

Gazeta dos Caminhos de Ferro

Contendo uma PARTE OFFICIAL, por despachos de 5 de março de 1888 e 27 de julho de 1896 do Ministerio das Obras Publicas

Premiada nas exposições de: Antuerpia, 1894, medalha de bronze. — Bruxellas, 1897 e Porto 1897, medalhas de prata. — Lisboa, 1898, grande diploma de honra

Proprietario-director-editor: L. DE MENDONÇA E COSTA. — Engenheiro consultor: C. XAVIER CORDEIRO

Redactor: J. DE OLIVEIRA SIMÕES. Correspondentes: Madrid, D. JUAN DE BONA. — Paris, L. CRETEY. — Liverpool, W. N. CORNETT
Bruxellas, LEOPOLDO KIRSCH. Eng. — Lourenço Marques, J. M. COSTA

Composto e Impresso na
Typ. do Commercio
T. do Sacramento ao Carmo, 3 a 7

REDACÇÃO — RUA NOVA DA TRINDADE, 48 — LISBOA

TELEPHONE 27

O NOSSO BRINDE EM 1900

Veja se o artigo, pagina 85.

ANNEXO D'ESTE NUMERO

Tarifa especial n.º 10 G. V. dos Caminhos de ferro do Minho e Douro — transporte de excursionistas.

SUMMARIO

INDUSTRIA E AGRICULTURA, por O. S.
CARTA DE LOURENÇO MARQUES, por J. M. Costa.
PARTE OFFICIAL — Portarias de 28 de fevereiro e 6 de março do Ministerio das Obras Publicas e 22 de fevereiro do Ministerio do Marinha.
TARIFAS DE TRANSPORTE.

Paginas

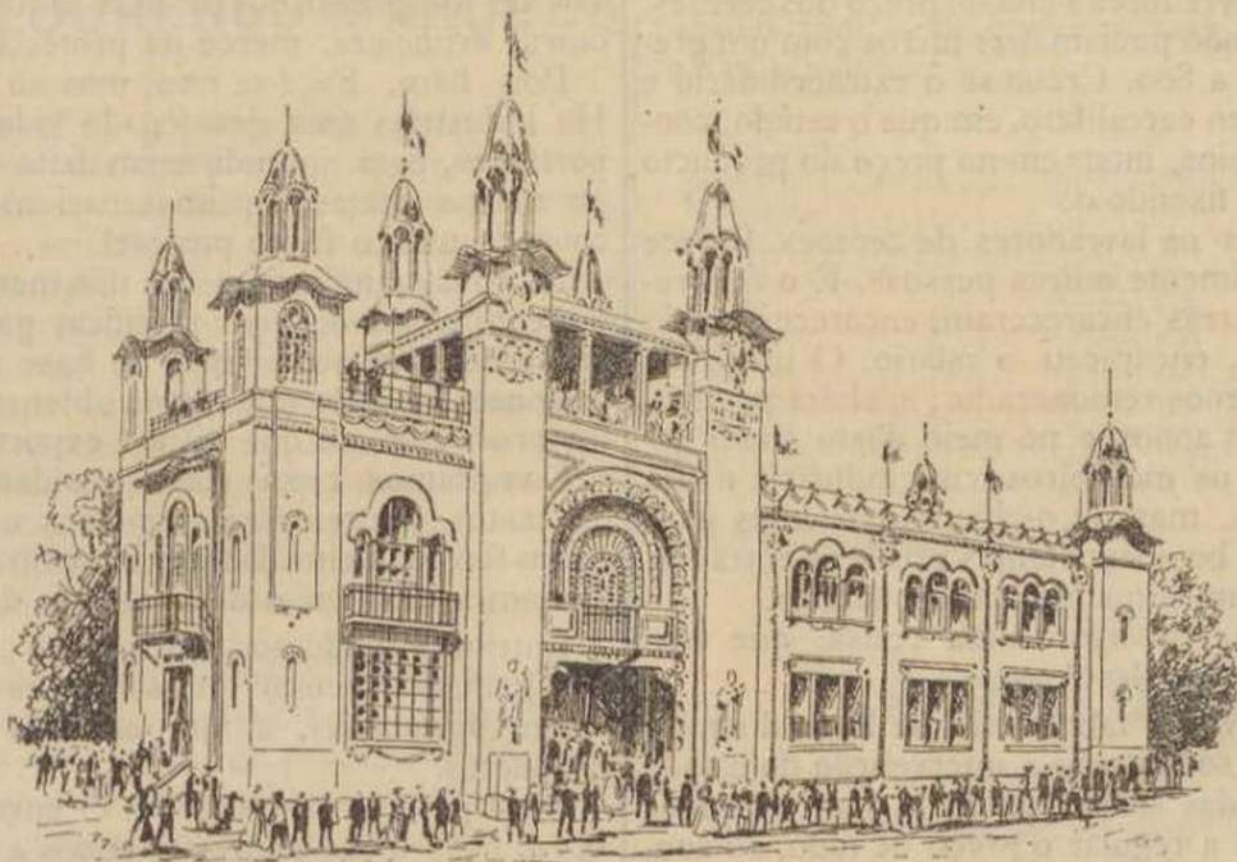
81

85

83

84

SUD-EXPRESS.....	84
COMBOIOS ESPECIAES.....	84
O NOSSO BRINDE DE 1900.....	85
EXPOSIÇÃO DE PARIS (Illustrado).....	85
UMA EXCURSÃO INCIDENTE.....	86
ATRAVEZ D'AFRICA.....	87
RELATORIOS DE COMPANHIAS.....	87
COMPANHIA NACIONAL.....	87
PARTE FINANCEIRA — Boletim da Praça de Lisboa — Revue de la Bourse de Paris — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.....	87 a 89
COMMERIO PORTUGUEZ.....	90
CYCLISMO.....	90
LINHAS PORTUGUEZAS — Benguela — Caminho de ferro do Algarve — Elevador Aurea-Carmo.....	90
LINHAS ESTRANGEIRAS — Hespanha — França — Italia — Inglaterra.....	91
COMPANHIA NACIONAL DOS CAMINHOS DE FERRO — Relatorio do Conselho de Administração.....	91
AVISOS DE SERVIÇO.....	92
ARREMATACOES.....	93
AGENDA DO VIAJANTE.....	94
ANNUNCIOS.....	95
HORARIO DOS COMBOIOS EM 16 DE MARÇO DE 1900.....	95
VAPORES A SAHAR DO PORTO DE LISBOA.....	96



Exposição de Paris — Os pavilhões estrangeiros Bulgária

INDUSTRIA E AGRICULTURA

COMO era de prever, as reivindicações dos vinicultores no importante congresso realizado ha pouco começam a levantar clamores na classe industrial, que tem n'esta campanha como cabo de guerra um moço cheio de energia, talento e saber, que reúne ás qualidades naturaes uma instrução especial e até a feliz circumstancia de possuir os meios precisos para poder falar d'alto.

Só nos surprehende que o movimento iniciado não fosse mais espontaneo e natural, sendo necessario que a palavra eloquente do novo propheta viesse tonificar as cordas vocaes da nossa industria que, á sombra da pro

tecção pautal mais ou menos equitativa e da protecção enorme do agio do ouro, tem conseguido medrar, quando a mutua concorrência lhe não reduz os lucros ou acarreta crises, como a que se está dando nos tecidos de lã.

Nós assistimos attentos á lucta que vae ferir-se e de que, parece, terem chegado os primeiros rebates ás cadeiras governamentais.

O nosso jornal, tendo por principal missão a de se occupar de assumptos ferroviarios, é interessado directamente em tudo que influa na economia nacional. A industria dos transportes está intimamente ligada ás industrias do paiz, ou sejam industrias fabris ou o sejam extractivas — mineiras e agricolas. De todas vive, a todas fomenta.

Por isso estimariamos que se adoptasse uma orientação

racional e logica n'estes assumptos de que tanto depende a riqueza publica.

Em nossa opinião mal avisado anda quem pensa que só com o regimen pautal se podem destruir totalmente as grandes leis economicas. O proteccionismo feroz e intransigente não deu nunca em parte alguma bons resultados. As nações livre-cambistas são as que mais prosperam.

Não é com as pautas que a Inglaterra consegue constituir-se o mercado universal em que se liquidam todas as transacções internacionaes, e ter um commercio estrangeiro de 800 milhões sterlingos.

A Hollanda e a Dinamarca, nações pequenas, não vão buscar ás pautas, feitas *à la diable*, o segredo da sua crescente prosperidade.

Quer isto dizer, que entendamos dever cortar-se de golpe a protecção de que gozam as nossas industrias? De modo algum, mesmo porque achamos pernicioso proceder n'estas questões pelo methodo revolucionario. Sómente pretendemos affirmar que n'isto de protecção é necessario distinguir e ponderar bem, quaes as cousas que devemos fomentar e favorecer, e quaes as que porventura será necessario amputar em beneficio do resto.

Em regra, assentir completamente nas reclamações dos interessados, tem perniciosos resultados; tão funestos como os de perturbar violentamente as regras da economia politica.

Se não, vejam o que succedeu com a questão dos trigos.

Reclamavam os lavradores a alta do preço dos cereaes. Demonstravam que não podiam tirar lucros com um preço de trigo inferior a 800. Creou-se o extraordinario e originalissimo regimen cerealifero, em que o estado, contra todos os principios, interem no preço do producto d'um modo directo, fixando o.

Ficaram contentes os lavradores de cereaes. Parece que o ficaram igualmente outras pessoas. E o que resultou d'aqui? As terras encareceram, encareceu o pão que todos comemos, encareceu o salario. O preço do trigo passou a ser menos remunerador; acabará por não o ser, como ha alguns annos, e, no meio d'isto quem ganhou e ganha são os moageiros, cuja industria não é livre como as outras, mas dá os lucros bastantes para que se esqueçam de boamente tantas prisões e entraves.

Consequencias d'um principio anti-economico.

Os lavradores querem agora uma cousa, que tem certas analogias, para o alcool.

Pelo mesmo motivo os fabricantes de lãs e d'aqui a pouco os d'algodões sollicitarão a intervenção do estado no preço de metro das suas fazendas, e ahi teriamos commissões officiaes a regular o preço de tudo, ou augmentar o preço de tudo. Isto não é sciencia economica, é desatino.

