serão avisados pelo serviço do movimento d'estas linhas do dia em que devem apresentar pessoal para a descarga nos locaes de entrega.

2.º— Reciprocamente, e desde a mesma data, receber-se-hão em qualquer ponto da linha do Douro, compreendido entre Regoa e Barca d'Alva, remessas com destino ás estações acima designadas, ou a qualquer estação das linhas combinadas com esta Direcção.

Estas expedições serão efectuadas unicamente em porte a cobrar e pelas tarifas geraes ou especiaes, que lhes sejam applicaveis, como se procedessem da estação anterior ao ponto de carregamento, devendo a carga ser feita por pessoal do expedidor e a descarga á vontade do consignatario, quando as remessas se destinem ás estações do Minho e Douro acima indicadas, por pessoal seu ou da administração do caminho de ferro.

As notas de expedição devem designar o local exacto da origem das remessas, e bem assim as estações entre as quaes fica compreendido. Estas notas poderão ser preenchidas em qualquer das estações entre as quaes se encontre o ponto de origem das remessas, como mais convenha ao expedidor, e deverão conter a declaração expressa do dia em que o carregamento deve ser efectuado.

Os expedidores serão prevenidos, pelo serviço do movimento, das horas a que deve executar-se o mesmo carregamento.

Os prazos de entrega das remessas despachadas n'estas condições serão os das tarifas geraes ou especiaes que lhes forem applicaveis, podendo estes prazos serem ampliados até mais 48 horas, quando as necessidades do serviço assim o exigam.

3.º— As remessas, procedentes das linhas combinadas com esta Direcção, que se destinem a qualquer das estações desde Regoa até Barca d'Alva, poderão tambem gosar das vantagens d'esta concessão, mediante aviso previo nas respectivas estações de bifurcação.

Os transportes a que se refere este aviso serão efectuados no sentido ascendente ás segundas, quartas e sextas-feiras; e no sentido descendente ás terças, quintas e sabbados.

Ficam desde a data acima referida expressamente prohibidos os transportes de mercadorias a qualquer ponto da linha fóra das estações, sempre que as expedições não sejam efectuadas nas condições d'este aviso.

São pelo presente annullados os avisos ao publico D 378 e D 388, de 28 de outubro de 1892 e 20 de fevereiro de 1893.

Porto, 10 de novembro de 1894.

## ARREMATAÇÕES

### Caminhos de ferro do Sul e Sueste

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde de 23 de novembro proximo, perante o administrador do segundo bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para adjudicação do fornecimento de 78 tubos de cobre.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de 27.500 réis, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5 por

cento da importancia total da adjudicação por aquelle dos licitantes a quem o fornecimento for adjudicado, depositos que terão lugar, aquelle na thesouraria d'estes 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 as quatro da tarde. Lisboa, 2 de novembro de 1894.

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 30 do corrente mez, perante o administrador do segundo bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para adjudicação do fornecimento de 11 chapas tubulares de cobre para locomotivas.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de 56.500 réis o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5 por cento da importancia total da adjudicação por aquelle dos licitantes a quem o fornecimento for adjudicado, depositos que terão lugar, aquelle na thesouraria dos ditos caminhos de ferro, e este na caixa geral de depositos á ordem da respectiva direcção.

As condições do concurso estão patentes na secretaria da direcção, largo de S. Roque n.º 22, onde podem ser examinadas em todos os dias uteis, desde as dez horas da manhã até as quatro da tarde. Lisboa, 5 de novembro de 1894.

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 16 do corrente, perante a direcção dos caminhos de ferro do sul e sueste, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para a adjudicação do fornecimento de 1.500 kilogrammas de chumbo em barra.

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 as quatro da tarde. Lisboa, 5 de novembro de 1894.

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 17 do corrente mez, na direcção dos caminhos de ferro do sul e sueste, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para a adjudicação do fornecimento de 250 metros de lona.

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 as quatro da tarde. Lisboa, 7 de novembro de 1894.

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 19 do corrente mez, na direcção dos caminhos de ferro do sul e sueste, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para a adjudicação do fornecimento de 200 metros de pranchas de choupo.

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 as quatro da tarde. Lisboa, 7 de outubro de 1894.

### Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

#### Arrendamento do terreno ao K.º II,700 do ramal de Cascaes

Esta companhia faz publico, para conhecimento dos interessados e outros devidos fins, que fica sem efeito o annuncio de 9 do corrente para o arrendamento até 30 de setembro de 1895 do terreno situado ao kilometro 11,700 do ramal de Cascaes, proximo da estação de Paço d'Arcos, e que oportunamente será de novo marcado dia para este concurso.

Lisboa, 12 de novembro de 1894.

Typ. do Commercio de Portugal

**BICO AUER** PARA GAZ  
DIMINUIÇÃO <sup>de</sup> calor. SUPPRESSÃO <sup>de</sup> cheiro e das emanações  
**LUZ BRILHANTE** delecterias  
Economia de 40% no consumo do gaz

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

# Grandes Armazens do Chiado

## INAUGURAÇÃO A 19 DE NOVEMBRO AO PÚBLICO

Temos a honra de participar que, no dia 19 do corrente inauguraremos uma parte das nossas secções, para o que rogamos a visita de v. ex.<sup>as</sup> 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 atenção das senhoras para a secção de sedas e lãs para vestidos, cujos preços não teem rival em Lisboa.

Com enorme sacrifício 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 saídas 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 fregueses 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 LAISSE 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 francesa

### LUVARIA

### E GRAVATARIA

### CAMISARIA

### E LENÇARIA

### ROUPAS BRANCAS

PARA SENHORAS E CRIANÇAS

### PERFUMARIAS

E ARTIGOS PARA TOILETTE

### Sapataria

### CHAPEUS PARA HOMENS

E ARTIGOS DE VIAGEM

# Grandes Armazens do Chiado

**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.—Sor-  
det et Compagnie.  
**Covilhã.**—José do Nascimento Arraiano—Casa de comissões.  
**Hamburgo.**—Augusto Blumenthal.  
**Hamburgo.**—A. Hartrodt.—4, Kattrepelsbruecke.  
**Leiria.**—Antonio C. d'Azevedo Batalha.

**Lisboa.**—Miguel Amancio & Fernandes—Rua dos Bacalhoeiros.  
**Lisboa.**—Rodolfo Reck—Rua dos Douradores, 21.  
**Lisboa.**—Carlos C. Dias—(vinhos, frutas e outras comissões)  
—Rua do Jardim do Regedor, 35.  
**Lisboa.**—C. Mahony & Amaral.—Rua Augusta, 70 2.<sup>o</sup>  
**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 comercial da C.<sup>a</sup> 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 EXPERIENCE 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.<sup>er</sup> ordre—Propri. Victor Sasseti.

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

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

**LISBOA** **Hotel Avenida**—Maison de 1.<sup>er</sup> ordre—vue splendide—salons pour familles—voitures—Avenida, 55—Propri. João da Matta, 1.<sup>er</sup> cuisinier du Portugal.

**LISBOA** **Hotel Borges**—Chiado, 108—Tres frontes, pro-  
ximo dos theatros e centro da cidade—ascensor—tele-  
phone—banhos, etc.

**LISBOA** **Grand Hotel de l'Europe**—Maison française de 1.<sup>er</sup> ordre—au centre de la ville—Propri. M. Es-  
trade, 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 frontes. Praça de D. Pedro, 113.

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

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

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

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

**CINTRA** **Hotel Netto**—Serviço de primeira ordem, aposentos confortaveis e 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.—Redução de preços para caixeiros viajantes.

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

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

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

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

**PORTO** **Hotel de Francfort**—O melhor e mais central da cidade—Salões, banhos, correio e telephone—Serviço de 1.<sup>st</sup> 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.<sup>st</sup> ordem e com vinhos à descrição—Diaria 1\$000 a 1\$500 rs.—Prop. B. Machado Coelho.

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

**PORTO** **Hotel Continental**—R. Entreparedes (Frente à Batalha). Serviço de 1.<sup>st</sup> ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros, muito central—Propri. Lopez Munhós.

