

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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

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

REDACÇÃO—Rua do Loreto, 43—LISBOA

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

SUMMARIO

Complemento da rede do Sul e Sueste.
Carta de Inglaterra, por W. N. Cornett.
Parte official.—Alvará de 22 e portaria de 30 de novembro de 1894, do ministerio das obras publicas.
Inauguração do monumento Cruz Sobral, por V. P.
Notas de viagem — XI — Trier — Os caminhos de ferro allemães.
Assembléas geraes da Companhia Real.
Carteira dos accionistas.
Boletim financeiro, de Lisboa, por J. P.
Revue de la Bourse de Paris, por L. C.
Situação dos fundos portuguezes nas bolsas de Lisboa, Londres e Paris.
Cotações dos títulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro.
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.
Horario dos comboios desde 16 de dezembro.
Linhas portuguezas—Lorenço Marques—Novos vehiculos—Urbana do Porto.
Linhas hespanholas—Bilbao a Santander—Transversal—Atravez dos Pyreneus.
Linhas estrangeiras—França—Suiza.
Avisos de servico.
Arrematações.
Casas recommendadas.
Agenda do viajante.
Annuncios.
Vapores a sahir do porto de Lisboa.

Assim, quando a receita chegue a 4:000.000 réis a divisão será por metades entre o Estado e o concessionario, como se vê do seguinte exemplo;

Producto bruto	Para o Estado	%	Para o sr. Bartissol	%
2.000.000	600.000	30	1.400.000	70
2.200.000	704.000	32	1.496.000	68
2.400.000	816.000	34	1.584.000	66
2.600.000	936.000	36	1.664.000	64
2.800.000	1.064.000	38	1.736.000	62
3.000.000	1.200.000	40	1.800.000	60
3.200.000	1.344.000	42	1.856.000	58
3.400.000	1.496.000	44	1.904.000	56
3.600.000	1.656.000	46	1.944.000	54
3.800.000	1.824.000	48	1.976.000	52
4.000.000	2.000.000	50	2.000.000	50

Sem podermos profundar o estudo do assumpto, porque da proposta não temos senão as linhas geraes, vejamos, n'um superficial enunciado, quaes os resultados que, dado o actual rendimento d'aquella rede, poderão advir para o Estado e para o proponente.

O producto das linhas do Sul e Sueste, no anno passado, foi de 729.824.750 réis; no corrente anno deve ser um pouco superior. Calculando, pois, sobre 735 contos, o rendimento kilometrico orçará, portanto, por 1:550.000 réis.

Suppondo que os 150 kilometros a mais dêem, nos primeiros annos, um producto bruto de 1:000.000 réis, teremos um rendimento total de:

475 kilometros	735 contos
150 »	150 »
625 »	885 »

ou a média de 1:416.000 por kilometro, da qual pertencerá ao Estado

$$475^k \times 1.416.000 = 672.600.000$$

$$150^k \times \frac{1.416.000}{100} \times 30 = 63.720.000$$

$$736.320.000$$

A receita será, portanto, equivalente para o Estado, e se bem que este supportará as despesas de exploração do novo troço, essas, tratando-se de um complemento de rede, não podem ser medidas pela bitola das que correspondem á rede actual. Serão certamente muito inferiores.

Em 1892, segundo os mappas estatísticos da repartição dos caminhos de ferro que demos com o nosso n.º 151, o quociente de exploração d'aquella rede foi 63,51 %.

Complemento da rede do Sul e Sueste

O sr. Edmond Bartissol apresentou no dia 6 no ministerio das obras publicas uma proposta de grande importancia, e que merece ser cuidadosamente estudada.

Propõe o sr. Bartissol concluir a rede do sul e sueste, isto é, a linha de Faro a Villa Real de Santo Antonio, a de Faro a Lagos, a de Pias á fronteira, a entroncar com a linha hespanhola que ligará para Huelva, e finalmente a ligação do ramal de Extremoz com a Ponte de Sôr.

O conjuncto d'estas linhas representa uns 150 kilometros, que serão construidos por uma companhia que o sr. Bartissol se encarrega de formar, e irão sendo entregues á exploração á proporção que cada troço se achar concluido.

O sr. Bartissol não pede auxilio algum ao Estado, sob o titulo de subvenção ou garantia. A exploração das novas linhas será feita pelo Estado, recebendo o constructor 70 por cento do producto bruto até que este seja de 2:000.000 por kilometro.

O computo d'este rendimento será feito em globo, sommando as receitas da rede actual com a dos troços novos que forem abrindo á exploração, e pertencendo ao concessionario a parte proporcional á extensão d'estes.

Quando o producto exceda 2:000.000 réis por kilometro, a proporção será de menos 1 por cento para o concessionario e, portanto, de mais 1 por cento para o Estado, por cada 100.000 réis que excedam aquella quantia.

Se na rede em projecto se mantivesse a mesma proporção, o Estado perderia 33,51 % (visto que recebe só 30 %) ou 474.7500 réis por kilometro.

Mas tal não se póde calcular, porque o complemento da rede não póde originar os mesmos gastos de exploração, sendo, no nosso parecer, mais que bastante a formula de que aos accrescentamentos de uma rede construída se deve arbitrar o augmento de despesa na proporção que a sua extensão representa para a da rede primitiva.

Assim, mantendo no actual anno o mesmo coefficiente de exploração de 1892, achamos que a despesa kilometrica será:

$$\frac{1.550.000}{100} \times 63,51 = 984.7405 \text{ réis}$$

e como 150 kilometros são 31,58 %, de 475 poderemos calcular n'esta percentagem o custo kilometrico da exploração da rede nova, o que nos dará

$$984.7405 \times \frac{31,58}{100} = 310.7800$$

numeros redondos, e recebendo o

$$\text{Estado } 30 \% \text{ de } 1.416.000 \dots = 424.800$$

ainda tem uma margem de réis. 114.7000 por kilometro.

N'estas condições o negocio afigura-se-nos perfeitamente accetavel, mas, repetimos, estes calculos pecam por superficiaes porque não temos perfeitos elementos para os tornar mais exactos.

Uma das faltas que nos parece haverá no projecto proposto é a de material circulante.

A proposta empresa construirá as linhas, mas ao Estado incumbirá abastecer-as de material.

Ora 150 kilometros a mais n'uma rede de 475, isto é um desenvolvimento de linhas na proporção, como vimos, de 31,58 %, não se póde servir sem augmento de material circulante, a menos que a rede antiga não estivesse exuberantemente provida d'elle, caso que não se dá no Sul e Sueste.

Se se póde invocar que o comboio que vae a Pias póde seguir á Fronteira, não succederá o mesmo com o que vae a Faro, que ou tomará para a direita, para Lagos, ou para a esquerda para Villa Real.

Haverá que augmentar o numero de comboios, que estabelecer mais tres ou quatro depositos de material e uma machina, em cada extremo, pelo menos; em conta, pois, se deve ter este augmento de despesa do primeiro estabelecimento e tambem o da usura do material actual, que subirá na proporção do maior numero de trens-kilometros que se fizerem por motivo do augmento da rede.

Bem sabemos que o remanescente dos gastos de exploração que acima nos resultou, 114.7000 réis por kilometro, sobre os 150 kilometros dá 17.100.000 réis, o bastante para, ao juro de 6 %, garantir uma verba de 285 contos, sufficiente para a aquisição do material necessario; mas que os tempos não vão de molde para os novos encargos ao nosso thesouro é tambem uma verdade.

Tambem nos parece demasiadamente longo o praso de 99 annos de garantia que o proponente pede.

Se esta ou outras difficuldades se oppõem á accettazione da proposta do sr. Bartissol, confiamos em que um cuidadoso estudo do assumpto e um pouco de boa vontade — que por certo não faltará, nem da parte do proponente nem do lado de quem tem que examinar-lhe a proposta — tudo remediará.

Que a idéa é boa, que a conclusão da rede do sul é uma vantagem cuja necessidade se impõe, é um puro

axioma; que o proponente está perfeitamente nos casos de realizar o que offerece, é tambem facto averiguado.

Por isso desejariamos que tão importante proposta seja bem e rapidamente estudada, sem contemplações nos pontos em que as suas condições exigirem modificação, mas tambem sem pruridos de excessivo zêlo que tantas vezes têm tido, no nosso paiz, o triste resultado de afastar de nós os que pretendem realizar trabalhos de grande utilidade publica.

É este a que nos referimos não o póde ser mais.

CARTA DE INGLATERRA

Liverpool, 11 de dezembro de 1894.

O augmento do serviço continental da *Great Eastern Railway Company*, entre Harwich e a Hollanda, é verdadeiramente extraordinario, tendo nos ultimos doze mezes sido necessario adquirir quatro novos vapores para este trafego. O ultimo d'estes vapores é o *Vienna* que acaba de ser experimentado perto de Cork.

O ensaio consistia em duas carreiras entre o pharol de Cork e a boia de Longsand, uma distancia de 29 nós, que o vapor percorreu em 95 minutos, attingindo assim uma velocidade de 18,3 nós ou 21 milhas por hora. O *Vienna*, assim como os demais vapores d'este serviço, tem todos os melhoramentos modernos e é mobilado com todo o luxo. Diz-se que a *Great Eastern Company* trata de concordar com os administradores dos caminhos de ferro allemães para fazer um serviço mais rapido para Berlim, como hoje o faz para a Hollanda.

*

Outro importante assumpto que diz respeito á *Great Eastern Company*, é o estabelecimento d'uma estação central, ou sala de reunião, segundo o uso americano, perto de Trafalgar Square, Londres, no intuito de conquistar uma parte do trafego de passageiros americanos de recreio, para a sua linha a que aquella companhia chama o caminho ou via das cathedraes de Liverpool.

Ainda que esta via, formada pelos caminhos de ferro *Manchester, Sheffield and Lincolnshire* e *Great Eastern*, não é a mais directa, é facto todavia que ella é a mais interessante e que a maior extensão da viagem é bem compensada pela vista que o viajante gosa das cidades e das cathedraes de Lincoln, Ely, Norwich e Peterborough. A mesma companhia tem tambem estabelecido agencias em Liverpool e Nova York.

A *Great Western Railway Company* está fazendo experiencias d'um novo systema de signaes electricos, por meio dos quaes se espera evitar os grandes inconvenientes e demoras devidos ao nevoeiro etc. A uma distancia d'uns 300 metros dos signaes de Crouch End, Bowes Park e Enfield tem-se collocado junto ao carril interior uma vara de ferro que communica, por meio da electricidade, com o signal, quando este indica perigo. Na locomotiva ha uma escova que, quando se põe em contacto com a vara, completa o circuito electrico e faz soar o apito da machina, até esta chegar ao fim da vara, ou o encarregado do signal baixar o corta-circuitos. O som do apito é um aviso ao machinista de que os signaes indicam perigo, ao passo que annuncia ao encarregado de signaes a chegada d'um comboio. De principio as experiencias não deram bom resultado, em consequencia de imperfeições do isolamento, mas isto foi remediado por meio da collocação de pedaços de borracha entre a vara e as travessas em que ella está fixa.

W. N. Cornett.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção dos serviços de obras publicas

Repartição de estradas, obras hydraulicas e edificios publicos

Eu El-Rei faço saber aos que este meu alvará virem que attendendo ao pedido que me fizeram José Antonio Duro, Bento Maria Barbosa e Antonio Luiz Pereira: hei por bem, conformando-me com o parecer do conselho superior de obras publicas e minas, conceder-lhes licença para estabelecer um caminho de ferro americano, com tracção animal, no troço da estrada real n.º 23, Caminha á fronteira, por S. Gregorio, comprehendido entre Valença e Monsão, com as clausulas e condições seguintes:

1.ª Os concessionarios effectuarão á sua custa e por sua conta e risco, pelo modo e nos prazos abaixo estipulados:

1.º Os estudos e a construcção da linha que se denominará «linha ferrea americana de Valença a Monsão»;

2.º O fornecimento de todo o material fixo e circulante que for necessario para a perfeita exploração da linha.

2.ª O projecto a apresentar comprehenderá;

Planta geral do traçado, escala 1: 5.000;

Perfil longitudinal, escala 1: 5.000 para os comprimentos e 1: 500 para as alturas;

Perfis transversaes, escala 1: 200;

Planta parcellar dos terrenos a expropriar, escala 1: 1:000;

Perfil typo de via, escala 1: 50;

Dimensões e espaçamento das travessas, 1: 100;

Typo dos carris, escala 1: 50;

Plantas e alçados de todas as obras,apparelhos e machinas necessarias para a construcção e exploração da linha, escala 1: 50 para os comprimentos inferiores a 10 metros, de 1: 100 para os comprimentos de 10 a 100 metros e de 1: 200 para os comprimentos superiores a 100 metros.

Os desenhos serão acompanhados de uma memoria descriptiva e justificativa das diversas peças do projecto, incluindo o material circulante a empregar na exploração da linha.

Todas as peças do projecto serão organizadas, na parte applicavel, em conformidade com o programma para projecto de estradas, de 24 abril de 1860.

3.ª O projecto será apresentado no prazo de tres mezes, a contar da data d'este alvará.

Será feito em harmonia com o disposto no parecer do conselho superior de obras publicas e minas, de 25 de outubro de 1894, devendo sobre elle ser ouvido o ministerio da guerra.

§ unico. Se o governo julgar necessaria a reforma do projecto, no todo ou em parte, essa reforma será feita n'um prazo fixo, marcado na portaria que o ordenar.