Por outro lado, as pautas alfandegarias foram redigidas sob um ponto de vista estreito e acanhado, como se nós vivessemos isolados no mundo e não precisassemos de receber ou de comprar a extranhos. Tudo para o trabalho nacional, clamava-se. Não deve comprar-se fóra o que entre nós se póde fabricar, repetia-se.

Indo atraz d'estes bons desejos sem se pensar nas suas consequencias, organisou-se uma pauta feroz até para cousas que não podemos produzir, e não curámos de vêr que compensações haviam de tirar as nações a quem prejudicavamos na nossa intransigencia.

Nação sem carvão, ou que o não sabe e não quer explorar; paiz sem quedas de agua ou que não aproveita a força hydraulica que tem; paiz sem navegação ou que prefere enriquecer as companhias allemãs e inglezas com os fretes das suas praças; paiz sem siderurgia ou que prefere mandar só para Inglaterra algum do mine-

rio que lavra; paiz sem colonias prosperas, ou que as vende a retalho deixando de receber o seu preço; paiz sem educação commercial e technica, ou que tem o mau sestro de transformar em universidades as escolas que deviam ser de outra indole; paiz sem tradições de trabalho, ou vangloriado apenas com antigas façanhas de campeador, navegador, aventureiro e dissipador; paiz endividado, habituado a recorrer ao credito desde a batalha de Campo de Ourique; paiz sem administração, ou que se gasta em fazer eleições, emittir inscripções e nomear commissões; quiz de repente converter-se n'um paiz industrial, e desatou a proteger todas as industrias fabris, grandes e pequenas, com elementos de vida e anemicas, as que podem acclimar-se e as exóticas que só na temperatura elevada da estufa pautal desabrocham enfiadas.

E assim temos estado, mandando vir de fóra as machinas e os machinistas, o carvão e as materias primas. E' a isto que se tem chamado protecção á industria nacional.

Compramos o ferro, os metaes todos, as lãs e os algodões quasi todos, as drogas e substancias chemicas ou tintureiras. Até os perfumes, como tanta vez extranhava o esclarecido professor que se chamou José Julio Rodrigues! Com os productos coloniaes, mal se formou uma industria, corremos com o seu introductor, para premio da lição que nos veio dar.

Compramos o trigo, compramos o assucar e até o chá que vae de Macau para Inglaterra, mas queremos, apesar de despresarmos muitas riquezas naturaes, crear outras artificiaes, mercê da protecção pautal.

Pois bem. Faça-se isso, mas ao menos escolha-se. Ha industrias com desafogada vida, com capitaes importantes, com aprendizagem feita e que utilisam mais ou menos materias primas nacionaes. A essas que se conceda todo o favor possivel.

Ha todavia industrias que não merecem o mesmo tratamento e que convem sacrificar para que se possa fazer reduções que sirvam de base nos accordos internacionaes, quando queiramos obter mercados para aquellos productos em que somos exportadores.

Compramos tanta coisa, mandamos tanto dinheiro ou tantos valores para pagarmos os nossos encargos; temos forçosamente de fazer tambem algumas vendas, que tendam a diminuir o desequilibrio da balança.

Entrincheirando nos dentro d'um proteccionismo cego, não podemos pensar que as outras nações, só por nos serem agradaveis, abram as suas praças aos nossos productos.

Deve portanto escolher-se. O ensejo é asado; já houve a lição d'uns poucos d'annos e póde portanto com maior segurança pronunciar-se um juizo.

A' grande lei da divisão do trabalho está parallela a lei da especialisação da producção. Um paiz não póde produzir tudo bem, e deve produzir principalmente o que produz melhor.

Os paizes do carvão e do ferro são os manufactureiros por excellencia, os outros são essencialmente agricolas.

E na propria agricultura, como nem todos os terrenos se prestam a todas as culturas, convem aproveitar os prediados de cada um d'elles do melhor modo. E' o principio mechanico — do maximo effeito util.

Se a cultura da vinha é a mais propria de determinadas regiões, favoreça-se, e obtenham-se mercados para os nossos vinhos, que d'elles virá o ouro para o pão que falta e para os artefactos que se fazem lá fóra mais baratos.

Sacrifique-se o accessorio em presença do principal. E' o criterio do cirurgião que deve seguir-se, mas pru-

dentemente para que a perturbação não interesse a vida do doente.

Redigindo-se uma pauta minima com que se possa conseguir vantagens para os nossos principaes productos de exportação nos tratados de commercio, presta-se um grande beneficio á collectividade, a despeito de clamores d'alguns interessados.

E com isto, sempre seria bom ter em consideração algum dos argumentos que os industriaes apresentam no seu desforço contra as reclamações dos lavradores. O que dizem por exemplo da produção dos vinhos de varzea é, a nosso vêr, perfeitamente justo. Quem quer um regimen especial para os alcooes, não pode extranhar que se estabeleça um regimen tributario differente para as vinhas de campo de cultura facil e grande produção e para as vinhas d'encosta, que estão em condições bem diversas pois aproveitam terrenos improprios para outras culturas.

Que o sr. ministro da agricultura não veja somente os interesses e o reconhecimento dos lavradores; e que o sr. ministro das finanças não veja só o rendimento do thesouro nos annos mais proximos, mas ambos e todo o governo vejam mais a situação economica do que a financeira, e attendam ás necessidades reaes do paiz, sommatorio em que entram, com o respectivo signal, todos os interesses, todas as riquezas, todas as vontades.

O. S.

CARTA DE LOURENÇO MARQUES

Lourenço Marques, 26 de janeiro de 1900.

Até que enfim se vae dar começo ao aterro do celebre pantano que ha muitos annos se projecta aterrar, e de que depende o saneamento d'esta cidade.

Muito se tem escripto a respeito d'esta importante obra e, se se fosse procurar aos archivos do Ministerio do Ultramar, encontrar-se-hiam volumosos relatorios de funcionarios superiores d'esta provincia, que comprovavam bem a necessidade da sua realisação, os quaes tiveram a honra de ser archivados, talvez sem serem lidos. Até parece um sonho!!

Creio que foi á iniciativa das auctoridades locais que se deve o empreendimento d'esta tão importante obra.

É no dia 7 de fevereiro do corrente anno que na direcção do caminho de ferro se recebem as propostas em carta fechada para o aterro do pantano Mahé, comprehendendo qualquer ponto entre a Avenida Central, limite da area do caminho de ferro e os terrenos pertencentes á Companhia Neerlandeza do kim. 1 da linha ferrea, e os pertencentes a particulares na encosta da cidade alta.

A superficie a aterrar é de 750.000 m³.

O aterro será feito por intermedio da direcção do caminho de ferro, que elaborou o respectivo caderno d'encargos cujas principaes condições são as seguintes:

— O aterro será feito com terras extrahidas da encosta dos terrenos pertencentes ao caminho de ferro entre os kim. 2 e 5 da linha ferrea.

— O caminho de ferro fornece ao empreiteiro uma machina e 36 a 40 wagons, assim como o pessoal necessario de tracção e movimento, o combustivel e material de lubrificação e limpeza.

— O caminho de ferro porá á disposição do empreiteiro a linha ferrea comprehendida entre os terrenos a aterrar e a saibreira com as suas competentes agulhas e desvios que o caminho de ferro julgar necessarios montar para facilitar o serviço do aterro.

— O empreiteiro é obrigado a fazer pelo menos 21 comboios por dia, não se compondo cada um de menos de 12 wagons. Por cada comboio a menos pagará o empreiteiro uma multa de 5.000 réis.

— O empreiteiro deverá transportar por mez um volume de terras não inferior a 28.000 m³.

— As escavações na saibreira deverão ser feitas em tudo conforme o regulamento d'obras publicas.

— O começo dos trabalhos será iniciado dez dias depois da assignatura do contracto.

O caderno d'encargos contém 28 artigos, além dos acima indicados, nos quaes se resumem as responsabilidades impostas ao empreiteiro, maneira de se proceder ao aterro etc.

— Pelo vapor *König* da mala allemã chegaram a este porto duas ambulancias da cruz vermelha hollandeza e allemã, as quaes seguiram para o Transvaal a 7 de dezembro ultimo em comboio especial.

No vapor *Herzog* chegaram igualmente 3 ambulancias, hollandeza, allemã e belga. Pelo vapor da *Chargeurs Réunis* uma ambulancia franceza, e pelo *Gironde* das Messageries Maritimes duas ambulancias, sendo uma russa composta de 33 pessoas, entre elles 9 irmãs, e outra franceza de approximadamente 40 individuos.

Segundo me consta, os boers já não sabem o que hão de fazer a tantas ambulancias da cruz vermelha que de todos os lados estão chegando ao Transvaal para socorrer os feridos.

— As receitas do caminho de ferro de Lourenço Marques dos mezes de janeiro a outubro de 1899, comparadas com as de eguaes mezes do anno de 1898, foram as seguintes:

	1899	1898
Janeiro	49:6740.60	42:940.259
Fevereiro	54:144.068	36:165.327
Março	53:919.774	59:926.697
Abril	55:361.677	52:677.121
Maio	52:070.118	47:248.735
Junho	55:202.159	56:189.834
Julho	59:616.123	52:963.788
Agosto	56:653.697	66:320.203
Setembro	55:202.268	54:396.215
Outubro	89:341.208	46:286.699

Por hoje nada mais.

J. M. COSTA

PARTE OFFICIAL

Ministerio das obras publicas, commercio e industria

Direcção geral de obras publicas e minas

Repartição de obras publicas

Tendo a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, concessionaria do caminho de ferro da Beira Baixa, apresentado a conta de liquidación da garantia de juros relativa ao primeiro semestre do anno economico de 1899-1900 (1 de julho a 31 de dezembro de 1899);

Considerando que no accordão de 11 de abril de 1896 se estipulou que o governo pagasse, a contar de 1 de janeiro de 1895, a garantia de juro relativa ás tres secções, totalidade da linha na extensão de 203⁴/₇1349;

Considerando que o rendimento bruto kilometrico foi já durante o mencionado semestre superior ao minimo fixado no artigo 28.º do contracto de 29 de julho de 1885;

Sua Magestade El-Rei, em conformidade com o accordo e com o parecer de 22 do corrente mez do conselho tecnico de obras publicas;

Ha por bem approvar a referida liquidación na importancia de 187:730⁷/₁₂₀ réis, sendo esta liquidación considerada provisoria,

nos termos da alinea a) da portaria de 20 de fevereiro de 1893 e das bases 5.^a e 7.^a do citado accordão de 11 de abril de 1899:

Outrosim ha Sua Magestade El-Rei por bem ordenar que se pague á mesma companhia a referida quantia de 187:750\$120 réis.