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

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

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

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

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

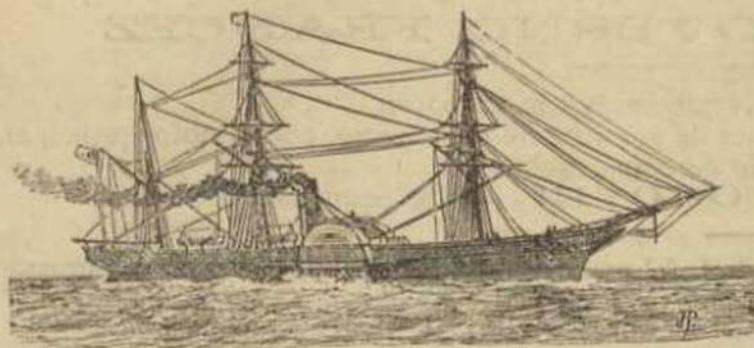
**MALAGA** **Nuevo Hotel Victoria**—Propri. Cristóbal Gamero—Calle del Marqués de Larios, 9—Bello ap-  
sento, excellente serviço de 5 a 7,50 pesetas por dia.

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

**ROMA** **Grande Hotel Continental**—Proximo da Estação Central e de todas as antiguidades e atractivos, 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. Prés de la Place de la Monnaie et de la Poste.—Propri. H. the Tilmans.

# Red Cross Line



Pará, Ceará e Maranhão

Sahirá a 25 de novembro o paquete inglez

## JUSTIN

Tem magnificas accommodaçōes para passageiros

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

Os Agentes

*Garland Laidley & C.ª*

## 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 Louzā — 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

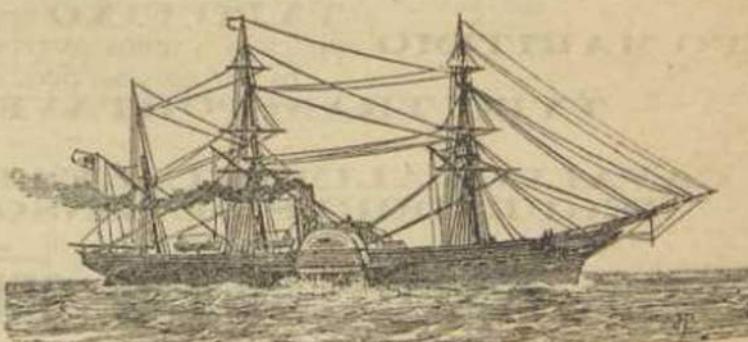
PORTO

Endereço telegraphico — Companhia Prado — Lisboa

# Royal Mail



STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

## BRAZIL E RIO DD PRATA

O paquete **NILE** que sahirá a 19 de novembro

As accommodaçōes 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, I.º

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

## EMPREZA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR

PARA O

## ALGARVE E GUADIANA

Carreira official

## O vapor **GOMES IV**

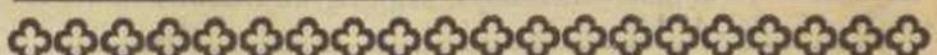
Commandante ROCHA JUNIOR



SAIRÁ no dia 16 de novembro, ás 9 horas da manhã,  
para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro,  
Olhão, Tavira e Villa Real de Santo Antonio.

Para carga, encommendas e passageiros, trata-se no  
Largo dos Torneiros, n.º 5.

*Alberto R. Centeno & C.ª*



### FABRICA

DE

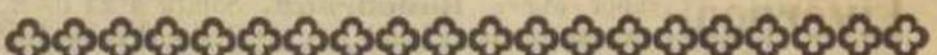
## H. SCHALCK, SUCCESSORES

Calçada do Cascão — Lisboa

Premiado em todas as exposições — Depositos: em Lisboa  
R. da Magdalena, 17, I.º, no Porto: R. do Almada, 141

### PRODUCTOS

Pregraria de ferro, cobre, zinco e latão, prego d'arame quadrado e redondo, carda de machina, carda ingleza, brocha, tacha, cravinho, belmazes, etc., etc. Botões de metal finos e ordinarios, botões de fazendas de lã, seda, etc., etc., e botões de caroço. Colchetes de todos os tamanhos e qualidades. Capsulas para garrafas, boiões e frascos em todas as cores e tamanhos.