4.ª Para serviço da construcção e exploração da linha farão os concessionarios tirar duas copias do projecto approved, que entregarão, no prazo de um mez, a contar da data da portaria que o approvar, na direcção dos serviços de obras publicas.

5.ª Uma das referidas copias, depois de authenticada na mesma direcção de serviços, será entregue aos concessionarios.

6.ª Qualquer mudança que no acto da construcção se julgue necessaria ou conveniente introduzir no projecto, será sujeita pelos concessionarios á approvação do governo.

7.ª Nunhum trabalho poderá ser iniciado sem que o respectivo projecto tenha sido approved pelo governo.

8.ª A linha ferrea será assente ao nivel do pavimento da estrada sem saliencia nem depressão, a um dos lados da faixa empedrada por forma que não embarace o transito de passageiros e de vehiculos ordinarios.

Em todos os pontos da estrada ficará pelo menos um espaço livre de 3^m,5 para o transito ordinario e um intervallo de 0^m,8 entre os vehiculos da linha ferrea e os edificios e muros ou vedações de propriedades, guardas de pontes, etc., contado da parte mais saliente dos mesmos vehiculos, effectuando os concessionarios á sua custa os alargamentos nos pontos em que a largura da estrada o exigir.

A via será simples, á excepção das estações, em que haverá as necessarias vias de resguardo e as de serviço e dos pontos de cruzamento em que se julgar preciso estabelecer desvios, não devendo a segunda linha exceder, em cada uma, a 60 metros.

A entrevia será, pelo menos, de 2 metros entre as faces exteriores dos carris.

9.ª O ferro, madeira e outros elementos constitutivos da via ferrea deverão ser de boa qualidade, e os trabalhos executados por forma que ella offereça toda a garantia de segurança.

10.ª O material circulante será de boa qualidade e solidamente construido.

As carruagens dos viajantes serão dos melhores modelos, suspensas sobre molas e devidamente resguardadas.

11.ª Os concessionarios ficam obrigados a não damnificar a estrada, a reparar de prompto os estragos que porventura n'ella

causarem, e a conservar em bom estado a parte da faixa empedrada que servir para a circulação dos trens da linha ferrea e 5 decimetros para fora dos carris exteriores.

12.ª Os concessionarios não poderão restringir o uso publico da estrada e das serventias publicas e particulares que n'ellas existam, devendo mantel-as ou substitui-las á sua custa, indemnizando devidamente os interessados quando possam ser conservadas.

13.ª Durante a execução dos trabalhos os concessionarios tomarão as providencias necessarias para não serem prejudicadas a liberdade e segurança de transito ordinario.

14.ª As aquisições que os concessionarios tiverem de fazer de terrenos para as obras da linha e suas dependencias, serão reguladas amigavel ou judicialmente pelas leis em vigor de expropriação por utilidade publica.

15.ª Quaesquer indemnizações devidas por prejuizos resultantes dos trabalhos de construcção, conservação ou da exploração da linha, ficam a cargo dos concessionarios.

16.ª Os trabalhos de construcção devem começar no prazo de trinta dias, a contar da data do *Diario do Governo* em que for publicada a portaria da approvação do projecto, devendo estar concluidos no prazo de doze mezes, a contar da mesma data.

17.ª A linha não poderá ser aberta ao transito publico senão com auctorização do governo e depois de examinada por uma commissão de engenheiros.

18.ª O governo fará fiscalizar por agentes seus a construcção e exploração da linha de que se trata.

19.ª Os concessionarios sujeitarão á approvação do governo as tarifas de passageiros e mercadorias, assim como o regulamento para o serviço de exploração, não podendo fazer-lhe alteração alguma sem nova approvação.

20.ª Toda a fixação ou modificação de horarios ou de condições de serviço deverão ser approvadas pelo governo antes de serem annunciadas ao publico, pela imprensa, nas estações, ou por qualquer forma.

21.ª As alterações nas tarifas, depois de approvadas pelo governo, serão annunciadas, pelo menos, com oito dias de antecipaço.

22.ª Os concessionarios ficam obrigados a prestar gratuitamente os seguintes serviços:

1.º Transporte das malas do correio e entrega d'ellas nos pontos da linha que lhe forem designados;

2.º Transporte dos funcionarios do ministerio das obras publicas, commercio e industria, que o respectivo ministro indicar e de quaesquer outros, que tiverem serviço especial na linha, mediante indicação do mesmo ministro.

23.ª Os militares e marinheiros, em serviço, viajando em corpo ou isoladamente, pagarão, apenas, por si e suas bagagens, metade dos preços estipulados nas tarifas respectivas.

24.ª Os concessionarios ficam sujeitos:

1.º Aos regulamentos actuaes e aos que o governo publicar para o serviço telegrapho-postal;

2.º As leis e regulamentos sanitarios em vigor, tanto no que respeita á execução e conservação das obras, como ao estado das officinas, estações e dependencias da linha ferrea.

25.ª Os concessionarios ficarão tambem sujeitos ás leis e regulamentos vigentes, ou que de futuro se promulgarem, sobre viação publica, na parte applicavel.

26.ª Os concessionarios não terão direito a indemnização alguma pelos prejuizos que á linha ferrea provierem do transito ordinario pela estrada, do seu estado de conservação, da abertura de novas vias de comunicação de qualquer natureza, de trans-tornos ou interrupção de serviço, motivados por medidas temporarias de ordem e de policia, de livre uso da estrada, dos trabalhos n'ella executados por ordem do governo ou por corporações ou individuos devidamente auctorizados.

27.ª Os concessionarios, seus agentes, empregados e operarios ficarão sujeitos, em tudo que disser respeito ao estudo, construcção e exploração de via ferrea, ás leis e regulamentos de Portugal.

28.ª Os concessionarios prestarão aos agentes do governo todos os esclarecimentos precisos para elles poderem formular a estatística da linha.

29.ª O caminhos de ferro, com todos os seus edificios necessarios para o serviço, e material fixo de qualquer especie, fica, desde a sua construcção ou collocação na linha, pertencendo ao dominio do estado para todos os efeitos juridicos, nos termos do direito commum e especial de caminhos de ferro.

Todo o material circulante, gado e quaesquer outros providimentos ficarão pertencendo ao dominio dos concessionarios para os mesmos efeitos e nos mesmo termos, com a declaração, porém, de que o material circulante não poderá ser alienado senão para o effeito de ser substituido com vantagem do serviço publico.

30.ª A concessão de que trata este alvará é feita pelo prazo de noventa e nove annos, contados da data do mesmo alvará.

31.ª Os concessionarios deverão conservar durante todo o prazo da concessão a linha ferrea e suas dependencias, com todo o seu material fixo e circulante, em bom estado de serviço, e no mesmo

estado deverão entregar tudo ao governo, findo aquelle praso, fazendo sempre, para esse fim, a sua custa, todas as reparações, tanto ordinarias como extraordinarias.

32.ª Os concessionarios depositarão, á ordem do governo, na caixa geral de depositos, a quantia de 1:730.000 réis, em dinheiro ou em titulos de divida publica portugueza, pelo seu valor no mercado.

§ 1.º Este deposito será feito no praso de quinze dias, contados da data do *Diario do Governo* em que este alvará for publicado.

§ 2.º O referido deposito vencerá, sendo em dinheiro, o juro que a caixa geral de depositos paga por depositos identicos, e sendo em titulos de divida publica, o respectivo juro.

§ 3.º Este deposito poderá ser levantado pelos concessionarios quando os trabalhos executados na linha tenham o valor equivalente a 3:520.000 réis.

33.ª O caminho de ferro, e seu material fixo e circulante, servirão, com o deposito a que se refere a condição anterior, de garantia para o estado, da execução das presentes condições.

34.ª A concessão caducará:

1.º Quando sejam excedidos os prazos marcados nas condições 3.ª e seu § unico, 16.ª e § 1.º da condição 32.ª;

2.º Se não começar a exploração dentro do praso de um mez, depois de auctorizada pelo governo, nos termos da condição 17.ª;

3.º Se, iniciada a exploração, os concessionarios a interromperem por trinta dias consecutivos ou sessenta dias interrompidos durante o anno;

§ 4.º Se os concessionarios não cumprirem as outras condições a que ficam obrigados.

35.ª Finda a concessão, o governo tomará posse do caminho de ferro, sem obrigação de indemnizar os concessionarios, qualquer que seja o fundamento, razão, ou pretexto allegados para justificar a indemnização.

§ unico. Se o governo julgar conveniente, poderá adquirir, ao findar a concessão, o material circulante, gado e quaesquer outros provimentos existentes, os quaes serão pagos aos concessionarios segundo a avaliação de louvados.

36.ª Caducando a concessão, o governo terá direito de proceder como se ella tivesse findado, applicando o disposto na condição anterior e seu § unico.

37.ª Havendo deposito de garantia ao caducar a concessão, reverte elle para o estado.

38.ª Os direitos conferidos e as obrigações impostas aos concessionarios por este alvará serão extensivos á companhia que elles organizarem para exploração da concessão, mas não poderão ser transferidos para outra qualquer entidade sem previa auctorização do governo.

39.ª As questões que se levantarem sobre a execução ou interpretação d'estas condições serão resolvidas pelo governo, ouvindo o conselho superior de obras publicas e minas.

40.ª Exceptuam-se das disposições das clausulas precedentes os casos de força maior devidamente comprovados, podendo o governo prorogar os prazos marcados, se o julgar conveniente.

Pelo que mando a todos os tribunaes, auctoridades e mais pessoas a quem o conhecimento d'este alvará competir, que o cumpram e guardem e façam cumprir e guardar tão inteiramente como n'elle se contém.

Não pagou direitos de mercê por os não dever.

E, por firmeza do que dito é, este vae por mim assignado e sellado com o sello das armas reaes e com o de verba.

Dado no paço, aos 22 de novembro de 1894. = EL-REI = *Arthur Alberto de Campos Henriques*.

Eu El-rei faço saber aos que este meu alvará virem que, attendendo ao que me foi representado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, pedindo a approvação para os novos estatutos por que pretende reger-se em substituição dos que foram approvados por alvará de 22 de setembro de 1887;

Tendo esses estatutos feito parte integrante da convenção homologada em devida forma pelo juiz presidente do tribunal do commercio de Lisboa;

Vistas as disposições da carta de lei de 23 de julho de 1893 e do decreto de 29 de novembro seguinte, e as disposições preliminares e as da base 17.ª da dita convenção approvada por decreto de 6 de maio de 1894, homologada, como fica dito, pelo referido juiz por sua sentença de 11 de outubro proximo passado;

Tendo ouvido a procuradoria geral da corôa e fazenda;

Hei por bem approvar os novos estatutos da companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, os quaes constam de nove titulos e setenta artigos, e foram publicados no *Diario do governo* n.º 113 de 21 de maio do anno corrente juntos áquella convenção e que baixam, com o presente alvará, assignados pelo ministro das obras publicas, commercio e industria, e deverão ser inscriptos no registo publico do commercio nos termos do artigo 49.º n.º 5 do codigo commercial, ficando expressa a clausula de que esta minha approvação será retirada á companhia se ella se desviar dos fins para que foi instituida, não cumprir fielmente os seus estatutos e

deixar de remetter annualmente ao ministerio das obras publicas commercio e industria o relatorio e contas da sua gerencia social.

Pelo que mando a todos os tribunaes, auctoridades e mais pessoas a quem o conhecimento d'este meu alvará competir, que o cumpram e guardem e façam cumprir e guardar tão inteiramente como n'elle se contém.

Pagou de direitos de mercê e impostos addicionaes a quantia de 33.5600 réis, como consta de um conhecimento passado na recebedoria da 5.ª secção da receita eventual.

E, por firmeza do que dito é, este vae por mim assignado e sellado com o sello das armas reaes e com o de verba.

Dado no paço, aos 30 de novembro de 1894. = El-Rei. = *Arthur Alberto de Campos Henriques*.

N. B.—Os estatutos são os mesmos que já aqui demos em supplemento ao nosso n.º 154; por isso não os reproduzimos.

Inauguração do monumento Cruz Sobral

A mais solemne homenagem foi prestada, ha poucos dias, á memoria do medico Francisco Maria de Barros e Vasconcellos da Cruz Sobral.

Na cidade da Guarda se reuniram no dia 4 os seus mais dedicados amigos, e representantes d'associações e corporações scientificas, dominados pelo mesmo sentimento tão grato, quanto doloroso, o de saudade indelevel, que o coração de todos fundamente alanceava.

A esta triste peregrinação accorreram os povos das cercanias, aggreuiaram-se os habitantes d'aquella cidade, e as auctoridades civis e militares, e estes milhares de corações, pulsando todos isochronos, consagraram na mais significativa demonstração publica a amizade e alta consideração que tão distincto facultativo tinha conquistado.

Este acto tão justo e tão nobre attestam as brillantes qualidades que emmolduraram aquella alma que tão cedo se evolou.

As lagrimas que enxugara com a sua philantropia inextinguivel, as alegrias que o seu talento fazia brotar no lar das familias a quem tão desinteressadamente prestava os seus serviços medicos, a consolação que a sua phrase tão sincera inspirava aos mais desolados, faziam a existencia de Francisco Sobral preciosa para os que tinham a ventura de o conhecer.