Paço, em 28 de fevereiro de 1900. — *Elvino José de Sousa e Brito.*

Conselho de administração dos caminhos de ferro do estado

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente um requerimento de Cartaxo Street & C.^a, concessionario de uma ponte caes na estação do Barreiro, dos caminhos de ferro do sul e sueste, pedindo prorrogação por mais tres mezes do praso, que, por portaria de 18 de novembro ultimo, lhe foi fixado para dar começo aos trabalhos de construcção da referida ponte-caes, praso que terminou em 4 de fevereiro findo: ha por bem. em harmonia com o disposto na mesma portaria, indeferir este pedido e mandar declarar caduca, para todos os effeitos, a mencionada concessão.

Paço, em 6 de março de 1900. — *Elvino José de Sousa e Brito.*

Ministerio da Marinha e Ultramar

Direcção geral do ultramar

3.^a Repartição

2.^a Secção

Estando completa a organização da junta adminitrativa do caminho de ferro de Benguella, na conformidade do decreto de 9 de novembro de 1899: hei por bem nomear, para constituir a comissão executiva, a que se refere a base 6.^a da lei de 17 de agosto do dito anno, os membros da dita junta que constam da relação que faz parte do presente decreto.

O ministro e secretario d'estado dos negocios da marinha e ultramar assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 22 de fevereiro de 1900. — REI. — *Antonio Eduardo Villaça.*

Relação dos membros da junta administrativa do caminho de ferro de Benguella, nomeados por decreto d'esta data, para constituirem a comissão executiva a que se refere a base 6.^a da lei de 17 de agosto de 1899.

Tito Augusto de Carvalho, presidente.

Dr. Arthur Pinto de Miranda Montenegro.

Manuel da Terra Pereira Vianna.

Antonio de Sousa Carneiro Lara.

Francisco Maria Bacellar.

Paço, em 22 de fevereiro de 1900. — *Antonio Eduardo Villaça.*

TARIFAS DE TRANSPORTE

Especial n.º 10 do Minho e Douro—Como promettemos, damos hoje em annexo esta tarifa de grande velocidade que é composta de disposições que mais ou menos existiam já dispersas por ordens internas e agora ficam em base fixa, pelas quaes o publico póde regular-se á vista do exemplar que hoje lhe fornecemos.

No § 1.^o reuniram-se as associações scientificas com os grupos de *sport* gymnastico, velocipedico e outros e de alumnos do Estado, sendo lhes concedido 50 por cento de redução nos preços dos bilhetes pela tarifa geral.

E' um bom incentivo para agradaveis e instructivas digressões, que o caminho de ferro sempre lucra em desenvolver.

O § 2.^o trata das companhias que se destinam a espectaculos publicos; ha, portanto não só, redução no preço dos bilhetes como no das bagagens, scenario etc. A redução é pequena, não se tornando animadora por isso.

O § 3.^o estabelece um preço fixo pelo aluguer de material em comboio especial.

A' primeira vista parecem elevados estes preços, porque na tarifa não se declara que o percurso se con-

ta simples, isto é que o regresso é, gratuito dentro das 24 horas, o que só se depreheende da nota que diz respeito ao praso de validade.

Tambem a tarifa não diz qual a capacidade do material, o que facilitaria o calculo de preços a estabelecer para um comboio, nem se as carruagens de dois pisos se contam como duas, como parece logico.

Calculando que as 2.^{as} classes comportam 48 passageiros, um comboio para 300 passageiros de 2.^a precisará de 7 carruagens, que a 550 réis custam por kilometro 3\$850 réis.

Ora 300 passageiros pagam, pela tarifa geral, só um kilometro de ida e volta, 8,860 réis; logo o abatimento é importante, cerca de 60 por cento, tendo se, alem d'isso, a vantagem do comboio especial.

SUD-EXPRESS

Parece que breve se fará a mudança do horario d'este comboio, conforme já aqui dissémos, partindo de Paris ao meio dia e 30 para chegar a Bordeus ás 7 e 12 da tarde, á fronteira ás 10 e 10 da noite, a Medina ás 8 e 47 da manhã e a Lisboa depois das 11 da noite.

A hora da chegada fica pessima, e a companhia real, reconhecendo-o assim, trabalha por que as da Beira, Salamanca e Medina acelerem a marcha nos seus respectivos percursos, visto que não é possivel conseguir a chegada a Medina mais cedo nem abreviar o andamento entre Pampilhosa e Lisboa mais que uns 10 minutos.

O mesmo succede em sentido ascendente, projectando-se fazer partir o «sud-express» ás 8 da manhã para chegar a Medina pela uma hora da noite, á fronteira franceza ás 9 e 40 da manhã e a Paris ás 8 e 45 da tarde.

Como se vê, a marcha, especialmente no sentido ascendente, fica mais rapida; mas ainda seria para desejar que a partida de Lisboa fosse a hora menos matinal, o que se trata de conseguir.

COMBOIOS ESPECIAES

No Norte e Beira Baixa—A Companhia Real pensa em estabelecer comboios especiaes no dia 28 de maio proximo, entre o Porto e Mealhada e entre Guarda e Castello Novo, por serem os pontos onde melhor se poderá observar o eclipse do sol que se dará n'aquelle dia, phenomeno que se espera attrahirá ao nosso paiz grande numero de sabios.

Festas em Sevilha—Os bilhetes de ida e volta para as festas em Sevilha são validos, para a partida, nos dias 7 a 23 d'abril e, para o regresso, de 9 a 27.

Além dos comboios ordinarios haverá 10 rapidos especiaes, a que já aqui nos referimos, partindo de Lisboa ás 4 horas da tarde, dos dias 7, 10, 16, 18 e 23; e de Sevilha, nos dias 8, 15, 17, 22 e 25 ás 7 horas e 40 minutos da tarde.

Estes rapidos terão um «sleeping-car», um restaurante e 64 logares de 1.^a classe, unicamente.

Os bilhetes especiaes de ida e volta de 1.^a classe não teem sobretaxa viajando-se na carruagem de 1.^a classe, mas viajando-se no «sleeping-car», teem o supplemento de 15 pesetas, por passageiro.

Os portadores dos bilhetes de 1.^a classe, querendo, podem servir-se do wagon restaurante para as suas refeições.

O NOSSO BRINDE DE 1900

Foi bem recebida, como era de esperar, pelos nossos assignantes, a ideia, que annunciámos no numero passado de lhes offerecermos, como brinde, á sorte, uma viagem completa a Paris, constituida por bilhete de caminho de ferro, alojamento e comida em Paris, entradas na exposição e muitas outras diversões, para o que procuraremos reunir elementos, de fórma a tornar esta viagem o mais agradável e interessante possível.

Admiram-se, em geral, os que nos escrevem ou nos falam sobre o assumpto, de que possamos dar um tão valioso brinde, visto que todos calculam que uma viagem n'estas condições não se faz com menos de 250 a 300.000 réis, o que parece despesa elevada para uma administração de um jornal.

Com effeito, comquanto o nosso dispendio, graças ás concessões que esperamos obter, não deva elevar-se a essa quantia, com franqueza o dizemos, o valor do brinde que offerecemos ser-lhe-ha mesmo superior, muito superior até, porque, quantas commodidades, facilidades, diversões, tudo que por qualquer fórma pudermos reunir em favor do nosso viajante, fará que o nosso brinde seja de um valor inestimável.

Elle será como um amigo, um parente nosso que vae áquella cidade; não lhe faltarão apresentações, recommendações para amigos que alli temos, que o rodearão de amabilidades, que o acompanharão mesmo e lhe servirão de guia, na grande capital.

Temos tempo de sobra para organizar tudo, de fórma a que o menor detalhe não seja desprezado. Procuraremos que o viajante da *Gazeta dos caminhos de ferro* regresse de Paris encantado da viagem que lhe proporcionamos.

Alguns assignantes nos lembram que seria bom que, em lugar de offerecermos uma viagem ao estrangeiro, dêssemos uma excursão no paiz, que mais agradaria, ao que parece, a uma parte dos nossos leitores.

Tivemos a mesma ideia; foi mesmo a primitiva que e tivemos e já d'isso tratámos ha quatro annos. Mas na actual epocha, quando todos desejam ir a Paris, entendemos dever transigir com o espirito publico dando preferencia a esta viagem.

Afinal nada ha perdido, porque se o assignante a quem sahir o premio desejar que lh'o transformemos n'uma excursão de alguns milhares de kilometros em Portugal, poderemos fazer-lhe a vontade, havendo tempo para a transferencia, visto que a loteria por que se fará o sorteio é a de 16 de junho e a viagem só se realisará depois de 1 de julho. Os quinze dias de permeio são nos necessarios para organizar as nossas combinações, saber quaes os desejos do assignante premiado, obter os bilhetes, formular instrucções e finalmente preparar tudo para o nosso estimado viajante.

EXPOSIÇÃO DE PARIS

OS PAVILHÕES ESTRANGEIROS

Vamos começando com a descripção das installações especiaes — pavilhões, segundo a terminologia exposicionista — dos diversos paizes, no grande concurso que d'aqui a dois mezes abrirá na capital franceza, começando pelas nações pequenas, que nem por isso deixam de nos apreenhar uns deliciosos spicimens do estylo

das suas construcções e do sciencia dos seus architectos.

As grandes nações ficarão para depois.
Começamos pela

Bulgaria

Tem um aspecto original e alegre este pavilhão que nos faz pensar nos encantos das viagens do Danubio, o grande rio internacional que tanta vez se tingiu com o sangue dos combates travados pelo antagonismo de raças e de crenças.

Foi projectado pelo architecto francez M. Saladin que se inspirou no estylo das construcções mais typicas do valente principado.

O pavilhão está na rua das Nações entre os da Roumania e da Finlandia.

Não é vasta a construcção, mas foi bem aproveitada a area que occupa 30^m por 10^m. O corpo principal é coberto por um terraço e flanqueado por 6 torres quadradas, 4 das quaes correspondem á larga porta d'entrada. Installar se ha ali um restaurante bulgaro e uma orchestra de tziganos.

No rez do chão ha um vasto pateo d'onde se sobe por uma escada curva ás galerias e salões. A luz entra largamente pelas amplas janellas em estylo oriental.