# GERADORES BELLEVILLE

PRIMEIROS ESTUDOS 1849 — 1889 ULTIMOS MODELOS  
PRIVILEGIADOS PELO GOVERNO FRANCEZ

**TYPO FIXO** aplicado a todas as industrias sem excepção  
**TYPO MARITIMO** aplicado a todos os tipos de construções de guerra e de commercio, como motor principal, e para os diversos serviços auxiliares a bordo de embarcações, etc.  
**TYPO TRANSPORTAVEL E LOCOMOVEL** para as pequenas industrias

**CAVALLOS ALIMENTARES BELLEVILLE** para alimentação de caldeiras de alta pressão  
**REGULADORES-DETENSORES BELLEVILLE** para limitar a pressão do vapor

## Massa antifricticia BELLEVILLE para caixas de estopa

CORDURA BELLEVILLE PARA TORNEIRAS

### GRANDE PREMIO 1889

Na Exposição Universal de 1889 os geradores **BELLEVILLE** foram comprehendidos na collecção especial das Grandes Invenções francesas da Machina Geral

Especimens de applicações de mais de 2:000 cavallos

Société des Mines et Fonderies de zinc de la Vieille Montagne . . . . .	3:123	cavallos (De 1868 a 1891)
Lebaudy frères, raffineurs de sucre, Paris . . . . .	2:793	" (De 1880 " 1890)
Société des Hauts Fourneaux et Forges de Denain et d'Anzin . . . . .	2:028	" (De 1879 " 1891)
Compagnie des Fonderies et Forges de Bessèges . . . . .	2:011	" (De 1872 " 1890)
Companhia dos altos fornos, forjas e fundição d'aco da marinha e dos caminhos de ferro . . . . .	2:125	" (De 1884 " 1893)
Filhos de Frederic Fournier, Marselha . . . . .	2:022	" (De 1881 " 1893)

## GERADORES BELLEVILLE

Adresse telegraphico: BELLEVILLE SAINT DENIS (SEINE)

## Vapores a sahir do porto de Lisboa

**Bahia, Victoria, Rio e Santos**, vapor alemão, **Tijuca**. Sahirá a 28 de novembro. Agente, E. George, R. da Prata, 8.

**Barcelona, Cette e Marselha**, vapor frances, **Saint-Luc**. Sahirá a 18 de novembro. Agentes, Henry Burnay & C.º R. dos Fanqueiros, 10.

**Barcelona, Cette e Marselha**, vapor frances, **Saint-Marc**. Sahirá a 28 de novembro. Agent. Henry Burnay & C.º Rua dos Fanqueiros, 10.

**Bordeaux**, vapor frances, **Orénoque**. Sahirá a 17 de novembro. Agent. Tortades & C.º R. Aurea, 32, 1.º

**Bordeaux**, vapor inglez, **Brésil**. Sahirá de 24 a 25 de novembro. Agentes, Tortades & C.º Rua Aurea, 32, 1.º

**Brazil, e Rio da Prata**, vapor inglez **Nile**. Sahirá a 19 de novembro. Royal Mail. Agent. Knowles Rawes & C.º R. d'El-Rei, 34 1.º

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

**Gibraltar**, vapor inglez, **Malaga**. Sahirá a 16 de novembro. Agentes, E. Pinto Basto & C.º C. do Sodré, 64, 1.º

**Hamburgo**, vapor alemão, **Santos**. Sahirá a 22 de novembro. Agente, E. George, R. da Prata, 8.

**Havre e Anvers**, vapor frances, **Saint-André**. Sahirá a 20 de nov. Agentes, Henry Burnay & C.º R. Fanqueiros, 10.

**La Pallice, Plymouth e Liverpool**, vapor inglez, **Potosi**. Sahirá a 21 de novembro. Agent. E. Pinto Basto & C.º Caes do Sodré, 64, 1.º

**Liverpool**, vapor inglez, **Hildebrand**. Sahirá a 22 de nov. Agent. Garland Laidley & C.º R. do Alecrim, 10, 1.º

**Lourenço Marques**, vapor inglez, **Gaul**. Sahirá a 20 de novembro. Comp. Union. Agentes, Knowles Rawes & C.º R. d'El-Rei, 34, 1.º

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

**Maranhão**, vapor inglez, **Brandenburg**. Sahirá a 29 de novembro. Comp. Union. Agentes, Knowles Rawes & C.º R. d'El-Rei, 34, 4.º