Como synthese de tão benemeritos feitos que abrihantaram a sua carreira, a terrivel epidemia dos typhos em Manteigas descobriu-lhe campo aberto para a expansão dos elevados dotes de intelligencia e de coração, de medico e de philantropo.

A sua actividade permitia-lhe diffundir a sua benefica influencia aos trabalhos da construcção da linha da Beira Baixa prestando os mais valiosos serviços medicos na secção que tinha a seu cargo.

Tão grandiosa obra, que uniu a provincia da Beira Baixa, com indissoluveis laços de ferro, á rede vivificadora da industria e do commercio de todas as nações, teve como collaborador Francisco Sobral.

Foi um dos obreiros d'este prodigioso trabalho, a que se associa a sua memoria como a de tantos amigos que n'ella brillantemente collaboraram e que a morte nos arrebatou.

As glorias para estes transformaram-se em crépes que hoje enlutam o coração dos que foram seus companheiros em tão rudes labores. Quantas existencias representa uma d'estas obras colossaes!

Não é impune esta luta verdadeiramente titanica entre o homem e a natureza, para a conseguir dominar e rasgar-lhe as suas entranhas, para arrancar estes poderosos elementos da civilização, que alfim surgem, mas após o holocausto de muitas vidas.

E sempre esta a triste condição humana, em que desde o alvorecer da existencia não desponta uma ale-

gria sem a precederem as mais pungentes lagrimas de dôr!

A memória do dr. Sobral quizeram os seus amigos erguer monumento condigno.

Para a sua mansão eterna escolheram-lhe a mais alta serra de Portugal, que ora no seu seio o recolhe, como legenda á posteridade inscreveram-lhe o nome sobre o granito que, abrigando-lhe o leito mortuario, symboliza na sua rijeza a tempera d'aquelle *homem*.

V. P.

NOTAS DE VIAGEM

XI

Trier. — Os caminhos de ferro allemães

O viajante que vae, pela primeira vez, como eu, á Allemanha, que se previna antes com o estudo do mappa allemão, porque, do contrario, o costume que ha em todos os paizes de modificar a seu modo os nomes das cidades estrangeiras, collocal-o-ha, por vezes, em embaraços.

Ha nomes que em todos os idiomas se parecem, como por exemplo, o da nossa capital que em francez é Lisbonne, em inglez Lisbon, em italiano Lisbona, em allemão Lissabon; mas ha outros que se tornam tão differentes que impossivel é reconhecerlos.

Quem, vendo a Belgica n'uma carta allemã, perceberá, se o não souber, que Lüttich ou Luik é Liège, que Mecheln é Malines, e quem, acostumado a vêr o mappa francez das margens do Rheno irá adivinhar que Trier é o conhecido Treves, que Köln, é Cologne ou, como nós dizemos, Colonia, e Aix-la-chapelle se chama Aachen em allemão?

Se ha por ahi muito bom sujeito que me tem perguntado qual das exposições era mais importante, se a de Antuerpia, se a de Anvers...

Pois ao partir do Luxemburgo para Treves, quem só tiver estudado o mappa francez terá que adivinhar qual o comboio em que deve seguir para Trier, que assim se chama a velha cidade da margem do Moselle, ou do Mosel, que é o seu nome.

A estação nada nos offerece de extraordinario; o comboio igualmente. Tem umas carruagens feias, como as nossas que são feias, pouco commodas, tambem como algumas das nossas.

A unica novidade é que os comboios em marcha dão a esquerda uns aos outros.

Atravessando o viaducto de que já falei, vê-se a cidade de Luxemburgo, que fôrma um bonito panorama; depois tomamos o valle do Sire, cuja margem esquerda seguimos, passando-o em breve sobre uma ponte, depois outra e outra, um tunnel pequeno, duas outras pontes, e a breve trecho, isto é, a uma hora da partida, chegamos a Wasserbillig, ponto de confluencia de linhas que vêm de Metz e Saarbrücken, e estação da fronteira prussiana.

Entramos na linha da Alsacia-Lorena e temos que nos sujeitar a novo exame de bagagens, mais rapido, todavia, porque o serviço nas alfandegas allemãs é muito correcto, mas muito rapido. Seguimos logo, sem mudar de comboio, visto que o mesmo material luxemburguez segue até Coblenz.

A linha, atravessando o Saar, toma a margem esquerda do Moselle, por onde segue. Sete minutos de marcha e olhemos pela esquerda e veremos, mesmo do comboio, a celebre columna de Igel, de 23 metros de altura, construcção do seculo III, erigida pela familia

Secundinus á memoria dos seus antepassados, monumento romano em que se leem nomes de familias que hoje são nossos, taes como Modesto e Macedo.

Vamos seguindo a margem esquerda do Mosel e a 4 kilometros, perto de Karthaus, atravessamos aquelle rio sobre uma ponte de pedra.

Pela margem direita, pois, seguimos a Trier (Treves, em francez) e ao aproximarmo-nos não esqueçamos, como o comboio vae perto das fortificações, de ver á esquerda o palacio dos imperadores romanos, ao qual segue o largo campo das manobras. Se, pelo contrario, assomarmos á portinhola do lado direito, n'aquelle mesmo ponto de passagem do comboio, veremos a pequena distancia o famoso edificio do amphitheatro romano, bella construcção do seculo II, onde o grande Constantino fez devorar pelas feras, no anno 306, alguns milhares de francezes prisioneiros. Custou d'estas e d'outras barbaridades a implantação do christianismo.

Estes dois monumentos provam-nos que entramos n'uma cidade romana, e, com effeito, Trier é a mais antiga cidade que hoje possui a Allemanha.

A estação do caminho de ferro fica no angulo noroeste. Não é estação notavel; construcção simples.

Sahida a porta depara-se-nos uma larga estrada arborizada, onde dois carros tremvias esperam os passageiros.

Grandes letreiros na plata-forma indicam «Löwenbrück Park»; na manivella do freio ha uma campainha que toca repetidas vezes. É um bom systema, em uso na Allemanha; o cocheiro, ao mesmo tempo que aperta o freio, faz soar a campainha, sem ter que se servir para isso senão da mão direita.

No angulo, em frente da estação, temos um hotel «Bahnhof's Hôtel» que se torna muito commodo para quem tem que demorar-se pouco. Deixo pois ali quarto tomado e sigo no tremvia que me leva á ponte do Mosel por 10 pfennigs (30 réis).

De passagem vê-se o Porta Negra, um respeitavel monumento romano, o mais antigo da cidade, voltando o carro á esquerda, seguindo a rua do mercado, passado o qual vemos a velha egreja de S. Gaudolph.

O carro leva-nos sempre a direito (se tomamos o de letreiro verde) até a ponte que é uma outra construcção romana, na sua maior parte, tendo ao centro, sobre o 4.º dos oito pilares que a sustentam, um grande crucifixo em pedra.

Da ponte podemos, em poucos minutos, tomando á esquerda, ir ver os banhos romanos, muito curiosos. Paga-se 35 pfennigs, incluindo a planta.

Em frente da ponte, do outro lado do rio, a estação do caminho de ferro, só para mercadorias.

Se temos pouco tempo, voltemos ao carro esperando o de letreiro encarnado que nos leva por outras ruas até o mercado, centro da cidade.

Chegado ás 6 horas e 10 minutos da tarde não tive tempo para ver nada mais. O jantar tornava-se preciso.

Acabado este, no Gasthof Venedig, que fica no centro da cidade e serve bem, fui tomar café a um pequeno estabelecimento. Café, quero dizer, é como lá chamam a uma tigela enorme de agua quente e preta, sem gosto nem aroma, que custa 25 pfennigs, cerca de 75 réis pelo cambio actual.

Pois d'esta vez não dei o dinheiro por mal empregado porque, ouvindo dois assistentes que eu falava francez, travámos conversa, e a breve trecho elles falavam-me um em hespanhol e outro... em portuguez.

Eram dois bellos rapazes estudantes que se dedicam ao commercio e vão aprendendo linguas. A um d'elles, o sr. F. Elfen, nome de que tomei apontamento, prometti mandar o numero d'esta *Gazeta* em que tratasse

de Trier, e cumprirei a promessa, pagando-lhe a agradável surpresa que me fez falando o meu idioma.

E' noite, e Trier, como todas as cidades allemãs do sul, não tem theatros no verão. Voltemos ao hotel para erguer ás 6 horas.

Póde-se a essa hora ver a cathedral que é bastante interessante com os seus monumentaes tumulos de 26 arcebispos; ao lado d'essa, a igreja de Nossa Senhora, no estylo ogival primitivo da Allemanha.

Tomando a rua á esquerda ao sahir da cathedral, chega-se breve á Bibliotheca, que encerra impressos da primeira typographia dos seus inventores Fust e Guttemberg.

Eu, porém, preferi não ver a bibliotheca porque tinha que partir no comboio das 8 horas e 7 minutos, um rapido que me levava a Limburgo em 3 horas e 43 minutos, enquanto que, se tomasse o mixto das 11 horas e 27, só chegaria ás 5 horas e 25 da tarde, isto é, quasi o duplo do tempo.

Mas o comboio vem atrasado meia hora, e enquanto o espero darei ao leitor algumas noticias sobre os caminhos de ferro allemães.

Um dos caracteristicos em que elles bastante differem dos nossos é no silencio que ha nas estações.

Não ha toques de campainha, nem berros, nem cornetas, nem grandes silvos de machina. O chefe da estação, perfilado como uma estatua, ao centro da plataforma, diz «está prompto»; o conductor toca um pequeno flageolet como o dos nossos comboios tremvias, a machina solta um apito e põe-se em marcha.

Se o viajante não tem cuidado, fica em terra.

Apesar da pontualidade allemã, tão gabada, tambem por lá ha atrasos e bem vulgares, e como as ligações de umas para outras linhas são frequentes, o atraso de um comboio da linha principal faz esperar longo tempo todos os dos ramaes.

O comboio em que eu tive de seguir, apesar de já atrasado 25 minutos ainda perdeu 7 minutos em Trier.

E não houve pateada, como o nosso bom povo dá em Alcantara quando ha que metter carruagens. Não, porque ali a licença, o abuso, não andam embuçados na capa da brandura dos costumes, e a disciplina é tal, que o mais modesto *portier* teria força para fazer sahir do comboio o passageiro que fizesse qualquer manifestação pedestre.

Lá, se um comboio se atraza, os passageiros contentam-se em lastimar o tempo que perdem, mas reconhecem que ninguem causa esse transtorno por prazer.

Quem lucra com isso é o dono do restaurante ou bufete, porque tem certa a venda de uns bons decalitros de cerveja.

Parece até que são elles que promovem a demora dos comboios, taes são os interesses que ellas lhes dão.

Assembléas geraes da Companhia Real

No dia 3 reuniu-se em Paris a assembléa geral dos obrigatarios para a eleição dos 9 membros do conselho que formam a representação d'aquelles crédores.

Presidiu o sr. Kergall que fez a exposição dos fins da assembléa e a apresentação da lista escolhida, pela seguinte forma, como o refere o jornal do sr. Kergall:

Esta lista, disse o presidente, não é um programma de premios ou recompensas. Foi até preciso, com pesar geral, não fazer figurar n'ella os nomes de muitos colaboradores uteis na obra hoje executada. Tudo teve de ser sacrificado ao interesse superior de concentrar em redor da companhia todas as forças indispensaveis para a execução da segunda parte da tarefa.

A lista proposta é finalmente uma lista de paz e união, dois factores indispensaveis á reorganização e á boa gerencia da em-

presa. Esqueceram-se todas as discussões, todos os ressentimentos e todos os odios, sacrificando-os ao bem commum. No começo da lista figura o sr. P. Leroy-Beaulieu, cujas palavras violentas não esqueceram a ninguem; no fim, o sr. Carrilho que, no ardor da lucta, não deixa de ter de que se arrepender dos seus excessos pelas palavras e pela penna. Esta lista faz a paz, paz fecunda, em vez da guerra que, declarada ou surda, externa ou interna, impediria o levantamento da companhia e condemnaria as obrigações de juro variavel a ficarem eternamente papeis sem valor.

Como os leitores veem, as ideias do sr. Kergall são inteiramente conformes ás que expendemos no artigo editorial do nosso ultimo numero; e o activo presidente do *comité* francez, ao ler o nosso jornal no dia seguinte ao do seu discurso, reconheceria que nos havia plagiado, sem querer.

Em seguida foi presente a lista composta dos srs:

R. Bayard, chanceller da legação de França, em Lisboa.

H. E. Boyer, engenheiro e licenciado em direito.

G. Bureau, director da Sociedade Geral.

A. Carrilho, presidente do Conselho d'Administração e vice-presidente da Comissão Administrativa da Companhia.

Enders, administrador delegado do Crédit Lyonnais.

Kergall, presidente do syndicato geral dos obrigatarios, e director da *Revue Economique et Financière*.

P. Leroy-Beaulieu, membro do Instituto de França, director do *Economiste*.

De Richemond, administrador do Crédit Industriel et Commercial.

A. Rostang, director do Comptoir nacional d'Escompte.

A discussão d'esta lista foi muito animada, tomando parte na discussão os srs. Viollet, Kergall, Lunaret e outros obrigatarios, sendo afinal votada, por 14:000 votos contra 1:600, a linha proposta.

Na terça feira seguinte o *comité* reunido escolheu para seu presidente o sr. Kergall.

No dia 10 reuniu-se a assembléa geral dos accionistas, em Lisboa.