Paiz d'uma população heterogenea tem um pavilhão em que ha reminiscencias de estylos diversos, mas n'um conjunto harmonioso, em que os campanarios parece estarem pedindo sinos para saudarem a sua independencia, ou desligamento da Turquia com o auxilio amigo da Russia.

Os expositores são já 535. Enviaem principalmente productos agricolas e alguns industriaes, que foram escolhidos por uma commissão official em Sophia.

O governo do principado tambem concorre. Oxalá concorra depressa no concerto europeu como estado independente, como tão bem merece pelo seu heroico patriotismo.



BOSNIA E HERZEGOVINA

E' muito pittoresco este pavilhão projectado pelo architecto Charles Panch da Silesia austriaca.

Reproduz a architectura corrente no paiz. Ha alli um tom arabe que lembra edificios da nossa cidade de Evora e d'outras terras antigas portuguezas em que a

tradição mourisca deixou vestígios perduráveis. O edificio é em parte de madeira e em parte de alvenaria. As madeiras são coloridas.

No rez do chão fez-se um grande pateo com 11 metros por 16 e o seu claustro formado por duas galerias. No fundo uma grande tela pintada por um vienense representa o panorama de *Laravejo* e paisagens das duas regiões da Bosnia e Herzegovina. No meio estão os productos expostos pelo Estado, metallurgia, tapetes, etc.

No angulo da direita admira-se um interior bosniaco; á entrada estão as collecções mineiras e productos florestaes e um restaurante.

No 1.º andar são as exposições de obras publicas e outras, e as dependencias do commissariado da exposição.

UMA EXCURSÃO INCIDENTE

VI

Tenho eu dito que o agrado do excursionista por uma ou outra terra depende muito do bem estar de que n'ella disfructa, já pelo confortavel alojamento, já por encontrar amigos, conhecidos ou mesmo extranhos que o tratem amavelmente e lhe facultem os meios de apreciar o local.

Mas comquanto de tudo isto eu tivesse em Elvas, onde fui parar a um hotel muito razoavel e onde encontrei amigos que me encheram de favores, devo reconhecer que, independentemente d'esta acariciadora recepção, a velha sentinella da nossa fronteira é digna de uma visita, e tão digna que, para instigar os leitores a que lhe consagrem uns dias em agradável digressão, tenho que occupar-me mais profusamente d'ella do que é costume n'estas fugitivas notas.

E tanto mais que necessario é que o faça, quanto Elvas tem sido até hoje a cidade mais infelizmente considerada pelos viajantes... que alli não vão.

A companhia dos caminhos de ferro desde seu principio considerou sempre a linha do norte como a sua favorita, desprezando a de leste, para só a utilizar como linha de passagem para a fronteira.

Abrantes, com os bellos panoramas que tem; o castello de Almourol, uma reliquia historica e artistica de verdadeiro merecimento; Portalegre, cidade bastante interessante, pittoresca e que bem merece uma visita; e sobretudo Elvas, uma das cidades mais interessantes do nosso Alemtejo,—todos estes pontos que poderiam constituir atracção para viagens de recreio, nem lembrados são, e quando alguém pergunta «se valem a pena» ha logo quem desdenhe, quem diga que não merecem um dia de visita.

A romaria do Senhor da Piedade?! Ora quem faz caso d'isso?

Não presta senão para os vizinhos de ao pé da porta! E faz-se reclamo á festa da Nazareth, onde o unico espectáculo são cascas de melancias e uns cirios bem pouco notaveis; outros elogiam a do Senhor da Pedra, onde uma multidão enorme se acotovella e bebe vinho e joga o pau e... outras consequencias.

Pois eu asseguro-lhes não só que Elvas é uma das mais bellas cidades portuguezas que tenho visto (e creio que nenhuma me falta) como que a romaria da Piedade, a parte da qual assisti, é verdadeiramente notavel, não só pela belleza do sitio em que se realisa, como pela variedade de diversões, a multidão de frasteiros, os curiosos costumes que alli apparecem e sobretudo pela extraordinaria ordem e cordura de tão

grande agglomeração de povo de todas as classes, desde a mais fina dama da cidade até o mais modesto trabalhador dos campos.

A entrada na cidade, quer se vá em trem quer por caminho de ferro, faz-se pela porta d'Olivença, assim chamada por ser a que defronta com esta cidade hespanhola e com Badajoz. E' a unica porta que não fecha durante a noite: as demais—S. Vicente, Esquina e Poterna fecham desde o toque de recolher até o de alvorada.

Um kilometro antes de chegar a esta porta quem vae do lado d'Extremoz, passa no sitio da Piedade, onde vê á direita a egreja d'este nome, onde a piedade annualmente deposita numerosos obulos que se transformam em riqueza consideravel pelo seu grande valor.

A' esquerda, frente á egreja, um enorme campo ajardinado, em suave rampa, é onde se realisa a festa constando de arraial durante o dia e onde de noite ha illuminação electrica por lampadas d'arco, musicas, bailes populares e bellos fogos d'artificio.

E' verdadeiramente maravilhoso o effeito d'aquelle enorme terreno, todo bem illuminado, totalmente cheio de gente; assentadas em filas de cadeiras, damas ostentando luxuosas toilettes e ricos adereços; agitando-se em animados bailes as moçoilas e os rapazes dos campos com os seus variados trages; as musicas tocando, uma enorme profusão de fogos de côres formando quasi que seguidamente uma abobada brilhante que parece sustentada pelo alto arvoredado que se espalha pela rampa.

E entre toda esta gente que se diverte ou que circula vendo os que folgam não ha uma questão, uma baralha, como em outras romarias é frequente. O bom humor e parece que, até certo ponto, uns laivos de delicadeza, de civilização d'aquelle povo na maior parte gente *da borla*, como se chama aos homens dos campos, fazem que a boa ordem se mantenha inalteravel.

O serviço dos carros entre a cidade e o logar da festa é enorme, continuo, animadissimo como em dia de primeira tourada em Madrid; mas tão bem regulamentado que não ha uma queixa e raro se dá um desastre.

E' tambem este um dos caracteristicos d'Elvas: não ha cidade de provincia que tenha mais carruagens particulares e carros de passageiros.

Mais acima da Piedade a estrada é ladeada á direita pelo jardim municipal, bello passeio onde se reune a sociedade elegante, que a ha alli e constituida por damas de grande belleza; e á esquerda estende-se o formoso e imponente aqueducto da Amoreira, obra de verdadeiro merecimento, formado por cinco ordens de arcos sobrepostos, tendo a extensão total de 6 kilometros e n'alguns pontos 30 metros d'altura.

Tem este aqueducto, segundo dizem, um caracteristico odioso: ter sido a origem da terrivel phrase «o real d'agua» que é hoje o tormento de todo o paiz.

Para a sua construcção os habitantes d'Elvas pediram ao governo que a camara cobrasse um real em cada canada de vinho que se vendesse, para se construir aquella sumptuosa obra. Fizeram-a bonita!

A ideia pegou, como succede sempre, desde velhos tempos, a tudo que se refere a novos impostos, e o real d'agua ficou e alargou-se a todo o paiz, mesmo ás terras que nem sabem o que é um aqueducto!

Como o artigo vae longo, tenho que reservar para outro o muito que ha que dizer ainda sobre Elvas, deixando o leitor a scismar se a lei do sello, o nosso maior flagello, teria tambem por origem a construcção d'algum aqueducto...

Não; essa só poderia ser inventada para abertura de alguma escura caverna...

Atravez d'Africa

Noticiam as folhas diarias que o sr. ministro da marinha vae apresentar no parlamento uma proposta de lei para o resgate da linha d'esta companhia, vulgarmente chamada Loanda a Ambaca.

Não sabemos em que bases se fundará essa proposta, nem o proprio ministro, segundo cremos, o saberá tambem, porque, ao que nos consta de boa fonte, ha ainda muitas combinações a fazer tanto com a companhia como com o Banco Ultramarino, que, ao que parece, entrará na operação, e ainda outros interessados que teem direitos que não cederão sem bases seguras de compensação ás garantias que lhes foram dadas.

O que vemos é que a negociação será laboriosa, porque é difficilimo congraçar e attender todos os interesses, e fiamos na intelligencia do ministro que não irá, por um acto menos pensado, crear alli uma nova complicação ao paiz, sobre a já bem custosa de Lourenço Marques.

A companhia d'Ambaca é portugueza genuina, mas as suas obrigações, garantidas pelo complemento de producto dado pelo governo, estão em mãos de muitos estrangeiros, negociaveis como são nos mercados inglezes, francezes, belgas e allemães.

Em Londres funcçionam os *trustees* que tomaram a si o pagamento do *coupon* e ao que nos consta tambem são mais intransigentes que propensos a qualquer modificação do contracto.

Este enunciado nos prova como a congração de todos estes elementos, respeitando a cada um os direitos, e sem espirito de os prejudicar, como não o pôde haver no animo do digno ministro, torna o negocio difficil, rastejando pelo impossivel.

A annunciada proposta, que folhas bem informadas insinuam estar para breve, não será, pois, tão breve como isso. Cremos mesmo que é assumpto para demora; e assim deve ser.

Companhia nacional

Começamos hoje a publicar o relatorio da gerencia do anno findo d'esta companhia que accusa um certo augmento no seu trafego e uma relativa melhoria da sua situação financeira.

Esta ultima parte já é attingida pela publicação que hoje fazemos.

No que se refere á exploração, nota-se que o rendimento annual foi de 83:721:351, mais 10 contos que no anno de 1898 e a despesa total de 57:222:500 réis, mais 5 contos que no anno anterior; os productos liquidos do exploração foram pois 26:498:851, cerca de 5 contos mais do que em 1898. O coefficiente de exploração foi de 68 %.

A receita kilometrica na linha de Mirandella foi de 886:398 réis contra 746:584 no anno anterior; na de Vizeu 699:388 réis contra 643:260.

No total das duas linhas houve um augmento de 752 passageiros e 9.425 toneladas em pequena velocidade, cabendo approximadamente $\frac{2}{3}$ d'estes augmentos a Mirandella e $\frac{1}{3}$ a Vizeu.

Garantindo o thesouro o producto de 700:000 réis por kilometro, a linha de Vizeu attingiu só agora esse minimo, ou melhor, apenas algumas centenas de réis lhe faltaram para isso. E' de esperar que o exceda no anno corrente.

RELATORIOS DE COMPANHIAS

Seguros Fidelidade

O relatorio d'esta companhia accusa um augmento extraordinario dos seus capitais e desenvolvimento commercial.