**Pará, Ceará e Maranhão**, vapor inglez, **Justin**. Sahirá a 25 de novembro. Agent. Garland Laidley & C.º R. do Alecrim, 40, 1.º

**Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Ayres**, vapor frances **Dordogne**. Sahirá de 5 a 6 de dezemb. Agent. Tortades & C.º Rua Aurea, 32, 1.º

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

**Pernambuco, Rio e Santos**, vapor alemão, **Itaparica**. Sahirá a 5 de dezembro. Agente, E. George, R. da Prata, 8.

**Rio e Santos**, vapor inglez, **Flaxman**. Sahirá a 25 de novembro. Agent. Garland Laidley & C.º R. do Alecrim, 10, 1.º

**Rio, Santa Catharina e Rio Grande do Sul**, vapor alemão, **Babitonga**. Sahirá a 25 de novembro. Agente, E. George, Rua da Prata, 8.

**Valencia, Barcelona, Cette e Marselha**, vapor frances **Saint-Mathieu**. Sahirá a 17 de novemb. Agent. Henry Burnay & C.º Rua dos Fanqueiros, 10.



## COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

*Serviço combinado com os caminhos de ferro do Sul e Sueste*

## AMPLIAÇÃO DA TARIFA ESPECIAL N. B. S. N.º 8—PEQUENA VELOCIDADE

Para o transporte de

# LÃS EM RAMA

SUJAS OU LAVADAS

DESDE 1 DE NOVEMBRO DE 1894

As expedições directas das linhas do Sul e Sueste para as estações da Beira Baixa abaixo indicadas serão taxadas directamente, via Abrantes, pelas tarifas N. B. S. n.º 8, geral e n.º 4 de pequena velocidade, de que resultam os seguintes:

**Preços por 1:000 kilogrammas**

*(Incluindo todas as despezas)*

**1.º—Lã suja**

Das ESTAÇÕES em frente às abaixo indicadas	Vendas Novas	Montemor	Vila Nova	Alvito	Cuba	Beja	Serpa	Evora	Estremoz	Carregueiro	Casevel
Castello Branco . . . . .	7\$877	8\$377	9\$377	9\$377	9\$977	10\$377	11\$077	9\$377	10\$677	11\$277	11\$477
Castello Novo . . . . .	8\$463	8\$963	9\$963	10\$163	10\$563	10\$963	11\$663	9\$963	11\$263	11\$863	12\$063
Alpedrinha . . . . .	8\$539	9\$039	10\$039	10\$239	10\$639	11\$039	11\$739	10\$039	11\$339	11\$939	12\$139
Valle de Prazeres . . . . .	8\$614	9\$114	10\$114	10\$314	10\$714	11\$114	11\$814	10\$114	11\$414	12\$014	12\$214
Fatella-Penamacor . . . . .	8\$728	9\$228	10\$228	10\$428	10\$828	11\$228	11\$928	10\$228	11\$528	12\$128	12\$328
Alcaide . . . . .	8\$803	9\$303	10\$303	10\$503	10\$903	11\$303	12\$003	10\$303	11\$603	12\$203	12\$403
Fundão . . . . .	8\$898	9\$398	10\$398	10\$598	10\$998	11\$398	12\$098	10\$398	11\$698	12\$298	12\$498
Tortozendo . . . . .	9\$143	9\$643	10\$643	10\$843	11\$243	11\$643	12\$343	10\$643	11\$943	12\$543	12\$743
Covilhã . . . . .	9\$238	9\$738	10\$738	10\$938	11\$338	11\$738	12\$438	10\$738	12\$038	12\$638	12\$838
Caria. . . . .	9\$484	9\$984	10\$984	11\$184	11\$584	11\$984	12\$684	10\$984	12\$284	12\$884	13\$084
Belmonte. . . . .	9\$578	10\$078	11\$078	11\$278	11\$678	12\$078	12\$778	11\$078	12\$378	12\$978	13\$178
Benespera . . . . .	9\$843	10\$343	11\$343	11\$543	11\$943	12\$343	13\$043	11\$343	12\$643	13\$243	13\$443
Sabugal . . . . .	10\$013	10\$513	11\$513	11\$713	12\$113	12\$513	13\$213	11\$513	12\$813	13\$413	13\$613
Guarda . . . . .	10\$100	10\$600	11\$600	11\$800	12\$200	12\$600	13\$300	11\$600	12\$900	13\$500	13\$700