Presidiu o sr. Carrilho, escolhido para esse fim pela comissão executiva em conformidade com o art. 35.º dos estatutos, sendo escrutinadores os srs. Manuel José Monteiro e Pereira de Carvalho, presidente da Sociedade Agricola e Financeira, e secretario o sr. Diogo Patrone.

Estiveram presentes ou representados 159 accionistas, representando 30:000 accções e 598 votos.

Entraram em cada uma das urnas 125 listas, sendo o apuramento o seguinte:

Conselho de administração:

Luiz Gonzaga dos Reis Torgal.....	391	votos
Victorino Vaz Junior.....	352	"
Dr. Manuel Paes Villas Boas.....	346	"
Jorge José de Mello.....	326	"
João Pedro Diogo Patrone Junior.....	282	"

Conselho fiscal:

João Lobo Sant'Yago Gouveia.....	445	votos
Manuel José Monteiro.....	400	"
Dr. Antonio Centeno.....	399	"
Manuel Joaquim Alves Diniz.....	371	"
Francisco Teixeira de Queiroz.....	363	"
Alfredo Mendes da Silva.....	248	"

Mesa da assembléa geral:

Presidente — Antonio Pereira de Carvalho.	358	votos
Vice presidente — Augusto Victor dos Santos.....	408	"

No final da sessão o sr. Alfredo da Silva reclamou contra o systema de contagem de votos por separado, sempre que havia differença de nomes nas listas, e nomeadamente sobre o caso que se dava com o sr. Carlos Maria Eugenio d'Almeida que perdia a eleição por esse facto.

O sr. presidente explicou que assim se resolvera, desde principio, e o sr. dr. Alves de Sá contestou que, dando-se o caso identico com outros nomes, o do sr. Patrone, por exemplo, este sr., contando-se-lhe os votos reunidos, ganharia da mesma fôrma a eleição.

Do que ninguém se lembrou, e muito menos o sr. Alfredo da Silva, é que, havendo nas listas do conselho fiscal o nome deste senhor e o do sr. Alfredo Mendes da Silva, era impossivel adoptar aquelle criterio, porque, se o fosse, os votos dados ao proprio reclamante teriam que ser reunidos aos do sr. Alfredo Mendes da Silva.

A respeito da nomeação dos cinco membros do conselho, que pertence ao governo, dizia hontem a *Tarde*, jornal, como se sabe, bem informado nos segredos dos ministerios:

«Consta-nos que continuam a fazer serviço na companhia real os srs. Frederico Arouca, João Arroyo e Madeira Pinto, nomeados pelo governo, em novembro do anno passado, como seus representantes. Tambem ouvimos que os outros dois representantes do governo serão distinctos engenheiros.»

A ULTIMA HORA

As nossas informações, de fonte segura, dizem-nos que a nomeação dos srs. Madeira Pinto, Arroyo e Arouca é caso resolvido, não estando até esta hora decidido quem serão os dois outros representantes do governo.

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Banco Lusitano

Sociedade anonyma de responsabilidade limitada

Achando-se levantada a interdicção do Banco Lusitano, por sentença do Tribunal do Commercio passada hoje em julgado, é convidada desde já, a pedido da Direcção e Conselho Fiscal, a assembléa geral dos srs. accionistas do mesmo banco a reunir-se no edificio, na rua d'El-Rei, 85, no dia 27 do corrente, pela 1. h. da t.

Ordem dos trabalhos

1.º — Tomar conhecimento dos factos occorridos desde a ultima assembléa geral, que teve logar no dia 2 de abril de 1892.

2.º — Modificar os estatutos em harmonia com a concordata e circumstancias actuaes do banco.

3.º — Proceder á eleição da mesa da assembléa geral, direcção e conselho fiscal.

Lisboa, 5 de dezembro de 1894.—Os secretarios da mesa, Augusto de Seixas Correia, Joaquim Xavier da Silva Oliveira.

Para cumprimento da concordata feita com os crédores d'este Banco é convocada a assembléa geral dos mesmos credores, afim de elegerem a commissão a que se referem as condições 5.ª e 6.ª d'essa concordata.

A reunião terá logar no dia 29 do corrente, pela 1 hora da tarde, no edificio do Banco, rua de El-Rei, 85.

A contar do dia 15 podem ser sollicitadas no Banco as respectivas cartas de admissão, justificativas da identidade dos credores para poderem fazer parte d'aquella assembléa.

E' admissivel a representação de credores por procuração ou por simples carta com poderes para aquelle fim, devidamente assignada pelo mandante, a mandatario que faça parte da assembléa, podendo este ultimo ter mais de uma representação.

As procurações ou cartas para representação devem ser entregues no Banco, até ás 4 horas da tarde, do dia 26 do corrente.

Lisboa, 5 de dezembro de 1894.

Pelo Banco Lusitano. Os directores: Adolpho Fernandes Barbosa, Alfredo da Silva, Arnaldo Alves da Silveira, Bernardino Ribeiro de Carvalho, João Affonso de Carvalho, João José de Sousa Lage, José Augusto Moreira de Almeida.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Atravez d'Africa

Tendo-se procedido ao sorteio das obrigações a amortisar em 1.º de janeiro de 1895 conforme o disposto no titulo 4.º dos estatutos coube a sorte aos n.ºs 504, 970, 5:040 de 450.000 réis; e os n.ºs 9:858, 14:323, 17:104, 18:053, 20:235, 21:772, 23:069, 23:100, 34:839, 40:495, 41:956, 42:107, 43:430, 46:054, 50:987 de 90.000.

O pagamento do coupon e dos titulos com os numeros mencionados será feito no dia 1.º de janeiro proximo:

No Porto, na séde da Companhia, rua de Bellomonte, n.º 49.

Em Lisboa, no London and Brazilian Bank, Limited.

Em Londres, no Capital and Counties Bank, Limited.

Em Paris, em casa dos srs. Marcuard Krauss & C.ª

Em Amsterdam, em casa dos srs. Westendorp & C.ª

Em Bruxellas, em casa dos srs. J. Mathieu & Fils.

Porto, 10 de dezembro de 1894.

BOLETIM FINANCEIRO

Lisboa, 15 de dezembro de 1894.

A quinzena, que hoje finda, foi singularmente perturbada pelos acontecimentos politicos, que se reflectiram nos negocios internos e que não deixaram de influir nos mercados externos nas suas relações com as finanças portuguezas. A solução definitiva da questão dos caminhos de ferro, o adiantamento das negociações para o accordo com o Brazil, cujo termo está imminente, o evidente melhoramento das condições economicas do paiz, sobretudo, pelas excellentes colheitas d'este anno, tanto em vinhos e azeites, como em cereaes, tudo isto era proprio para fazer alimentar esperanças no levantamento do credito nacional. Infelizmente mais uma vez o imposto veio perturbar a confiança publica e fomentar indecisões e receios, que affectam e prejudicam mais ou menos todos esses interesses. Esperamos, comtudo, que o bom senso e o patriotismo de todos se unam no honrado proposito de evitar o prolongamento d'esta crise politica, que pôde comprometter seriamente o credito e a prosperidade da nação.

Durante a quinzena houve bastante procura de dinheiro. O mercado de cambios foi o contrario do mercado commercial. Accentuou-se a falta de papel sobre o estrangeiro, devido ao limitado negocio realisado pelas casas exportadoras e de certo tambem á circumstancia dos possuidores de papel esperarem melhor oportunidade para a venda. Appareceu algum papel do Brazil mas em pequena quantidade, não satisfazendo as necessidades effectivas e as produzidas pela especulação, determinada pelas circumstancias. Como é natural, começou já o movimento para as liquidações do fim do anno no estrangeiro. As letras a 90 dias sobre Londres, que haviam sido no começo negociadas a 43 ³/₈ tiveram compradores a 43 ¹/₁₆, modificando-se parallelamente o preço de todas as outras divisas. O cambio Rio-Londres baixou de 11 ⁹/₁₆ a 11 ³/₈ e depois declinou para 11, o que não deixa de causar surpresa, estando, n'este momento, sendo negociados emprestimos de certa importancia em Londres e Paris. Esta baixa de cambio produziu os seus naturaes effeitos no nosso mercado.

As inscrições tiveram alguma procura, subindo os preços para 36,15, 36,20 e 36,30 assentamento semestre corrente, e as de coupon (juro pago) regularam de 34,90 a 35,10, cotando-se a 36,30 as com semestre corrente. Na divida externa não houve vendas. As obrigações do emprestimo de 1888 (4 p. c.) affrouxaram, vendendo-se a 15.200 réis, do emprestimo de 1890 (4 p. c.) não houve transacções, do de 4 ¹/₂ realisaram-se algumas, ficando as de assentamento a 47.000 e as de coupon a 47.500 réis.

As obrigações do Credito Predial continuam a ter uma grande preferencia no publico, pelas seguranças que offerece. Ficam a 93.000as de 6 p. c. (ass.) a 89.500 as de 6 p. c. (coupon) 89.000 e 89.500 as de 5 p. c. (coupon e ass.) Tiveram uma ligeira alta, por demais justificada, as obrigações Loanda-Ambaca com compradores a 73.700 e vendedores a 75.000 réis.

As acções do Banco de Portugal cotam-se a 123.000 réis, a 100.000 réis as do Banco Lisboa & Acores, a 59.000 réis as do Banco Ultramarino, a 8.000 réis as do Banco Lusitano. As acções da Companhia das Lezírias teem vendedores a 600.000 réis, da Companhia de Seguros Fidelidade a 518.000 réis.

O juiz presidente do Tribunal do Commercio não se conformou com a decisão do jury, approvando a concordata da Mala Real. D'esta sentença ha recurso, mas parece que os negocios da mallograda companhia de navegação portugueza se tem complicado por tal fôrma, que a sua definitiva liquidação parece inevitavel, o que, a todos os respeito, é deploravel, pois acarretará valiosos prejuizos materiaes para as praças de Lisboa e Porto.

J. F.

REVUE DE LA BOURSE DE PARIS

Paris le 11 décembre 1894.

Après quelques jours d'hésitation, le marché semble vouloir repartir de l'avant; les tendances sont bonnes dans toute l'Europe, et la rentrée des parlements allemand et italien a fourni aux sentiments pacifiques une nouvelle occasion de s'affirmer: d'ailleurs dans quelques jours, les visites officielles viendront encore affirmer le règne de la paix et par conséquent celui des affaires.

Nous retrouvons le 3 % à 102,55 fr., le 16 prochain, détachement du coupon, il est question d'un nouvel emprunt d'un milliard au moins: ce serait pour alléger la dette flottante, car le trésor a contracté vis à vis de la Caisse des Dépôts et Consignations des emprunts pour lesquels il paie des intérêts de 3,25 à 4 %.

Ce sont des taux supérieurs à celui qu'il sert à ses rentiers, et du moment où il peut se procurer par une émission de l'argent à meilleur marché, pourquoi ne pas le faire. — L'amortissable s'inscrit à 100,85 fr. et le 3 1/2 à 107,40 fr.

L'action de la Banque de France reprend à 3.700 après 3.600: il paraît que la légère augmentation du dividende du premier semestre ne compensera pas la diminution dont celui du second est menacé, et que le dividende total de l'exercice sera inférieur à celui de l'exercice précédent.

L'Encaisse or	s'élève à.....	2.005.454,951 fr.
" argent	" ".....	1.240.131.025 "

Le Foncier se tient à 920 fr. La convention avec la Ville de Paris sur le projet de remboursement anticipé de la Créance du Crédit Foncier a été approuvée par le Conseil Municipal.

Transactions nombreuses sur la Banque de Paris et des Pays-Bas à 730 fr. Cet établissement vient de procéder à l'émission de 35.000 obligations 5 % de la province d'Espirito-Santo (Brésil).

Le Lyonnais cote 810 fr. Le dividende de l'exercice 1894 sera légèrement supérieur au précédent.

Nous laissons le Comptoir National d'Escompte à 545 fr. — La Société Générale à 470 fr. — Le Crédit Industriel et Commercial à 542,50 fr. — La Banque Internationale à 485 fr.

Les banques étrangères n'offrent pas d'écarts de cours appréciables par comparaison avec les précédents.

Le Foncier d'Autriche clôture à 1.385 fr. — La Banque Ottomane à 672,50 fr.

L'à-compte sur le dividende de l'exercice en cours a été fixé à 6 sch.

Le Mobilier Espagnol ne s'éloigne guère de 80 fr.

Affaires très-suivies sur nos grandes Compagnies de Chemins de fer. — L'Est vaut 940 fr. — Le Lyon 1.400 fr. — Le Midi, mouvementé 1.160 fr. après 1.170 fr. — Le Nord 1.785 fr. — L'Orléans se présente en reprise à 1.475 fr. — L'Ouest est stationnaire à 1.080 fr.

Parmi les Chemins Étrangers, les Lombards se traitent à 235 fr. — Les négociations en vue de l'exploitation directe du réseau de la Compagnie par l'État subissent un temps d'arrêt.

Les Autrichiens valent 802,50 fr. — Les recettes de la décade du 20 au 30 novembre sont en augmentation de 37.303 fr., ce qui porte à 806.200 fr. — la plus value de l'exercice en cours. — L'action des Chemins Portugais est recherchée à 55 fr. — les obligations, ancienne et nouvelle, s'échangent activement de 123,75 à 125 fr. — Comme on le verra dans une autre partie de ce numéro, l'assemblée générale des obligataires du 3 décembre a élu avec une énorme majorité la liste qui lui était présentée. — Hier 10 courant, à Lisbonne, a eu lieu la réunion des actionnaires convoqués pour l'élection des cinq administrateurs qui doivent faire partie du Conseil avec les onze membres nommés déjà par les obligataires.