Os premios dos seguros terrestres produziram mais 5:630:000 réis, com pensando uma diminuição de réis 5:16:000 nos seguros maritimos, devida, segundo a phrase do relatorio «á epidemia ou andação que appareceu no Porto»; vê-se, por esta forma de dizer que a gerencia sabe redigir para todos os paladares...

Os prejuizos soffridos por sinistros foram em valor tambem inferior em 5:530:000 réis.

O fundo de reserva, que era de 302:266:000 réis, foi augmentado em 22:205:000 réis.

As contribuições pagas foram no valor de 20:411:000 réis. A este respeito diz o relatorio:

«Se contarmos com os sellos dos recibos que são numerosos, teremos que as contribuições nos levam muito perto de 25 % dos lucros. Não comprehendemos a razão que leva os nossos legisladores a assim tratarem excepcionalmente as companhias de seguros. Será porque considerem ser vicio cada um segurar os seus haveres? Talvez.—N'este caso reclamar é inutil.»

As conclusões da commissão de contas são:

1.º, que approveis os actos, contas e balanço, respectivos á gerencia de 1899.

2.º, que dos lucros liquidos para dividir, de 100:278:634, se distribua opportunamente e livre de imposto de rendimento o dividendo de 74:000 por acção, passando para a conta do anno seguinte o saldo de 822:634.

3.º, que louveis a direcção pelo provado zelo e intelligencia com que geriu os negocios da Companhia.

4.º, que louveis tambem as corporações de bombeiros, os agentes, correspondentes, chefe do escriptorio, guarda livros e perito da Companhia.

5.º, que a titulo de gratificação extraordinaria, baseada na prosperidade dos nossos dois ultimos annos, seja a direcção autorisada a abonar aos empregados da Companhia um mez dos respectivos vencimentos.»

Fiação de Thomar

Tambem esta prospera companhia viu em 1899 augmentar consideravelmente os resultados do seu trabalho.

As vendas passaram de 586:000:000 réis em 1898 a 592:000:000 réis em 1899; os lucros subiram a réis 65:580:000.

Os fundos de reserva, amortisação e seguros de conta propria estão em 347:000:000 ou 61,28 % do capital.

O dividendo é de 8 %.

PARTE FINANCEIRA

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de março de 1900.

O periodo quinzenal de que temos que occupar-nos terminou por um facto sempre importante na vida economica de todas as nações, e muito mais naquellas que, como a nossa, teem um thesouro anemico e um deficit, pelo contrario, robusto, por mais que annualmente os medicos encarregados de lhe fazer o diagnostico o declarem moribundo—a apresentação do relatorio e propostas de fazenda.

E' sempre longo este documento, tendo como estribilho ordinario encher o paiz d'esperanças e dourar a pilula de uns certos aggravamentos de impostos, mais ou menos disfarçados sob os euphemismos da remodelação, da reorganisação e quejandas.

D'esta vez as conclusões são, como de costume, lisongeiras, sendo formuladas das seguintes proposições:

1.ª Que as receitas totaes do thesouro arrecadadas na gerencia

de 1898-1899, sem distincção de exercício, com exclusão de empréstimos, foram superiores ás do anno economico anterior de 1.581:690\$547 réis; e que as despesas, tanto ordinarias como extraordinarias, de 1898-1899, em comparação das da gerencia anterior, foram inferiores de 2.665:335\$814 réis;

2.^a Que por esse motivo o deficit da gerencia de 1898-1899 foi inferior de 4.247:026\$361 réis ao da anterior.

3.^a Que o augmento das receitas totaes proveiu do accrescimento de rendimento do sello e registo, dos impostos indirectos e dos bens proprios nacionaes e rendimentos diversos, porque, nos impostos directos houve diminuição proveniente do adiantamento de pagamentos para se evitar o adicional extraordinario de 5 por cento, estabelecido por lei de 25 de junho de 1898;

4.^a Que em relação a 1877-1878 houve o augmento nas receitas de 20.137:660\$727 réis, e nas despesas de 18.076:821\$544 réis; e em relação a 1887-1888 o augmento nas receitas foi de réis 7.467:031\$547, e de 7.999:837\$438 réis nas despesas;

5.^a Que, portanto, a gerencia de 1898-1899 é muito mais favoravel do que aquellas que ficam mencionadas, o que já se conheceu quando se compararam unicamente as receitas e despesas proprias dos exercicios, com exclusão dos periodos complementares.

D'estas promessas conclue o sr. Espregueira que não haverá deficit no anno economico proximo, mas, pela segura, vae fazendo outras propostas em que, já se vê, novos agravamentos de impostos se desenham nitidamente, taes como:

«Revisão da pauta das alfandegas e legislação relativa ao draw-back.

«Aplicação do imposto de rendimento, creado pela lei de 1889, a todos os lucros liquidos realizados por sociedades anonymas, bancos, empresas ou quaesquer sociedades, sob forma collectiva.

«Remodelação do regimen da contribuição industrial, sendo abolidas muitas isenções estatuidas na lei vigente, e alteradas diversas taxas das tabellas A e B.»

A primeira declara francamente que a revisão da pauta tem por unico fim *eleva as taxas*. Nem se dá a fagueira esperanza d'algumas, raras mesmo, serem diminuidas, como tão reconhecido está que é preciso.

A segunda é uma nova rede, de muita malha, para tolher desenvolvimento das nossas instituições bancarias. N'outra noticia d'este numero notamos como uma companhia, embora prospera, paga ao Estado 25 por cento dos seus lucros! E' extraordinario, unico no mundo! Pois pela proposta nova ainda essa situação mais se agrava!

Pela ultima eliminar-se-hão isenções de imposto que foram a valvula de segurança de industrias e individuos e instituições diversas quando se fez a lei. Segurança, quem pensa n'ella, no estado actual das coisas no nosso paiz!

Finalmente o relatório do intelligente ministro deixa-nos desanimados e prevendo piores dias de agruras para o contribuinte. Lastimamolo.

*

O movimento do nosso mercado de fundos foi regular, não havendo sensiveis alterações nos preços, como se vê da nossa tabella.

O dinheiro para descontos e reportes foi facil e ás taxas anteriores.

Os cambios tiveram oscillações, agravando-se um pouco pela procura do papel para pagamento de cereaes. A Junta não abriu concursos.

Valeu para evitar maior sahida a boa quantidade de papel offerecido, vindo do Brazil em consequencia da melhora da divisa Rio-Londres, e da Africa de onde alguns importantes carregamentos chegaram.

Só o paquete *Portugal* trouxe agora cerca de 150 toneladas de café, 78 de cacau, 22 de coconote, 73 de borracha, couros, cêra em quantidade e outros generos de valor.

*

E para terminar esta desanimada resenha apresenta-se-nos a noticia de que ainda este mez ou em principio do que vem será dada a sentença do tribunal de Berne sobre a arbitragem de Lourenço Marques, não faltando quem diga que a verba que teremos que pagar será de uns dois milhões de libras ou uns 13.000 contos pelo cambio actual!

REVUE DE LA BOURSE DE PARIS

Paris, le 12 Mars 1900.

Depuis que la fortune a souri de nouveau aux armes Anglaises, la Bourse s'est assez résolument orientée à la hausse. Toute fois il est visible qu'ici on ne marche qu'à contrecœur et comme à regret; les Anglais sont si peu sympathiques!

Dès qu'un prétexte surgit qui peut servir à enrayer la hausse, il est saisi avec empressement. Ainsi, tout récemment, l'entrain du marché a été ralenti par des ventes pesant pres-

que exclusivement sur les valeurs internationales, non pas tant à cause de ces seules ventes, mais parcequ'elles ont provoqué des réalisations sur d'autres valeurs. Or il n'y avait dans tout cela rien qui fût de nature à justifier un mouvement de recuei. L'Angleterre préparait son emprunt qui n'est pas énorme pour un pays comme celui là, mais auquel nos voisins ménageaient par amour-propre un succès colossal. Ils voulaient ainsi montrer à l'Europe qu'ils n'étaient pas à court au principal nerf de la guerre. Mais afin de réunir les éléments de nombreuses et imposantes souscriptions, on a fait de l'argent avec tout et principalement en vendant les titres que l'on pouvait vendre à l'étranger. La meilleure preuve en est que les changes se sont retournés du côté de l'Angleterre et que le chèque sur Londres qui n'était plus qu'à 25,18 s'est vendu à 25,24. Les ventes des valeurs internationales n'étaient pas autre chose que des ventes pour compte de souscripteurs anglais et ne valaient pas qu'on s'en inquiétât. Cependant, on a été presque heureux de trouver ce prétexte d'arrêter la hausse. Je vous cite le fait sans y attacher plus d'importance qu'il convient, car on ne boude pas indéfiniment contre son intérêt et la Bourse a tout intérêt à ce que les Anglais en finissent avec le Transvaal pour que les affaires elles-mêmes en aient fini avec les préoccupations qui les paralysent.

Les rentes françaises sont donc en réaction sur leurs plus hauts cours, mais restent cependant au-dessus de leur cote d'il y a un mois.

L' *Italien* a été, avec les fonds égyptiens et russes, parmi ceux qui ont fait l'objet des ventes d'origine ou à destination anglaise dont nous venons de parler. Par contre, l' *Extérieure* continue son mouvement ascensionnel. Nous la cotons ici au-delà de 71 fr. et l'on parle du cours possible de 80 frs. Je ne porte pas garant que la prédiction se réalisera, mais vous y verrez un indice des dispositions de la spéculation. Les fonds portugais sont relativement délaissés. On a parlé incidemment, ces jours derniers, des projets de conversion, mais c'a été pour dire qu'ils étaient remis à plus tard.

En attendant, les obligations garanties par la Société des Tabacs se tiennent constamment au pair. Voici le dernier bulletin de la Compagnie:

	Kil.	Réis.
Total des ventes au 28 février 1900 ..	2.081.467	8.267:374\$486
Période correspondante du précédent exercice.....	1.983.218	7.851:230\$732
Différence en faveur de l'exercice en cours	98.249	416:143\$754

Les valeurs industrielles, en premier lieu les valeurs de transports, donnent lieu à des négociations assez suivies. Tous les jours d'ailleurs on introduit quelque nouveau tramway et sans plus tarder les actions cotent une prime de 30, 40 et 50 %. Je crois qu'il est prudent de ne pas trop s'aventurer sur ces titres dont la hausse—toute artificielle—est l'appât pour attirer l'acheteur.