**2.º—Lã lavada**

Castello Branco . . . . .	8\$190	8\$690	9\$690	9\$890	10\$290	10\$690	11\$390	9\$690	10\$990	11\$590	11\$790
Castello Novo. . . . .	8\$600	9\$100	10\$100	10\$300	10\$700	11\$100	11\$800	10\$100	11\$400	12\$000	12\$200
Alpedrinha . . . . .	8\$700	9\$200	10\$200	10\$400	10\$800	11\$200	11\$900	10\$200	11\$300	12\$100	12\$300
Valle de Prazeres. . . . .	8\$800	9\$300	10\$300	10\$500	10\$900	11\$300	12\$000	10\$300	11\$600	12\$200	12\$400
Fatella-Penamacor. . . . .	8\$900	9\$400	10\$400	10\$600	11\$000	11\$400	12\$100	10\$400	11\$700	12\$300	12\$500
Alcaide. . . . .	9\$000	9\$500	10\$500	10\$700	11\$100	11\$500	12\$200	10\$500	11\$800	12\$400	12\$600
Fundão. . . . .	9\$100	9\$600	10\$600	10\$800	11\$200	11\$600	12\$300	10\$600	11\$900	12\$500	12\$700
Tortozendo. . . . .	9\$400	9\$900	10\$900	11\$100	11\$500	11\$900	12\$600	10\$900	12\$200	12\$800	13\$000
Covilhã. . . . .	9\$500	10\$000	11\$000	11\$200	11\$600	12\$000	12\$700	11\$000	12\$300	12\$900	13\$100
Caria. . . . .	9\$700	10\$200	11\$200	11\$400	11\$800	12\$200	12\$900	11\$200	12\$500	13\$100	13\$300
Belmonte. . . . .	9\$800	10\$300	11\$300	11\$500	11\$900	12\$300	13\$000	11\$300	12\$600	13\$200	13\$400
Benespera. . . . .	10\$100	10\$600	11\$600	11\$800	12\$200	12\$600	13\$300	11\$600	12\$900	13\$500	13\$700
Sabugal. . . . .	10\$100	10\$600	11\$600	11\$800	12\$200	12\$600	13\$300	11\$600	12\$900	13\$500	13\$700
Guarda. . . . .	10\$100	10\$600	11\$600	11\$800	12\$200	12\$600	13\$300	11\$600	12\$900	13\$500	13\$700

## Condições

1.<sup>a</sup> O peso minimo de cada expedição será de 1:000 kilogrammas ou pagando como tal. Os excedentes serão taxados como segue:

No percurso do Sul e Sueste e da Companhia Real até Abrantes, por fracções de 100 kilogrammas.  
No percurso da Beira Baixa (Abrantes a destino) por fracções de 10 kilogrammas para as remessas de lã suja ou lavada quando não constituam wagon completo com o minimo de 5:000 kilogrammas.  
No mesmo percurso as remessas de lã suja para a Guarda, e as de lã lavada para qualquer destino, quando constituam wagons completos com o minimo de 5:000 kilogrammas, a applicação de preços faz-se por fracções de 100 kilogrammas.

2.<sup>a</sup> Para gosar da applicação d'esta tarifa os volumes deverão ser bem acondicionados e ter uma marca legivel e clara para evitar que se confundam com outros de identica forma ou natureza.

3.<sup>a</sup> As expedições de lã suja para Guarda ou de lã lavada para qualquer destino, gosam do prazo de 5 dias de armazenagem gratuita na estação de chegada.

4.<sup>a</sup> As linhas ferreas combinadas reserva-se a facultade de ampliar, por mais 6 dias os prazos fixados nas suas tarifas geraes para o transporte de mercadorias por pequena velocidade sem que, por este facto, haja direito a reclamação.

5.<sup>a</sup> Ficam em tudo mais em vigor as condições das tarifas geraes de cada uma das linhas combinadas, quando não sejam contrarias ás disposições da presente.

6.<sup>a</sup> Fica annullado o Aviso ao publico B. 378 de 15 junho de 1894.

Lisboa, 31 de outubro de 1894.

O Director Geral da Companhia

*M. Affonso d'Espregueira*