Les Chemins Espagnols s'inscrivent plus faibles. — Le Nord de l'Espagne reste à 122,50 fr. — le Saragosse à 173,75 fr., et les Andalous à 217,50 fr.

En Valeurs Industrielles, le Suez accentue encore son mouvement de hausse à 3.080 fr. — actuellement la recette totale depuis le 1^{er} janvier est en augmentation de 3.133.766 fr. — Ajoutons que l'on escompte une sérieuse augmentation du transit pendant le premier trimestre de 1895 par suite de l'expédition de Madagascar.

Panama baisse à 11,25 fr. — mais les obligations réagissent à tort.

Le Bon à Lots cote 120 fr.

Le Gaz perd du terrain à 1.000 fr. — mais des rachats survenus le relèvent à 1.020 fr.

Les Omnibus sont bien tenus à 1.080 fr. — Cette Compagnie vient d'acquérir la ligne de Montreuil, Place de la Nation, et elle émettra pour le paiement des obligations jusqu'à concurrence de la somme nécessaire qui est inférieure à un million.

Les Voitures reviennent à 572,50. Les actions Acieries de France oscillent aux environs de 610 fr. Les Forges du Nord et de l'Est vers 980 fr. Les Ateliers et Chantiers de la Loire valent 548 fr. Fives-Lille progresse à 580 fr.

Quelques lignes à propos des Fonds étrangers. L'Italien poussé par un syndicat, et la spéculation tenant compte des bonnes intentions de Mr. Sonnino pour rétablir l'équilibre budgétaire s'avance à 87 fr.

L'Extérieure espagnole vaut 72 13/32. L'emprunt de consolidation serait, dit-on, remis au printemps prochain.

Les Fonds Austro-Hongrois sont soutenus.

La Rente Portugaise se maintient très ferme à 25 5/8. L'obligation des Tabacs donne lieu à de bons achats: elle termine à 430 fr.

Voici le tableau des ventes effectuées par la compagnie au cours du 4^e exercice (1^{er} avril 1894):

	Kilog.	Réis
Ventes de Novembre (y compris la recette provenant des droits d'importation directe)	165.330	650.317.850
Ventes des mois antérieurs	1.097.924	4.352.278.295
Total	1.263.254	5.002.596.154

Fonds Russes, en très bonne tendance; l'emprunt que le gouvernement est à la veille de réaliser ne fera que consolider la situation économique et financière du pays.

Le Turc, reste stationnaire.

Le Marché des Mines d'Or conserve facilement l'avance obtenue. La Ferreira principalement favorisée, atteint 355 fr.

Le Champ d'Or cote 87,50 fr.

L'action de Lamar s'inscrit à 36,25 fr., en attendant mieux.

La Langlaagte s'inscrit à 105 fr. ex-coupon de 2 sch. La production de cette compagnie pendant le mois d'octobre 1894 s'établit ainsi:

Nombre de pilons 160.	Onces d'or
Broyé 21.405 tonnes de minerai qui ont donné...	8.440
Traité 20.560 " " tailings " " " ...	3.792
" 360 " " concentrés " " " ...	871
Production totale du mois ...	13.103

La Robinson se traite vers 190 fr.

En Valeurs Journaux aucun changement notable à signaler.

L. C.

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

DEZEMBRO

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	—
Bolsa de Lisboa:																
Inscrições assent. .	36,05	—	36,15	36,15	36,30	36,30	36,30	—	—	36,33	35,30	35,35	—	35,25	35,25	—
" coupon	34,90	—	34,90	34,90	—	36,01	36,00	—	—	35,10	35,11	35,10	—	35,10	35,10	—
Divida externa . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bolsa de Londres:																
3 % portuguez. . .	25,53	—	25,62	25,62	25,62	25,62	25,62	—	—	25,43	25,43	24,75	24,50	24,75	24,62	—
Bolsa de Paris:																
3 % portuguez. . .	—	—	25,45	25,56	25,68	25,62	25,62	—	—	25,43	25,25	24,62	—	24,62	24,62	—

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

		1894 - DEZEMBRO - DIAS													
BOLSAS	TITULOS	1	3	4	5	6	7	8	10	11	12	13	14	15	—
Lisboa...	ACCÕES Comp. ^a Real Portuguesa.	—	11.000	—	—	—	11.600	—	—	—	—	—	10.000	—	—
	OBRIG. Comp. ^a Real Port. 3 0/0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28.300	—	—	—
	» Comp. ^a Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20.000	—	—	—	—
	» Atravez d'Africa	—	—	72.000	—	—	73.700	—	—	74.500	—	—	—	—	—
Paris.....	ACCÕES Comp. ^a Real Portuguesa.	56	55	—	—	—	—	—	55	54	54	54	—	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal.	56	55	55	—	55	55	—	—	55	56	—	57,75	57,75	—
	» Norte de Hespanha	125,25	121	125	121	120	121,50	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Madrid-Zaragoza-Alicante	175	177,25	176,50	171,50	171	173	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Andaluzes	220	220	—	220	213	213	—	—	—	—	—	—	—	—
	OBRIG. Comp. ^a Real Portuguesa.	123	122	122,50	122,50	124	124	123	123	124	122,50	122,50	121,50	121,50	—
	» C. ^a da Beira Alta.	80	80	—	79,75	79	79,75	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal.	182,75	180	182	178	178	—	180	—	182	182	182	180	180	—
Amsterd...	» Norte Hespanha 1. ^a hypot.	286	287	284,50	281	280	280	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Atravez d'Africa	60	60	62	64,25	65	65	65	65	65	—	62	62	62	—
Bruxellas.	» Atravez d'Africa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	71	—
Londres...	» Atravez d'Africa	—	63	63	63	63	65	68	—	—	—	68	68	68	—

Receita dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Periodo de exploração	RECEITAS NO PERIODO						DESDE 1 DE JANEIRO				
		1894			1893			Totaes		Diferença a favor de		
		Kil.	Totaes	Kilome- tricas	Kil.	Totaes	Kilome- tricas	1894	1893	1894	1893	
COMPANHIA REAL	de a											
	Antiga rede	19 25 Novemb.	690	Réis 59.863:000	Réis 86:744	690	Réis 49.340:788	Réis 71:508	Réis 2.581.497:000	Réis 2.638.979:274	-	Réis 57.482:274
	e nova não	26 2 Dezemb.	"	58.722:000	85:104	"	49.220:981	71:334	2.640.219:000	2.688.200:255	-	47.981:255
	garantida.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Nova rede	19 25 Novemb.	380	6.335:000	16:671	380	5.487:594	14:441	289.130:000	296.422:909	-	7.292:909
	garantida.	26 2 Dezemb.	"	6.103:000	16:060	"	5.512:049	14:505	295.233:000	301.934:958	-	6.701:958
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sul e Sueste...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Minho e Douro.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Beira Alta.....	29 4 Novemb.	253	8.094:269	31:993	253	7.301:744	28:860	235.615:585	253.449:659	-	17.834:074	
.....	5 11 "	"	7.046:100	27:850	"	6.150:521	24:310	242.661:685	259.600:180	-	16.938:495	
.....	12 18 "	"	6.655:509	26:306	"	5.507:555	21:729	249.317:194	265.107:735	-	15.790:541	
Nacional (Mi- randella e Vi- zeu)	22 28 Outubro	105	955:306	9:098	105	1.347:701	12:835	50.199:587	57.185:194	-	6.985:607	
.....	29 4 Novemb.	"	1.567:526	14:928	"	1.407:977	13:409	51.767:113	58.593:171	-	6.826:058	
.....	5 11 "	"	1.260:657	12:006	"	1.432:212	13:640	53.027:770	60.025:383	-	6.997:613	
Norte de Hesp- anha	11 17 Novemb.	3553 Ps.	1.732:881	Ps. 475	3393 Ps.	1.692:395	Ps. 469	Ps. 77.932:914	Ps. 75.129:468	Ps. 2.803:446	-	
.....	18 24 "	"	1.778:954	488	"	1.654:339	488	79.711:869	76.783:807	2.928:062	-	
Madrid — Zara- goza—Alican- te.....	12 18 Novemb.	2672	1.001:431	375	2672	1.032:240	386	45.975:532	45.455:960	519:572	-	
.....	19 25 "	"	1.044:544	391	"	1.127:833	422	47.020:076	46.583:793	436:283	-	
.....	26 2 Dezemb.	"	1.013:865	379	"	1.112:697	416	48.033:941	47.696:490	337:451	-	
Andaluzes	12 18 Novemb.	894	276:361	309	894	287:187	321	12.434:400	12.951:084	-	516:684	
.....	19 25 "	"	260:424	291	"	304:182	340	12.694:824	13.255:266	-	560:442	
.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Zafra a Huelva.	19 25 Novemb.	180	51:460	286	180	45:527	253	2.404:963	2.213:438	191:525	-	
.....	26 2 Dezemb.	"	52:929	293	"	45:057	250	2.457:893	2.258:496	199:397	-	
.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

HORARIO OFFICIALMENTE CONFERIDO da partida e chegada de todos os comboios, em 16 de dezembro de 1894