On reverra tous en titres à des cours plus modestes. Pour le moment, il faut s'en tenir aux bons trust qui ont fait leur prime et qui donnent des garanties suffisantes: Thomson, Houston, Traction, C.^{ie} générale française de Tramways.

Les sociétés métallurgiques prennent leur part de la hausse, mais ce n'est rien par rapport à l'emballlement des valeurs de cuivre. Le Rio, la Tharsis, voire le Cape Copper atteignent à des cours que l'on n'osait plus envisager et que l'on dit ne pas être un maximum.

Les mines d'or ne sont pas si animées qu'on s'y attendait. Les Anglais, qui avaient acheté sans relâche pendant les mauvais jours, commencent à s'alléger. Puis l'on n'est pas fixé sur les derniers incidents de la guerre et notamment sur ce que l'on fera des mines. Il y aura vraisemblablement des dégâts et cette perspective, dont on exagère d'ailleurs la conséquence, refroidit un peu les enthousiasmes.

L. C.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres 90 d/v...	37	36 ¹⁵ / ₁₆	Desconto no Ban-	
» cheque...	36 ⁹ / ₁₆	36 ¹ / ₂	co de Portugal.	5 ¹ / ₂ %
Paris 90 d/v.....	778	779	No mercado	6 ¹ / ₂ %
» cheque.....	780	782	Agio Buenos Ay-	
Berlim 90 d/v.....	314	316	res	227
» cheque	320	321	Cambio do Brazil	8 ⁵ / ₃₂
Francfort 90 d/v...	314 ¹ / ₂	316 ¹ / ₂	Premio da libra..	2\$080
» cheque	320 ¹ / ₂	321 ¹ / ₂	a	
Madrid cheque	950	980		2\$120

Cotações nas Bolsas portugueza e estrangeiras

		MARÇO														
BOLSAS		1	2	3	5	6	7	8	9	10	12	13	14	15	-	
Lisboa: Inscrições de assent.		34,90	34	34	34	33,96	-	-	34,15	34,25	34,25	34,35	34,50	34,70	-	
" coupon		34	33,95	33,95	34	33,95	33,98	33,95	34,05	34,35	34,10	34,35	34,35	34,50	-	
Obrig. 4% 1883		-	-	-	-	18.000	17.900	17.000	17.950	17.900	17.900	-	-	-	-	
" 4% 1890 assent.		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	50.000	-	-	-	
" 4% 1890 coupon		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
" 4 1/2% assent.		-	-	-	-	49.700	49.700	-	-	-	-	-	-	-	-	
" 4 1/2% coup. int.		49.200	49.200	49.200	-	49.300	49.300	-	49.500	-	-	50.000	-	50.000	-	
" 4 1/2% externo		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
" Tabacos coupon		-	-	128.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Accções B. de Portugal		-	137.000	137.500	137.500	-	133.000	133.400	-	133.500	134.000	134.000	134.500	135.000	-	
" Commercial		-	-	121.000	-	121.000	121.000	121.000	-	121.000	121.000	-	121.000	-	-	
" N. Ultramarino		-	110.100	111.000	111.000	111.100	111.200	111.100	110.800	-	110.800	110.800	-	-	-	
" Lisboa & Açores		-	-	116.000	116.000	116.000	116.200	116.500	116.500	116.700	116.700	116.700	116.700	-	-	
" Tabacos coupon		-	117.000	117.100	117.100	117.000	116.600	116.500	116.800	117.100	117.000	117.300	-	117.500	-	
" Comp.ª Real		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Obrig. prediaes 6%		93.500	93.500	-	-	-	-	93.200	93.500	-	-	-	93.500	93.500	-	
" 5%		90.600	-	90.600	90.800	90.800	90.950	90.600	91.000	91.000	-	91.000	91.000	-	-	
" C.ª Real 3% 1.º grau		77.500	77.500	-	77.500	-	77.700	-	77.600	77.800	-	77.800	-	-	-	
" 3% 2.ª grau		-	-	-	22.600	22.600	22.600	22.600	-	22.600	-	22.600	-	22.600	-	
" C.ª Nacional		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
" Atravez Africa		74.200	74.500	74.400	74.500	74.500	74.500	74.500	74.500	-	-	-	75.100	72.200	-	
Paris: 3% portuguez		24,15	24,30	24,02	24	24	23,77	24	24,30	24,25	24,60	24,50	24,10	-	-	
Accções Comp.ª Real		68	68	70	-	70	69,50	68,50	68	68	70	-	72	-	-	
" Madrid Cáceres		39	38	39	39	39	38,50	-	38,75	-	38,75	38,80	-	-	-	
" Norte de Hespanha		200	203	205	204	-	205,25	207	212	-	-	-	-	-	-	
" Madrid Zaragoza		273	277,50	279	279,50	278	280	278	280,75	-	-	-	-	-	-	
" Andaluzes		269	270	272	270,50	-	270	272	282	-	-	-	-	-	-	
Obrig. Comp.ª Real 1.º grau		-	299,50	299	298	-	298	295	297,50	299,50	300	300	300	-	-	
" 2.º grau		87	87	-	87,50	87,50	86	86	85,50	86	87	86,50	86,50	-	-	
" C.ª Beira Alta		-	-	82,50	82	81,75	81,50	81,75	82	-	-	-	-	-	-	
" Madrid Cáceres		-	-	-	108	110	111	-	111	-	109	-	108	-	-	
" N. Hesp. (1.ª hyp.)		288	290	289	290	288	286	-	286	-	-	-	-	-	-	
Londres: 3 / portuguez		23,75	24,12	24	23,87	23,25	23,62	23,62	23,87	24,18	24,50	24,37	24,25	-	-	
Obrig. Atravez Africa		57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	-	-	
Amsterdam: Atravez Africa		-	57,50	-	57,50	-	57,25	57,50	57,50	-	57,62	57,25	57,62	-	-	
Bruxellas: Atravez Africa		-	-	-	-	-	-	-	-	-	59,50	57	57	-	-	

Receita dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Periodo de exploração	1900			1899			Totaes desde 1 de janeiro		Diferença a favor de		
		Kil.	Totaes	Kilom.	Kil.	Totaes	Kilom.	1900	1899	1900	1899	
COMPANHIA REAL	da a		Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	
	Antiga rede e nova	19 25 Fev.	693	63.744.000	91.982	693	67.035.108	96.731	540.312.000	561.363.213	-	21.051.213
	não garantida ...	26 4 Mar.	"	63.853.000	92.139	"	68.873.528	99.384	604.165.000	630.236.741	-	26.071.741
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Nova rede garanti-	19 25 Fev.	380	7.695.000	20.250	380	8.060.892	21.212	61.717.000	64.922.787	-	3.205.787
	da	26 4 Mar.	"	7.633.000	20.086	"	8.271.472	21.766	69.350.000	73.194.259	-	3.844.259
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Sul e Sueste	29 4 Fev.	475	16.207.880	34.121	475	17.068.334	35.933	83.504.400	90.627.014	-	7.122.614
		5 11 "	"	16.020.750	33.727	"	19.802.135	41.688	99.525.150	110.429.149	-	10.903.999
		12 18 "	"	13.514.690	28.451	"	14.069.970	29.620	113.039.840	124.499.119	-	11.459.279
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Minho e Douro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Beira Alta	29 4 Fev.	253	6.825.670	26.978	253	5.960.566	23.559	31.380.648	27.696.430	3.684.218	-	
	5 11 "	"	5.610.203	22.174	"	4.529.980	17.905	36.990.851	32.226.410	4.764.441	-	
	12 18 "	"	4.515.270	17.846	"	4.671.961	18.466	41.506.121	36.898.371	4.607.750	-	
Nacional—Mirandella e Vizeu	22 28 Jan.	105	1.526.958	14.542	105	1.262.003	12.019	5.811.038	5.498.340	312.698	-	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Guimarães	22 28 Jan.	34	1.245.635	36.636	34	1.290.350	37.951	5.179.895	5.049.680	130.215	-	
	29 4 Fev.	"	1.236.646	36.371	"	1.169.103	34.385	6.416.541	6.218.783	197.758	-	
	5 11 "	"	1.347.020	39.618	"	1.217.600	35.811	7.763.561	7.436.383	327.178	-	
Porto á P. e Famalicão	1 15 Dez.	64	2.971.373	46.429	64	3.913.648	61.150	95.014.121	101.100.922	-	6.086.801	
Norte de Hespanha ..	12 18 Fev.	3672 Ps.	1.784.300 Ps.	4883672 Ps.	3672 Ps.	1.783.014 Ps.	487 Ps.	12.002.134 Ps.	11.713.206 Ps.	288.928	-	
	19 25 "	"	1.703.431	465	"	1.704.883	466	13.705.566	13.418.090	287.476	-	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Madrid — Zaragoza — Alicante	12 18 Fev.	3650	1.597.312	4373650	3650	1.527.157	418	11.264.265	11.326.517	-	62.252	
	19 25 "	"	1.712.839	469	"	1.670.234	457	12.977.104	12.996.751	-	19.647	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Andaluzes	5 11 Fev.	1067	349.369	3271067	1067	325.098	304	2.198.233	2.080.019	118.214	-	
	12 18 "	"	349.504	327	"	334.933	313	2.547.737	2.414.952	132.785	-	
	19 25 "	"	332.413	311	"	328.429	307	2.889.151	2.743.382	136.769	-	
	12 18 Fev.	429	61.694	143429	429	57.353	133	427.487	439.346	-	11.859	
Madrid — Caceres ...	19 25 "	"	70.252	163	"	61.695	143	497.740	501.042	-	3.302	
	26 4 Mar.	"	54.821	127	"	58.221	135	552.561	559.264	-	6.703	
Zafra a Huelva	19 25 Fev.	180	34.714	192180	180	28.305	157	288.501	224.826	63.675	-	
	26 4 Mar.	"	33.794	187	"	35.823	199	392.295	330.619	61.646	-	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

COMMERCIO PORTUGUEZ



Importação e exportação por classes da pauta de Janeiro a Setembro

		(Valores em mil réis)	
Importação para consumo		1899	1898
I — Animas vivos.....	1.448.443	2.284.743	
II — Materias primas para as artes e industrias.....	16.514.479	15.078.115	
III — Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.....	4.787.420	4.266.521	
IV — Substancias alimenticias.....	10.573.080	10.777.869	
V — Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos.....	2.388.306	2.118.603	
VI — Manufacturas diversas.....	2.510.971	2.511.991	
Taras.....	76.873	53.411	
Total.....	38.299.572	37.091.253	
Exportação nacional e nacionalizada			
I — Animas vivos.....	2.213.781	2.655.056	
II — Materias primas para as artes e industrias.....	3.740.713	3.878.027	
III — Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.....	1.996.415	1.805.054	
IV — Substancias alimenticias.....	12.029.772	12.854.664	
V — Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos.....	96.603	72.032	
VI — Manufacturas diversas.....	1.451.554	1.280.708	
Total.....	21.528.838	22.545.541	

Não está incluído n'este quadro o valor do ouro e da prata, em barra e em moeda.