LINHAS DA COMPANHIA REAL				LINHAS DO SUL E SUESTE				LINHAS DE MINHO E DOURO			
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
Lisboa R. Porto	Porto-Lisboa R.	Lisboa R. Leiria	Leiria-Lisboa R.	Lisboa R. Faro	Faro-Lisboa R.	Porto-Vianna	Vianna-Valença	Porto-Vianna	Vianna-Valença	Porto-Vianna	Vianna-Valença
8-45 t. 7-20 m.	2-45 t. 4-30 m.	6-0 t. 1-15 m.	1-30 m. 8-40 m.	4-30 t. 5-0 m.	6-30 t. 7-0 m.	5-0 m. 10-23 m.	7-0 m. 9-15 t.	5-0 m. 10-23 m.	7-0 m. 9-15 t.	5-0 m. 10-23 m.	7-0 m. 9-15 t.
10-0 t. 10-30 m.	7-0 t. 5-30 m.	5-40 t. 7-55 t.	5-45 m. 8-5 m.	8-0 m. 9-45 m.	10-30 m. 11-14 m.	8-0 m. 3-5 t. 10-0 m. 4-40 t.	8-20 m. 1-26 t. 2-40 m. 8-19 m.	8-0 m. 3-5 t. 10-0 m. 4-40 t.	8-20 m. 1-26 t. 2-40 m. 8-19 m.	8-0 m. 3-5 t. 10-0 m. 4-40 t.	8-20 m. 1-26 t. 2-40 m. 8-19 m.
Lisboa C. S. Port.	Port. Lisboa C. S.	Lisboa R. - Cintra	Cintra-Lisboa R.	Lisboa T. P. - Beja	Beja-Lisboa T. P.	Porto-Valença	Valença-Porto	Porto-Valença	Valença-Porto	Porto-Valença	Valença-Porto
7-30 m. 9-0 t.	8-45 m. 10-30 t.	7-0 m. 8-11 m.	7-30 m. 8-40 m.	8-0 m. 9-45 m.	10-30 m. 11-14 m.	8-20 m. 1-26 t. 2-40 m. 8-19 m.	8-20 m. 1-26 t. 2-40 m. 8-19 m.	8-0 m. 3-5 t. 10-0 m. 4-40 t.	8-20 m. 1-26 t. 2-40 m. 8-19 m.	8-0 m. 3-5 t. 10-0 m. 4-40 t.	8-20 m. 1-26 t. 2-40 m. 8-19 m.
Aveiro a Porto	Porto a Aveiro	Lisboa R. - V. Alc.	V. Alc.-Lisboa R.	Lisboa T. P. - Pias	Pias-Lisboa T. P.	Porto-Valença	Valença-Porto	Porto-Valença	Valença-Porto	Porto-Valença	Valença-Porto
4-0 m. 6-25 m.	4-15 t. 6-37 t.	7-30 t. 5-10 m.	8-45 t. 6-30 m.	8-0 m. 9-45 m.	10-30 m. 11-14 m.	8-20 m. 1-26 t. 2-40 m. 8-19 m.	8-20 m. 1-26 t. 2-40 m. 8-19 m.	8-0 m. 3-5 t. 10-0 m. 4-40 t.	8-20 m. 1-26 t. 2-40 m. 8-19 m.	8-0 m. 3-5 t. 10-0 m. 4-40 t.	8-20 m. 1-26 t. 2-40 m. 8-19 m.
11-20 m. 3-35 t.	5-30 m. 9-35 m.	2-45 t. 4-30 m.	2-45 t. 4-30 m.	8-0 m. 9-45 m.	10-30 m. 11-14 m.	8-20 m. 1-26 t. 2-40 m. 8-19 m.	8-20 m. 1-26 t. 2-40 m. 8-19 m.	8-0 m. 3-5 t. 10-0 m. 4-40 t.	8-20 m. 1-26 t. 2-40 m. 8-19 m.	8-0 m. 3-5 t. 10-0 m. 4-40 t.	8-20 m. 1-26 t. 2-40 m. 8-19 m.
Lisboa R. - V. Alc.	V. Alc.-Lisboa R.	Lisboa R. - V. Alc.	V. Alc.-Lisboa R.	Lisboa T. P. - Pias	Pias-Lisboa T. P.	Porto-Valença	Valença-Porto	Porto-Valença	Valença-Porto	Porto-Valença	Valença-Porto
7-30 t. 5-10 m.	8-45 t. 6-30 m.	7-30 t. 5-10 m.	8-45 t. 6-30 m.	8-0 m. 9-45 m.	10-30 m. 11-14 m.	8-20 m. 1-26 t. 2-40 m. 8-19 m.	8-20 m. 1-26 t. 2-40 m. 8-19 m.	8-0 m. 3-5 t. 10-0 m. 4-40 t.	8-20 m. 1-26 t. 2-40 m. 8-19 m.	8-0 m. 3-5 t. 10-0 m. 4-40 t.	8-20 m. 1-26 t. 2-40 m. 8-19 m.
2-45 t. 4-30 m.	2-45 t. 4-30 m.	2-45 t. 4-30 m.	2-45 t. 4-30 m.	8-0 m. 9-45 m.	10-30 m. 11-14 m.	8-20 m. 1-26 t. 2-40 m. 8-19 m.	8-20 m. 1-26 t. 2-40 m. 8-19 m.	8-0 m. 3-5 t. 10-0 m. 4-40 t.	8-20 m. 1-26 t. 2-40 m. 8-19 m.	8-0 m. 3-5 t. 10-0 m. 4-40 t.	8-20 m. 1-26 t. 2-40 m. 8-19 m.
7-15 t. 1-50 m.	9-40 m. 4-8 t.	7-15 t. 1-50 m.	9-40 m. 4-8 t.	8-0 m. 9-45 m.	10-30 m. 11-14 m.	8-20 m. 1-26 t. 2-40 m. 8-19 m.	8-20 m. 1-26 t. 2-40 m. 8-19 m.	8-0 m. 3-5 t. 10-0 m. 4-40 t.	8-20 m. 1-26 t. 2-40 m. 8-19 m.	8-0 m. 3-5 t. 10-0 m. 4-40 t.	8-20 m. 1-26 t. 2-40 m. 8-19 m.
Lisboa R. - Badaj.	Badaj.-Lisboa R.	Lisboa R. - V. Alc.	V. Alc.-Lisboa R.	Lisboa T. P. - Pias	Pias-Lisboa T. P.	Porto-Valença	Valença-Porto	Porto-Valença	Valença-Porto	Porto-Valença	Valença-Porto
7-30 t. 6-35 m.	7-0 t. 6-30 m.	7-30 t. 5-10 m.	8-45 t. 6-30 m.	8-0 m. 9-45 m.	10-30 m. 11-14 m.	8-20 m. 1-26 t. 2-40 m. 8-19 m.	8-20 m. 1-26 t. 2-40 m. 8-19 m.	8-0 m. 3-5 t. 10-0 m. 4-40 t.	8-20 m. 1-26 t. 2-40 m. 8-19 m.	8-0 m. 3-5 t. 10-0 m. 4-40 t.	8-20 m. 1-26 t. 2-40 m. 8-19 m.
Lisboa C. S. - Bad.	Bad.-Lisboa C. S.	Lisboa R. - V. Alc.	V. Alc.-Lisboa R.	Lisboa T. P. - Pias	Pias-Lisboa T. P.	Porto-Valença	Valença-Porto	Porto-Valença	Valença-Porto	Porto-Valença	Valença-Porto
7-30 m. 9-15 t.	8-45 m. 10-30 t.	7-30 t. 5-10 m.	8-45 t. 6-30 m.	8-0 m. 9-45 m.	10-30 m. 11-14 m.	8-20 m. 1-26 t. 2-40 m. 8-19 m.	8-20 m. 1-26 t. 2-40 m. 8-19 m.	8-0 m. 3-5 t. 10-0 m. 4-40 t.	8-20 m. 1-26 t. 2-40 m. 8-19 m.	8-0 m. 3-5 t. 10-0 m. 4-40 t.	8-20 m. 1-26 t. 2-40 m. 8-19 m.
Lisboa C. S. - Sant.	Sant.-Lisboa C. S.	Lisboa R. - V. Alc.	V. Alc.-Lisboa R.	Lisboa T. P. - Pias	Pias-Lisboa T. P.	Porto-Valença	Valença-Porto	Porto-Valença	Valença-Porto	Porto-Valença	Valença-Porto
11-0 m. 1-40 t.	6-45 m. 9-20 m.	7-30 t. 5-10 m.	8-45 t. 6-30 m.	8-0 m. 9-45 m.	10-30 m. 11-14 m.	8-20 m. 1-26 t. 2-40 m. 8-19 m.	8-20 m. 1-26 t. 2-40 m. 8-19 m.	8-0 m. 3-5 t. 10-0 m. 4-40 t.	8-20 m. 1-26 t. 2-40 m. 8-19 m.	8-0 m. 3-5 t. 10-0 m. 4-40 t.	8-20 m. 1-26 t. 2-40 m. 8-19 m.
4-30 t. 7-10 t.	6-15 t. 8-52 t.	7-30 t. 5-10 m.	8-45 t. 6-30 m.	8-0 m. 9-45 m.	10-30 m. 11-14 m.	8-20 m. 1-26 t. 2-40 m. 8-19 m.	8-20 m. 1-26 t. 2-40 m. 8-19 m.	8-0 m. 3-5 t. 10-0 m. 4-40 t.	8-20 m. 1-26 t. 2-40 m. 8-19 m.	8-0 m. 3-5 t. 10-0 m. 4-40 t.	8-20 m. 1-26 t. 2-40 m. 8-19 m.
Lisb.-C. S. Entr.	Entr. Lisb.-C. S.	Lisboa R. - V. Alc.	V. Alc.-Lisboa R.	Lisboa T. P. - Pias	Pias-Lisboa T. P.	Porto-Valença	Valença-Porto	Porto-Valença	Valença-Porto	Porto-Valença	Valença-Porto
Excepto às 2. ^{as} f.	Excepto aos dom.	7-30 t. 5-10 m.	8-45 t. 6-30 m.	8-0 m. 9-45 m.	10-30 m. 11-14 m.	8-20 m. 1-26 t. 2-40 m. 8-19 m.	8-20 m. 1-26 t. 2-40 m. 8-19 m.	8-0 m. 3-5 t. 10-0 m. 4-40 t.	8-20 m. 1-26 t. 2-40 m. 8-19 m.	8-0 m. 3-5 t. 10-0 m. 4-40 t.	8-20 m. 1-26 t. 2-40 m. 8-19 m.
m. 11-10 m.	5-30 m. 1-5 t.	7-30 t. 5-10 m.	8-45 t. 6-30 m.	8-0 m. 9-45 m.	10-30 m. 11-14 m.	8-20 m. 1-26 t. 2-40 m. 8-19 m.	8-20 m. 1-26 t. 2-40 m. 8-19 m.	8-0 m. 3-5 t. 10-0 m. 4-40 t.	8-20 m. 1-26 t. 2-40 m. 8-19 m.	8-0 m. 3-5 t. 10-0 m. 4-40 t.	8-20 m. 1-26 t. 2-40 m. 8-19 m.

LINHAS PORTUGUEZAS

Lourenço Marques. — O rendimento d'esta linha tem diminuído nos ultimos tempos, devido á diminuição dos transportes para a construção da linha da Pretoria, hoje quasi concluida.

Desde 1 de janeiro até 29 de julho a receita foi:

Em 1894..... 131.497\$959
» 1893..... 136.416\$638

A menos em 1894..... 4.918\$679

No fim do 1.º semestre havia um excesso de receita de 6.042\$967 réis, mas a diminuição nas quatro semanas de julho fez desaparecer esse excesso e surgir a differença para menos.

O producto annual kilometrico estava, á data do ultimo boletim, 29 de julho, em 2:568\$041 réis.

O serviço dos comboios entre a cidade de Lourenço Marques e Pretoria, capital do Transvaal, começou em 20 de outubro e é feito por tres comboios semanais.

Novos vehiculos. — Diz-se que se vae formar em Lisboa uma empresa com o fim de introduzir em Lisboa um systema de carros de via estreita, os quaes apresentam a particularidade de rodar indifferentemente em cima de carris e nos leitos ordinarios das estradas; teem cinco rodas, uma das quaes serve de guia quando trabalharem em cima de calhas. A distancia maxima entre as rodas, no sentido transversal, é d'um metro, podendo ser reduzidas até 80 centimetros.

Urbana do Porto. — O avançamento da galeria do tunnel da Ave-Maria attingiu já 102 metros, faltando para a completa perfuração 35 metros.

Este importante tunnel mede em toda a sua extensão 713 metros, 568 dos quaes estão revestidos e promptos, do lado das Fontainhas.

O tunnel deve ficar perfurado por todo este mez.

LINHAS HESPAÑOLAS

Bilbao a Santander. — Assegura-se que dentro em pouco será levado a effeito o prolongamento d'esta linha de via reduzida, desde Zorroza.

A estação em Bilbao será perto da praça de touros ou na mesma estação do Norte se se chegar a um accordo com esta companhia.

Transversal. — Chegou a Salamanca um engenheiro dos caminhos de ferro do Oeste que vae apressar os trabalhos.

Já está constituida a nova sociedade que se denominará «Companhia exploradora dos caminhos de ferro de Madrid a Cáceres e a Portugal e do Oeste de Hespanha.»

O pessoal já está ás ordens da nova sociedade.

A direcção de todos os serviços será em Zorroza e os escriptorios centraes em Madrid, Carrera de San Jeronimo.

Atravez dos Pyreneos. — Das duas linhas internacionaes que se estabelecerão, uma partirá de Saint-Girons (Ariège) e subindo o valle de Salat entrará em Hespanha acabando em Lerida; a outra partirá de Plorón, unindo-se a Zuera pelo valle de Aspe, com a linha de Zaragoza a Barcelona.

Cada tunnel terá 7 a 8 kilometros de extensão. Os trabalhos em Hespanha durarão cinco annos, e dez annos será o bastante para que todos os trabalhos estejam concluidos.

LINHAS ESTRANGEIRAS

FRANÇA

O ministro das obras publicas dirigiu novamente uma circular á companhia do Norte, recordando as de 17 de dezembro de 1879 e 7 de dezembro de 1882 que lhe recommendavam o emprego dos freios continuos, tanto quanto possivel automaticos.

Esta companhia tem sempre teimado em empregar os freios não automaticos, fazendo grandes criticas dos automaticos.

Agora foi convidada a trocar no praso de um anno os freios dos comboios cuja marcha seja de 75 kilometros por hora, e de dois annos para a de 70 kilometros. Em vista d'isto a companhia

deve empregar os freios automaticos em todos os novos vehiculos de grande velocidade que puzer em circulação.

SUISSA

Estuda-se actualmente um projecto de transporte dos *touristes* ao cimo da montanha de Jungfrau.

O projecto de que é autor o sr. Guyer Zuller, seguirá o tracado seguinte. Partindo da estação de Scheidegg, da linha de Wengernalp, á altitude de 2:066 metros, a linha elevar-se-ha até á estação Glacier de Eiger a 2:280 metros, para se dirigir d'alli por cima da Grindelwaldgalerie para a estação Eiger a 3:220 metros e em seguida para a estação Moench a 3:635 metros. D'esse ponto descenderá para a galeria de Guggtgletscher, a 3:393 metros, para chegar a 4:166 metros. As estações Eiger e Moench estão situadas na vertente meridional, e d'ahi a linha dirige-se para a geleira de Aletsch.

A Lutschina fornecerá a força motriz; a officina electrica será collocada por cima de Zwei-Lutschinen, d'onde a força será transportada para a estação de Scheidegg. A extensão da linha é 12 kilometros.

RELATORIOS DE COMPANHIAS

Companhia real dos caminhos de ferro Atravez d'Africa

Relatorio do Conselho d'Administração

Apresentado á assemblea geral de 26 de outubro de 1894

Sentimos verdadeira satisfacção, e decerto vós e todo o paiz a sentireis igualmente, em ver confirmado o benefico influxo do nosso caminho de ferro no desenvolvimento commercial da provincia de Angola.

O governo, a imprensa e todos os que seguem com patriotico interesse o nosso progresso em Africa, são concordes em reconhecer o nosso desenvolvimento colonial e o muito que se deve ao nosso caminho de ferro com relação á zona em que elle influe.

Sob pena de nos tornarmos fastidiosos, vamos reproduzir de novo o rendimento da alfandega de Loanda nos annos civis de 1886 a 1893 e primeiro semestre de 1894, isto, é, desde o começo da construção da nossa linha até hoje, e as sommas dos valores a que se deve aquelle rendimento.

Rendimento

Em 1886 (começo da construção).....	217:744\$056
» 1887.....	349:173\$252
» 1888.....	358:026\$622
» 1889.....	473:472\$104
» 1890.....	537:642\$592
» 1891.....	544:879\$692
» 1892.....	454:709\$434
» 1893.....	826:294\$104
» 1894 (1.º semestre).....	451:511\$614

Como vêdes, o rendimento do semestre findo quasi garante que o total de 1894 será superior ao de 1893; não nos admirará, porém, que tal não aconteça, porque a provincia está atravessando uma durissima crise.

Valores

	Importação	Exportação	Totales
1886.....	958:266\$174	716:354\$850	1.674:621\$025
1887.....	1.329:300\$980	1.114:989\$743	2.444:290\$723
1888.....	1.371:078\$511	935:973\$751	2.307:052\$262
1889.....	1.982:688\$890	1.543:885\$328	3.526:574\$218
1890.....	2.009:130\$157	1.604:571\$990	3.613:702\$147
1891.....	2.473:878\$659	1.861:474\$310	4.335:352\$969
1892.....	2.022:403\$825	2.022:033\$606	4.044:437\$433
1893.....	2.767:553\$633	2.875:044\$530	5.642:598\$161
1894 (1.º semest).....	1.479:040\$868	1.546:010\$977	3.025:051\$845

Como notamos com relação aos direitos, deve a massa de valores de 1894 exceder a de 1893, a avaliar pela cifra do semestre findo.

Verificando-se as esperanças que os algarismos alentam, deve a alfandega de Loanda render 902:000\$000 réis contra 217 que rendeu em 1886, isto é: o rendimento é hoje mais do quadruplo do que era quando demos começo ao trabalho.

Justificam estes resultados qualquer accordo que o governo venha a fazer para facilitar o andamento dos negocios da Companhia, sem lesão para o Estado, para o que temos continuado a empregar todos os esforços.

Por motivos conhecidos, tivemos de nomear novo correspondente em Paris, sendo hoje a respeitavel casa bancaria Marcuard Krauss & C., a encarregada do pagamento do coupon e amortização das nossas obrigações.

Construção

Está em via de conclusão a 7.ª secção (kilometro 300); é muito importante o trabalho da 8.ª secção, devendo notar-se que esse trabalho é o mais difficil e dispendioso de toda a linha.

Exploração

O rendimento da linha foi em:

1889-1890 de	17:000.000
1890-1891 "	35:000.000
1891-1892 "	62:000.000
1892-1893 "	97:000.000
1893-1894 "	120:000.000

em numeros redondos, incidindo a exploração com relação ao exercicio anterior sobre mais 16 kilometro em seis mezes e sobre mais 20 nos seis restantes.

Como vereis do mappa junto, o movimento mensal de passageiros foi:

2.º semestre de 1893			
1.ª classe.....	216 ou	4,82	0/0
2.ª "	122 "	2,73	"
3.ª "	4:135 "	92,45	"
1.º semestre de 1894			
1.ª classe.....	196 ou	4,70	0/0
2.ª "	98 "	2,35	"
3.ª "	3:876 "	92,95	"

vê-se que a proporção se conservou igual á do exercicio anterior, havendo, porém, na totalidade uma diminuição de cerca de 20 0/0, que pôde attribuir-se em parte ás chuvas e em parte a terem muitas das casas de Loanda agentes junto das principaes estações, o que lhes evita repetidas jornadas de mensageiros.

Mercadorias

Em grande velocidade transitaram:

De 1892-1893.....	654 toneladas
" 1893-1894.....	660 "
Diferença, mais	6 "

Em pequena velocidade transitaram:

De 1892-1893.....	9:275 toneladas
" 1893-1894.....	10:988 "
Diferença mais	1:713 "

Tivemos pois em mercadorias um augmento de 23 0/0 com relação ao anno anterior.

Comparadas as receitas dos quatro ultimos annos, vê-se que a receita bruta kilometrica foi em:

1890-1891 de	254.270
1891-1892 "	332.836
1892-1893 "	432.000
1893-1894 "	476.678

Senhores accionistas:

Tendo a Associação Industrial do Porto concebido o patriotico projecto de fazer uma exposição mostruario dos productos da industria nacional em Loanda, entendeu que podia contar com o nosso concurso, no que fez justiça á vossa Companhia, pois em tudo quanto depender do trabalho do vosso conselho de administração, se pôe este incondicionalmente ao serviço de tão grandiosa idéa.

Tendo a cidade de Antuerpia resolvido fazer uma exposição universal no anno corrente, enviámos para serem expostos: o traçado da nossa linha até Ambaca, photographias do material circulante; plantas das estações, pontes e armações metallicas, travessas de metal e de madeira, amostras dos productos indigenas transportados pela nossa linha, moldes de peças de machinas fabricados em madeira d'Africa pelos trabalhadores indigenas das nossas officinas, etc. etc.

A nossa resolução teve, como esperavamos, o melhor exito, pois o jury da classe 61 (colonias) concedeu á vossa Companhia a medalha d'ouro, dando-lhe o jury da classe 74 (material) um diploma de honra (a mais alta distincção).

Ahi ficam expostos os factos principaes do exercicio de 1893 a 1894. Parecem-nos elles de molde a tranquillizar os portadores das nossas obrigações, cuja garantia cresce á medida que a linha vae avançando. Não o entende assim, infelizmente, o publico, aliás não estariam as nossas obrigações cotadas a 72.000 réis, preço injustamente baixo. Não vos tendes vós furtado a sacrificios, pois tendes feito mais do que o vosso dever: as obrigações não vos impõem a obrigação do pagamento do coupon senão em Portugal, Londres e Amsterdam, e a Companhia não hesitou em abrir o pagamento em Paris e Bruxellas, o que constitue um verdadeiro favor feito aos obrigacionistas com não pequeno encargo para

a Companhia. Esperamos que brevemente nos será feita justiça, pois até hoje, se só temos a agradecer a boa vontade de todos os governos, pesa-nos não poder testemunhar igual reconhecimento ao capital, que busca emprego em papeis de credito.

Tendes este anno a eleger as seguintes vagas: o cargo de 1.º secretario da assembléa geral, em virtude de terdes nomeado para o conselho de administração o ex.º sr. Alvaro Allão Pacheco, e o de vogal substituto do conselho fiscal, por ter passado a vogal effectivo o ex.º sr. Isidoro Marques Rodrigues.

Terminando, senhores, temos a affirmar aqui a nossa sentida gratidão para com os ex.ºs srs. ministros da fazenda e da marinha, os quaes, reconhecendo os serviços que a nossa linha ferrea está prestando ao paiz, nos têm auxiliado em tudo quanto legalmente podiam fazer. Cumprindo ainda um dever, lavramos aqui um testemunho do nosso reconhecimento ao nosso digno conselho fiscal, pela sua valiosa cooperação.

Porto, 15 de setembro de 1894.

Pelo conselho de administração = Carlos Lopes. Alexandre Peres. Joaquim Domingos Ferreira Cardoso.

Continúa.

AVISOS DE SERVIÇO**Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes****Linha da Beira Baixa**

Desde 10 do corrente fica aberto a todo o serviço, tanto de grande como de pequena velocidade, o apeadeiro de Mouriscas, kilometro 14 da linha da Beira Baixa.

Os preços dos transportes de ou para o referido apeadeiro serão estabelecidos pelas distancias effectivas.

Fica pelo presente substituido o Aviso ao Publico B. 431 de 24 de setembro de 1892, pelo qual se annunciava a abertura d'este apeadeiro unicamente para a grande velocidade.

Lisboa, 3 de dezembro de 1894.

ARREMATACÕES**Caminhos de Ferro do Sul e Sueste****Venda de sucata e carris**

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 19 de dezembro proximo, perante o administrador do segundo bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para a venda de sucata de ferro fundido e de carris.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de réis 20.000, o qual será posteriormente elevado ao definitivo ou seja 5 por cento da importancia total da adjudicação por aquelle dos licitantes a quem esta for feita. Estes depositos terão logar, aquelle na thesouraria do caminho de ferro, e este na caixa geral de depositos á ordem da direcção dos ditos caminhos de ferro.

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

Lisboa, 28 de novembro de 1894.

Fornecimento de chapas de ferro

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 22 de dezembro proximo, perante o administrador do segundo bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para a adjudicação do fornecimento de seiscentas e vinte chapas de ferro ondulado galvanizado.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de réis 30.000, o qual será posteriormente elevado ao definitivo, ou seja 5 por cento da importancia total da adjudicação, por aquelle dos licitantes a quem esta for feita. Estes depositos terão logar, aquelle na thesouraria do caminho de ferro, e este na caixa geral de depositos, á ordem da direcção dos ditos caminhos de ferro.

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

Lisboa, 29 de novembro de 1894.

Fornecimento de uma machina e um limador

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 26 de dezembro proximo, perante o administrador do segundo bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para a adjudicação do fornecimento de uma machina de mandriar furros, horizontal, e um limador duplo.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de réis 90.000, o qual será posteriormente elevado ao definitivo, ou seja

5 por cento da importancia total da adjudicação por aquelle dos licitantes a quem esta for feita. Estes depositos terão logar, aquelle na thesouraria do caminho de ferro, e este na caixa geral de depositos, á ordem da direcção dos ditos caminhos de ferro.

As condições do concurso estão patentes na secretaria da direcção, largo de S. Roque n.º 22, onde podem ser examinadas em todos os dias uteis, desde as dez horas da manhã até ás quatro da tarde. Lisboa, 29 de novembro de 1894.

Fornecimento de madeiras

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 24 de dezembro, perante o administrador do segundo bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para a adjudicação do fornecimento de madeiras de diferentes qualidades.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de réis 110.000, o qual será posteriormente elevado ao definitivo, ou seja 5 por cento da importancia total da adjudicação, por aquelle dos licitantes a quem esta for feita. Estes depositos terão logar, na caixa geral de depositos, á ordem da direcção dos ditos caminhos de ferro.

As condições do concurso estão patentes na secretaria da direcção, largo de S. Roque n.º 22, onde podem ser examinadas em todos os dias uteis, desde as dez horas da manhã até ás quatro da tarde. Lisboa, 4 de dezembro de 1894.

Faz-se publico que pela uma hora da tarde de 21 do corrente, perante a direcção dos caminhos de ferro, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para a adjudicação do fornecimento de cento e vinte pelles de camurça para limpeza.

As condições do concurso estão patentes na secretaria da direcção, largo de S. Roque n.º 22, onde podem ser examinadas em todos os dias uteis, desde as dez horas da manhã até ás quatro da tarde. Lisboa, 10 de dezembro de 1894.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Buffetes de Cintra, Caldas da Rainha, Santarem, Castello-Branco e Covilhã

Esta companhia faz publico que está a concurso a arrematação dos buffetes nas estações de Cintra, Caldas da Rainha, Santarem, Castello-Branco e Covilhã, os quaes serão adjudicados pelo prazo de um anno, a contar de 1 de janeiro de 1895.

As propostas acceitam-se até ao dia 22 de dezembro inclusiv e devem ser enviadas em carta fechada á Direcção Geral d'esta Companhia, em Lisboa, estação central do Rocio com a seguinte inscripção exterior: «Proposta para o buffete de...»

As clausulas e condições do arrendamento acham-se patentes em Lisboa, estação de Santa Apolonia, secretaria da exploração, e nas estações de Cintra, Caldas da Rainha, Santarem, Castello-Branco e Covilhã.

A companhia reserva-se o direito de não conceder os buffetes a nenhum dos licitantes, se acaso lhe não convierem os preços offerecidos por elles.

Lisboa, 6 de dezembro de 1894.

Caixa de Soccorros

Fornecimento de calçado

No dia 27 do corrente mez, pela 1 hora da tarde, na repartição da Caixa de Soccorros, estação de Lisboa (Santa Apolonia) perante a delegação da commissão administrativa das caixas de soccorros e de reformas e pensões, serão abertas as propostas que tiverem sido recebidas para os seguintes fornecimentos:

1.º De todo o calçado que seja requisitado pelos empregados em geral, d'esta companhia, residentes em ou fóra de Lisboa.

2.º Do calçado requisitado pelos empregados residentes em Lisboa, exclusivamente.

As condições acham-se patentes, todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ás 4 da tarde na repartição da Caixa de Soccorros e nas seguintes estações:

Lisboa (Rocio), Alcantara (terra), Santarem, Villa Franca, Torres Novas, Payalvo, Coimbra, Aveiro, Porto, Barquinha, Abrantes, Elvas, Malveira, Torres Vedras, Caldas da Rainha e Figueira da Foz.

Lisboa 7 de dezembro de 1894.

Venda de sucata d'aço

No dia 3 de janeiro de 1895, pela uma hora da tarde, perante a commissão administrativa d'esta companhia, na estação central de Lisboa (Rocio) terá logar a abertura das propostas recebidas para a venda de 2000 kilogramas de sucata d'aço de molas.

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

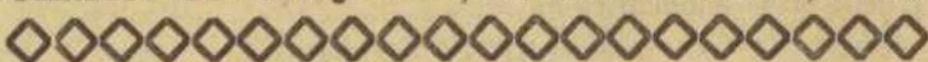
Lisboa 13 de dezembro de 1894.

Typ. do Commercio de Portugal



CALDEIRA

PRECISA-SE de uma caldeira em segunda mão que sirva para queimar madeira e aparas, com economia. Deve ter approximadamente 8 metros de comprido e 1,80 de diametro. Dirigir ofertas com todos os detalhes a **Charles Coverley & C.ª**, rua da Reboleira 55, Porto.



Asmelhores velas de estearina
são as fabricadas pela
COMPANHIA ALLIANÇA FABRIL

Pedir a "MARCA NAVIO,"

VERDADEIRA

E NACIONAL

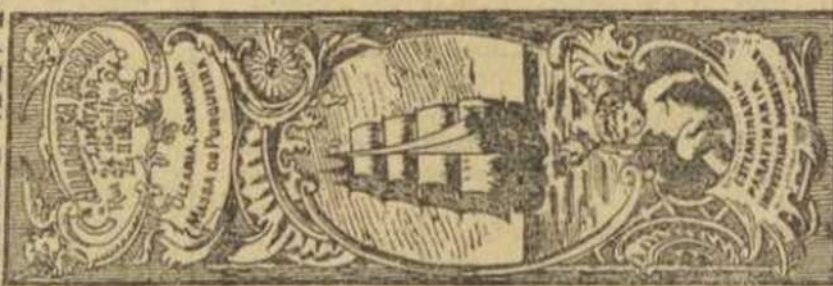
E AS CONHECIDAS VELAS SOL

A venda em todas as mercearias do
paiz e depositos da Companhia.