CYCLISMO

Com a mais perfeita justiça foi resolvido pelo sr. ministro da fazenda isentar de contribuição sumptuaria e respectivo sello as pessoas que andam em velocipedes alugados, entendendo-se que a verba 174 d'esta lei não é applicavel a um objecto sobre o qual não recae contribuição sumptuaria, visto que não é possuído pelo que d'elle se serve, e não é utilizado pelo que o põe, por aluguer, á disposição do publico, pagando, para isso, a respectiva contribuição industrial.

A errada interpretação d'aquellas leis, que tantos clamores levantou, provinha do espirito tacanho com que ha quem entenda que tudo deve pagar muitos impostos, que todos são poucos, sem reparar em que o exaggerado ordenhar da vacca faz com que as tetas se lhe esgotem.

Aquellas contribuições, n'um paiz que fosse, pela sua orographia, pela boa construcção das suas estradas e bom pavimento das ruas das cidades, proprio para desenvolver o cyclismo, ainda se comprehendiam, posto que mal. Mas entre nós, onde todas essas condições faltam, onde, mesmo por isso, o espirito publico não é propenso a esse exercicio, sobrecarregar os poucos que ainda se dedicam a elle a tão pesados encargos, é matar a gallinha que promettia pôr ovos... de nickel.

A importação de machinas ha-de diminuir, e o thesouro lucrando 10 de contribuição sumptuaria e 15 de sello, só conseguirá fazer com que os possuidores d'esses engenhos se desfaçam d'elles, e os que poderiam adquiril-os não os queiram, perdendo o thesouro cem vezes o que lucra.

Haverá bicycletas baratas... para exportação, visto que no paiz não as querem nem as leis as consentem.

LINHAS PORTUGUEZAS

Benguella.—Appareceu finalmente a nomeação da junta administrativa do caminho de ferro de Benguella.

Póde dizer-se que tardou mas que em compensação veio bem escolhida. E' presidida pelo sr. Tito de Carvalho, chefe da 3.^a repartição da direcção geral do ultramar, repartição que tem a seu cargo os serviços de engenharia, e constituida mais pelo dr. Arthur Montenegro, lente da Universidade e deputado da nação, pelo engenheiro dr. Terra Vianna, lente da Academia Polytechnica, engenheiro Costa Serrão que fez os estudos d'esta linha, conselheiro Eduardo Pinto da Cunha, Sousa Lara, delegado do commercio da metropole, Francisco Maria Bacellar, delegado do commercio e agricultura da provincia de Angola, Paula Gomes, Henrique Taveira, representante da associação industrial de Lisboa, Leopoldo Mourão, representante da associação commercial do Porto, e Pereira de Magalhães, representante da associação industrial da mesma cidade.

A commissão executiva é constituida pelos srs. Tito de Carvalho, dr. Arthur Montenegro e engenheiro Terra Vianna, escolhidos pelo governo, e pelos delegados sr. Sousa Lara e Francisco Maria Bacellar.

Esta commissão e seguidamente a junta vão occupar-se dos trabalhos de installação e regulamentação de todos os serviços.

Devem começar brevemente os estudos definitivos e continuar o reconhecimento da linha desde o ponto a que chegou o sr. engenheiro Serrão com o sr. engenheiro Granger que vae partir para Benguella.

A installação da junta foi feita com solemnidade, presidindo o sr. ministro da marinha.

O sr. engenheiro Serrão, que tem sido um efficaz collaborador dos srs. Sousa Lara, Bacellar e outros negociantes de Africa, foi aggregado á commissão executiva como tecnico.

Caminho de ferro do Algarve.—Realisou-se a inspecção official da nova linha entre as estações de Algós e Poço Barreto em que se comprehende como obra d'arte importante a ponte da Mesquita.

A commissão era composta dos srs. engenheiros conselheiro Mattos, conselheiro Pires de Sousa Gomes, e Lourenço da Silveira. Seguiu do Barreiro para Tunes em comboio especial.

A estação do Poço Barreto fica a 4 1/2 kilometros de Silves.

A linha foi encontrada em condições de poder abrir-se á exploração, o que muito interessa a região atravessada permitindo que as mercadorias e passageiros de barlavento da provincia deixem de seguir para Mesines.

A abertura publica é no dia 19, sendo ligados com o ramal os quatro comboios ordinarios e havendo dois tramways que partem de Poço Barreto ás 6 e 20 da manhã e de Faro ás 4 e 25 da tarde.

O percurso total é de 13 kilometros, sendo as paragens desde Tunes: Alvalado (ap.) 3 kim.; Algós, 5; Sobrado (ap.) 7; Alcantarilha, 9; Lameira (ap.) 11; e Poço Barreto, 13. Os correios gastem 26 minutos e os mixtos e tramways 31.

No ultimo numero veio intercalada na noticia sobre este ramal uma outra sobre o ramal do Barreiro a Cailhas.

Os nossos leitores perceberam de certo que havia trapalhada e deslindaram a facilmente.

Rede do Estado—Tem reunido frequentemente o conselho de administração occupando-se de todas as questões que interessam resolver e especialmente — a mais importante — da que se refere ao abastecimento de carvão, visto o encarecimento continuo d'este combustivel.

Na ultima sessão foi resolvido fazer experiencias com authracite de S. Pedro da Cova e com o carvão do Cabo Mondego, para o que foram tomadas á respectiva empresa exploradora 50 toneladas.

Seria de um incalculavel beneficio para o paiz que este carvão, que nos consta ser de muito boa qualidade, fosse o adoptado não só nas nossas linhas ferreas, como em todas as industrias que teem que consumir este combustivel.

Outro assumpto que tambem foi tratado é o prolongamento do ramal de Silves a Portimão, resolvendo-se sollicitar do sr. ministro a approvação do projecto e começar-se, logo depois d'elle approvado, a sua construção.

Cintra á Praia das Maças—Estão quasi concluidos os trabalhos de gabinete do projecto d'esta linha, elaborados pelo sr. engenheiro Pinheiro Borges, seu concessionario, do qual temos a promessa de nos dar para o nosso jornal uma completa descripção d'este projecto, logo que elle esteja prompto.

Elevador Aurea Carmo.—Ja agora chamemos lhe assim que foi o nome com que a nossa *Gazeta* o baptizou. Pois este nosso afilhado vae ver a luz do dia do alto da sua elegante pyramide elevada na rua de Santa Justa, constituindo não só uma grande commodidade para o publico, ligando facil e comodamente a parte baixa com a alta da cidade, como um notabilissimo embelezamento que será admirado por todos.

A construção é elegante em extremo, como se vê da gravura que em tempo publicámos.

O governo já approvou o processo de concessão cujo contracto vae ser lavrado.

LINHAS ESTRANGEIRAS

Hespanha

Foi aberta á exploração a linha mineira de 4 kim. entre os azigos de ferro de *Matilola* e *Armaintigui* em *Guipuzcoa*. Está-se estudando outra linha que sirva as minas de *Arditurri*.

Está muito adeantada a linha de Gergal á estação do mesmo nome na via ferrea de *Linares a Almeria*.

Parece que a *Sociedad Valenciana* vae executar as obras de construção e prolongamento da sua linha de *Rafelbuñol a Sagunto*.

Está-se tratando de construir uma linha de *Astillao de Santander a Puerto Arce* com 12 kim. de comprimento, destinada ao transporte de minerios.

Para a construção da secção de *Valmaseda a Zorroza* e caes do *Nervion* da linha hulheira de *Robla a Valmaseda* fez-se uma emissão de obrigações de 5 % do typo de 95 pesetas. A emissão foi coberta e excedida, pagando-se as obrigações com o premio de 1 a 3,5 pesetas.

França

A situação das linhas ferreas francezas em 31 de dezembro ultimo era a seguinte:

	Linhas ferreas		
	geral	local	tremvias
Extensão explorada em 31 de dezembro de 1898 em kim.....	37 650	4 280	3 287
Aberta ao trafego em 1899	352	155	448
Extensão explorada em 31 de dezembro de 1898	38 002	4 435	3 735
Extensão concedida, em que foi declarada a utilidade publica, ou classificada em 31 de dezembro de 1898.....	43 373	5 694	5 026
Concessões definitivas em 1899....	9	462	883
" eventuaes em 1899	6	—	—
Extensão concedida em 31 de dezembro de 1899.....	43 376	6 156	5 909
Na Argelia			
Extensão explorada em 31 de dezembro de 1899	2 933	44	128
Abertura á exploração em 1899....	—	—	160
Concessões em 1899.....	—	—	25
Extensão concedida	3 472	—	249

Foi publicado um decreto fazendo algumas modificações na administração e exploração das linhas ferreas sobre estradas publicas.

O novo regulamento sobre os tremvias e linhas de interesse local estabelece varias prescripções no que respeita ás concessões, como ao funcionamento das locomotoras, ao estabelecimento da linha e natureza do material circulante, fixação de tarifas etc., etc.

Estes assumptos eram regulados pelo decreto de 1881, que actualmente se considerava imperfeito e incompleto.

Italia

Foi publicado ha pouco o relatorio do exercicio das linhas ferreas italianas em 1896.

Não se pôde dizer que seja uma publicação muito em dia.

D'elle se vê que a extensão das linhas em 31 de dezembro de 1896 era de 15 498 km; ou mais 19 280 do que em 1895.

A relação d'esta extensão com o numero de habitantes dá 4 953 m. por 10 000 habitantes. A relação para a superficie do territorio italiano ficou em 0,964 por kilometro quadrado.

O custo das linhas era n'aquella epocha 5 018 867,825 liras.

Havia 2 946 locomotoras, 8 536 carruagens, 50 441 wagons.

Os comboios tinham percorrido 65 703 163 km.