MARCA DA VERDADEIRA

VELA NAVIO

NÃO CONFUNDIR COM AS IMITAÇÕES ESTRANGEIRAS



NÃO CONFUNDIR COM AS IMITAÇÕES ESTRANGEIRAS

MARCA REGISTRADA
9 OZ (254 grs.) (340 grs.) (397 grs.)
12 OZ (340 grs.) (397 grs.)
14 OZ (397 grs.)
Fabricas e escriptorio, Rua 24 de Julho, 840, Lisboa
Deposito, Lisboa, T. do Corpo Santo, 28 e 30

BICO AUER

PARA GAZ

PRIVILEGIADO

DIMINUIÇÃO de calor. SUPPRESSÃO do cheiro e das emanações deleterias

LUZ BRILHANTE

Economia de 40 0/10 no consumo do gaz

OFFICINAS: = 13, Largo do Corpo Santo, 13

AD. SEGHERS: agente, rua Nova do Almada, 11

AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMMISSÕES RECOMMENDADAS

MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS RECOMMANDÉES

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

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

AGENDA DO VIAJANTE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CINTRA Hotel Nunes—Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria 1\$600 a 2\$000 rs.—Prop. 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 reis 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—commodidade, acoio e hygiene—preços 1\$000 a 1\$400 reis—Gerente Ernesto Nobre.

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

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

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

PORTO Hotel de Francfort—O melhor e mais central da cidade—Salões, banhos, correio e telephone—Serviço de 1.ª ordem—Prop. 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.ª ordem e com vinhos a 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.ª ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros, muito central.—Prop. Lopez Munhós.

PORTO Grande Hotel America Central—Um dos melhoes da cidade, magnificas salles e quartos, banhos. Acoio e bom serviço. 1\$000 a 1\$400 rs. diários.

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—Prop. Bernardino Ricca. Salão de leitura. Omnibus na estação Calle Gallegos, 49, Sierpes 95. Mesa redonda ás 6 horas. Falla-se italiano, inglez, francez e portuguez.

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

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

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

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

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

BRUXELLAS Hôtel de la Poste—Rue Fossé aux Loups, 32. Prés de la Place de la Monnaie et de la Poste.—Prop. H. the Tilmans.

Grandes Armazens do Chiado

AO PUBLICO

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

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

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

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

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

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

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

Secções installadas desde já

SEDAS E LÃS

Para **VESTIDOS**

Retrozeiro

Fornecimento completo para modistas

MERCADOR

ALFAYATARIA

POR MESTRE FRANCEZ

Vestidos e confecções

Por **MODISTA FRANCEZA**

FAZENDAS BRANCAS

DE LINHO E ALGODÃO

CHAPEUS PARA SENHORAS

Por modista franceza

LUVARIA

E GRAVATARIA

CAMISARIA

E LENÇARIA

ROUPAS BRANCAS

PARA SENHORAS E CRIANÇAS

PERFUMARIAS

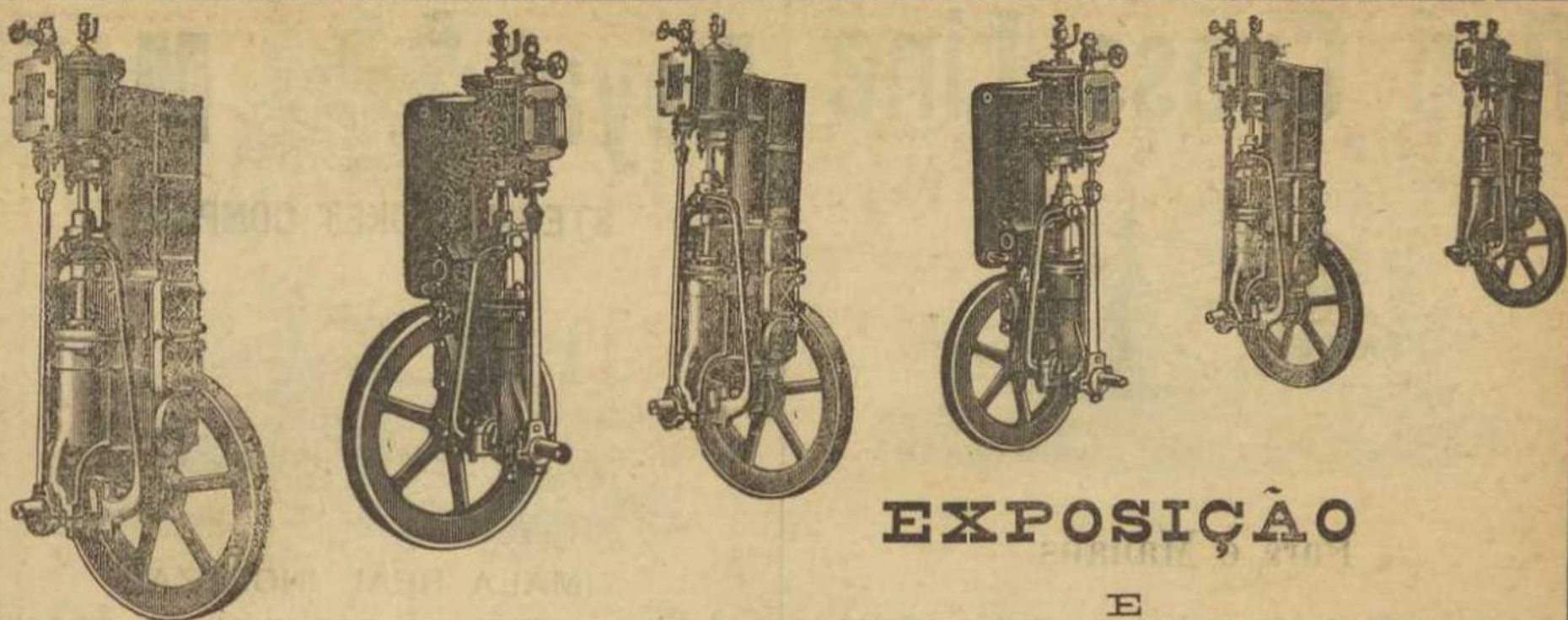
E ARTIGOS PARA TOILETTE

Sapataria

CHAPEUS PARA HOMENS

E ARTIGOS DE VIAGEM

Grandes Armazens do Chiado



EXPOSIÇÃO

E

DEPOSITO DE MACHINAS

CALDEIRAS, MACHINAS DE VAPOR, MOTORES A GAZ

Tornos, machinas de furar, machinas d'atarrachar, forjas, folles, ventoinhas, rodas d'esmeril, serras, bombas de todas as classes Teares, Jacquards, urdideiras, caneleiras, cardas, fiações, e toda a classe de maquinismo para fiação e tecelagem.

INSTALAÇÕES DE LUZ ELECTRICA

Deposito de toda a classe d'accessorios como oleos, empanques, correas, lançadeiras, tacos, correa azeitada, viajantes, liços, pentes, etc.

JOHN HARKER, representante de JOHN M. SUMNER & C.^o

41, AVENIDA DA LIBERDADE, 43-B—LISBOA

Companhia do Papel do Prado

Sociedade Anonyma de Responsabilidade Limitada

PROPRIETARIA DAS FABRICAS

DO

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

PAPEIS de MACHINA e de FÔRMA

Grande variedade de papeis para impressão

Fabricações especiaes
para papeis pintados, de impressão e de escripta

DEPOSITOS

Largo de Santa Justa, 270 a 276

LISBOA

Rua Passos Manuel, 49

PORTO

Endereço telegraphico — Companhia Prado — Lisboa

EMPRESA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR

PARA O

ALGARVE E GUADIANA

Carreira official

O vapor GOMES IV

Commandante ROCHA JUNIOR



SAIRÁ no dia 1 de janeiro, ás 9 horas da manhã,
para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro,
Olhão, Tavira e Villa Real de Santo Antonio.
Para carga, encomendas e passageiros, trata-se no
Largo dos Torneiros, n.º 5.

Alberto R. Centeno & C.^a

FABRICA

DE

H. SCHALCK, SUCCESSORES

Calçada do Cascão — Lisboa

Premiado em todas as exposições—Depositos: em Lisboa

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

PRODUCTOS

Pregaria de ferro, cobre, zinco e latão, prego d'arama 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 carvão. Colchetes de todos os tamanhos e qualidades. Capsulas para garrafas, boiões e frascos em todas as cores e tamanhos.

Red Cross Line



Pará e Manaus

Sahirá a 21 de dezembro o paquete inglez

HILDEBRAND

Tem magnificas accommodações para passageiros

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

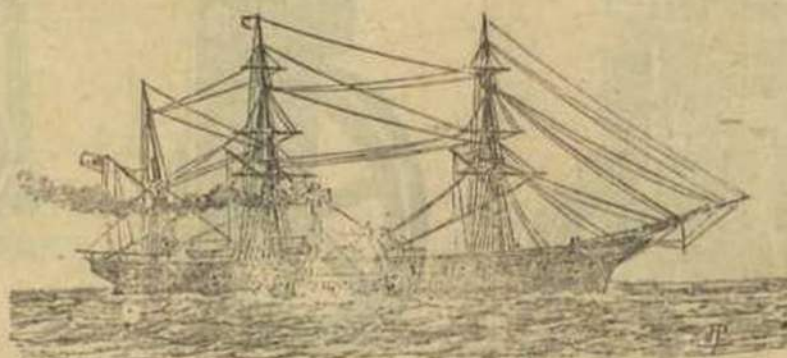
Os Agentes

Garland Laidley & C.ª

Royal Mail



STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

BRAZIL E RIO DA PRATA

O paquete **CLYDE** que sahirá a 17 de dezembro

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

Ha a bordo de todos estes paquetes cozinheiro e criados portugueses.

AGENTES

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

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

Vapores a sahir do porto de Lisboa

Açores, e **Madeira**, vapor portuguez, **Funchal**. Sahirá a 20 de dezembro. Agent. Germano Serrão Arnaud. C. do Sodré, 84, 2.º

Africa Oriental, pelo Canal do Suez, vapor allemão, **General**. Sahirá a 11 de janeiro. Agente, E. George. R. da Prata, 8.

Bahia, **Rio e Santos**, vapor inglez, **Holbein**. Sahirá a 26 de dezembro. Agent. Garland Laidley & C.ª R. do Alecrim, 10, 1.º

Bahia, **Victoria**, **Rio e Santos**, vapor allemão, **Curityba**. Sahirá 26 de dezemb. Agente, E. George. R. da Prata, 8.

Barcelona, **Cette e Marselha**, vapor francez, **Saint-Pierre**. Sahirá a 19 de dezemb. Agent. Henry Burnay & C.ª Rua dos Fanqueiros, 10.

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

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

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

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

Copenhagen, vapor dinamarquez, **Vesuv**. Sahirá a 15 de dezembro. Agente, E. George. R. da Prata, 8.

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

Hamburgo, vapor allemão, **Olinda**. Sahirá a 18 de dezemb. Agente, E. George. R. da Prata, 8.

Havre e **Anvers**, vapor francez, **Saint-Jean**. Sahirá a 31 de dezembro. Agentes, Henry Burnay & C.ª R. dos Fanqueiros, 10.

La Pallice, (via Rouchelle), **Plymouth** e **Liverpool**, vapor inglez, **Iberia**. Sahirá a 2 de jan. Agent. E. Pinto Basto & C.ª C. do Sodré, 64, 1.º

Londres, vapor inglez, **Galicia**. Sahirá a 17 de dezemb. Agentes, E. Pinto Basto & C.ª C. do Sodré, 64, 1.º

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

Pará e Manaus, (via Madeira), vapor inglez, **Hildebrand**. Sahirá a 21 de dez. Agentes, Garland Laidley & C.ª R. do Alecrim, 10, 1.º

Paranaguá e **Rio Grande do Sul**, vapor allemão, **Roma**. Sahirá a 28 de dezemb. Agente, E. George. R. da Prata, 8.

Pernambuco, **Parahyba** e **Natal**, vapor inglez, **Merchant**. Sahirá a 26 de dez. Agent. Garland Laidley & C.ª R. do Alecrim, 10, 1.º

Pernambuco, **Rio e Santos**, vapor allemão, **Santos**. Sahirá a 19 de dezemb. Agente, E. George. R. da Prata, 8.

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

Rio de Janeiro, **Montevideo**, **Buenos Ayres** e portos do **Pacífico**, vapor inglez, **Orca-na**. Sahirá a 26 de dezembro. Agentes, E. Pinto Basto & C.ª C. do Sodré, 64, 1.º

Rotterdam e **Antuerpia**, vapor allemão, **Mercur**. Sahirá a 15 de dezemb. Agente, E. George. R. da Prata, 8.

Valencia, **Barcelona**, **Cette e Marselha**, vapor francez, **Saint-André**. Sahirá a 23 de dezemb. Agentes, Henry Burnay & C.ª Rua dos Fanqueiros, 10.