As receitas foram as seguintes:

Passageiros.....	103 538 559
G. V.....	20 928 577
P. V. accelerada.....	12 294 029
P. V.....	124 875 268
Taxa de trafego.....	2 457 619
Os passageiros foram	13 009 933

ou mais 435 089 do que em 1895.

Deduzidas as despesas, resulta o producto liquido de 79 901 699 liras ou mais 2 277 952 do que no anno anterior..

Inglaterra

A *Great Western* cobrou nos ultimos seis mezes do anno de 1899 5 537 995 libras st. Em igual periodo de 1898 a receita foi de 5 183 712 libras.

As despesas foram durante o mesmo tempo, respectivamente, 3 271 518 e 3 066 259 libras

Foi aberta á exploração em 12 do mez passado uma linha para minerio, de *Avonmouth* ao setimo tunnel de *Pituing* na *Great Western*. Tem 7 440 metros.

O Grande Central inglez teve de receitas, no ultimo semestre de 1899, 1 570 864 libras st. contra 1 395 712 que recolheu em igual periodo de 1898.

Companhia Nacional de Caminhos de ferro

Relatorio apresentado á Assembléa Geral

SENHORES ACCIONISTAS:

Cumprindo o disposto no art. 29.º dos estatutos, apresentamos á vossa illustrada apreciação o resultado da gerencia do anno de 1899.

Para maior facilidade no exame seguiremos o methodo adoptado nos relatorios anteriores, começando pela apresentação da conta do serviço de obrigações, referida a 31 de dezembro de 1899.

Passivo

Importancia do juro e amortização de obrigações em 31 de dezembro de 1898.....	206.482\$290
Importancia do juro do coupon 19, 30.268 obrigações.....	61:292\$700
Importancia do juro do coupon 20, 30.243 obrigações.....	61:242\$075
20 obrigações sorteadas para amortização no 2.º semestre de 1898.	1:800\$000
20 obrigações sorteadas para amortização no 1.º semestre de 1899.	1:800\$000
15 obrigações da 2.ª serie sorteadas para amortização no 2.º semestre de 1898 e 1.º de 1899.....	1:350\$000
	4:950\$000
	333:967\$065

Activo

Pagamento de 45 coupons n.º 9 a 555 réis...	24\$975
" " 102 " " 10 a " " ..	89\$910
" " 88 " " 11 a " " ..	48\$840
" " 96 " " 12 a " " ..	53\$280
" " 126 " " 13 a " " ..	69\$930
" " 130 " " 14 a " " ..	72\$150
" " 186 " " 15 a " " ..	103\$230
" " 320 " " 16 a 750 réis..	240\$000
" " 630 " " 17 a " " ..	472\$500
" " 3.469 " " 18 a " " ..	2:601\$750
" " 29.190 " " 19 a " " ..	21:892\$500
" " 26.330 " " 20 a " " ..	19:747\$500
" " 1.431 complementos dos coupons n.ºs 14 a 20 ás obrigações amortizadas ordinaria e extraordinariamente.....	1:877\$566
Pagamento de 55 obrigações sorteadas a 90\$000 rs.	4:950\$000
	52:244\$130

Pagamento de prestações das novas acções:

5.ª prestação de 45 acções a 1\$470 réis	66\$150
6.ª " " 102 " a " " "	238\$140
7.ª " " 88 " a " " "	129\$360
8.ª " " 96 " a " " "	141\$120
9.ª " " 126 " a " " "	185\$220
10.ª " " 130 " a 135 " "	17\$550
	777\$540

Saldo dos coupons a pagar em 31 de dezembro de 1899

280:945\$395
333:967\$065

O saldo por pagar em 31 de dezembro decompõe-se do seguinte modo:

Coupon n.º 11	48 obrigações a 555 rs	26\$640
" " 12	52 " a " "	28\$860
" " 13	120 " a " "	71\$595
" " 14	158 " a " "	87\$690
" " 15	170 " a " "	94\$330
" " 16	201 " a 750 rs.	150\$750
" " 17	255 " a " "	191\$250
" " 18	323 " a " "	242\$250
" " 19	1.078 " a " "	808\$500
" " 20	3.913 " a " "	2:934\$750
		4:636\$635

Por pagar em 31 de dezembro de 1899:

7.ª prestação de 48 acções a 1\$470 réis	70\$560
8.ª " " 52 " a " "	76\$440
9.ª " " 120 " a " "	189\$630
10.ª " " 158 " a 135 " "	21\$330
	357\$960

Juros de obrigações em conta especial (deliberação da assembléa geral de 28 de março de 1896)

275:950\$800
280:945\$395

No quadro, que immediatamente segue, está indicado o movimento que no anno findo houve nas obrigações da 1.ª e 2.ª séries, comprehendidas as amortizações ordinarias e extraordinarias, e as entregas das existentes em caução pelos credores da chamada divida fluctuante, nos termos dos respectivos contractos.

	1.ª serie	2.ª serie	Total
Numero de obrigações amortizadas até 31 de dezembro de 1899.....	335	1.899	2.234
Numero de obrigações em circulação	29.065	995	30.060
Numero de obrigações em deposito, garantindo o pagamento das prestações aos credores da divida fluctuante		5.302	5.302
Numero de obrigações entregues pelos credores da divida fluctuante.....		3.804	3.804
	29.400	12.000	41.400

Como vêdes no respectivo quadro é de 34:316\$940 réis a importancia a pagar aos credores concordados em cada um dos semestres dos annos de 1900, 1901 e 1902, correspondendo ás 18.ª e 23.ª prestações, sendo a ultima (a 24.ª — 1.º semestre de 1903) de 34:282\$584 réis.

A somma total em divida é de 240:184\$224 réis

Importancia das prestações

	1.º semestre	2.º semestre	Total do anno
Annos	Pagamento em 1 de abril	Pagamento em 1 de outubro	Réis
Anno de 1900..	34:316\$940	34:316\$940	68:633\$880
" " 1901..	34:316\$940	34:316\$940	68:633\$880
" " 1902..	34:316\$940	34:316\$940	68:633\$880
" " 1903..	34:282\$584	- \$-	34:282\$584
	137:233\$404	102:950\$820	240:184\$224

(Continua)

NOTAS VARIAS

Congresso de tremvias em Paris. — Estão fixados os dias 10, 11, 12 e 13 de setembro para as reuniões do congresso de tremvias, feito sob os auspícios da *Union internationale permanente des tramways de Bruxelles*.

Realisa-se portanto alguns dias primeiro do que o congresso internacional dos caminhos de ferro, cuja sessão inaugural deve ser no dia 15 do mesmo mez.

AVISOS DE SERVIÇO

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Ligação dos comboios com Porto-S. Bento

Desde 15 do corrente, fica completamente restabelecido o prolongamento até e desde a estação de Porto-S. Bento, dos comboios que, com motivo das medidas sanitarias haviam sido limitados até e desde a estação de Porto-Campanhã:

Comboios ascendentes		Comboios descendentes	
Chegadas a Porto-S. Bento		Partidas de Porto-S. Bento	
	Manhã		Manhã
N.º 15	7-42	N.º 18	4-0
" 1.503	9-5	" 2	8-15
" 1.503	9-40	" 1.506	10-0
" 17	10-45	" 60	10-35
	Tarde	" 1.508	11-12
" 1.507	12-15		Tarde
" 1.509	2-10	" 1.510	12-20
" 57	3-5	" 4	2-50
" 1.511	5-15	" 58	4-20
" 1.513	8-12	" 1.512	4-35
" 19	8-50	" 1.514	6-10
" 3	11-20	" 8	7-10
" 53	11-30		

Lisboa, 14 de março de 1900.

ARRREMATAÇÕES

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento de madeiras diversas

No dia 9 do proximo mez de Abril, pela 1 hora da tarde, na estação Central de Lisboa (Rocio) perante a comissão executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de madeiras de carvalho, casquinha, freixo, teca, pitch-pine e ulmo.

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, nos escriptorios da Companhia, 28 rue de Châteaudun.

Lisboa 8 de março de 1900

Leilão de remessas retardadas

Em 2 d'abril proximo futuro e dias seguintes ás 11 horas da manhã, por intermedio do agente de leilões, Snr. Casimiro Candido da Cunha, na estação principal d'esta companhia, em Lisboa, Caes dos Soldados, e em virtude do artigo 111 das disposições communs ás tarifas geraes de grande e pequena velocidade, em vigor nas linhas d'esta companhia, proceder-se-ha á venda, em hasta publica de todas as remessas com data anterior a 2 de fevereiro de 1900, bem como d'outros volumes não reclamados. Avisa-se, portanto, os consignatarios das remessas indicadas na junta relação e d'outras que, pela sua menor importancia, se não mencionam, de que poderão ainda retirá-las pagando o seu debito á companhia, para o que deverão dirigir-se ao engenheiro em chefe da exploração, na estação do Caes dos Soldados, todos os

dias não santificados até 31 de Março de 1900 inclusive, das 10 horas da manhã ás 3 horas da tarde Lisboa 14 de março de 1900.

684 de Granja a Porto P. 12 saccos de carvão 960 k., cons. Armazens Herminios.—4.142 de Figueira da Foz a Porto P. 4 caixas com garrafas vasias 245 k., Companhia das aguas das Pedras Salgadas.—25.779 de Lisboa R. a Castello Branco 11 saccos de carvão, 486 k., D. Joaquina Feriã.—3.174 de Alferrarede a Santarem 1 casco vasio. 116 k., Francisco Raymundo da Silva — 34.353 de Alcantara T. a Obidos, 20 saccos de adubos, 1.000 k., A. B. S. Martins. —1.564 de Lisboa P. a Torres Novas, 17 barris vasio, 940 k., Jeronymo & Rato. —98.589 de Porto A a Quintans, 2 caixas de petroleo, 74 k., João P. Santos. —26.015 de Torres Novas a Alhandra, 2 caixas figos seccos, 145 k., Perdigão & Teixeira. —75.744 de Porto P. a Alcantara T, 3 fardos tecidos, 350 k., A. J. Barros Junior — 76.583 de Porto P. a Lisboa P. 5 caixas vinho, 114 k., Serra & Manaças — 1.392 de Sabugal a Castello Branco, 2 fardos saccos vasio, 164 k., Manuel Gonçalves Neves. — 17.903 de Sabugal a Torres Novas, 40 saccos adubos 2.000 k., Antonio J. Ferreira.

Caminhos de ferro do Sul e Sueste

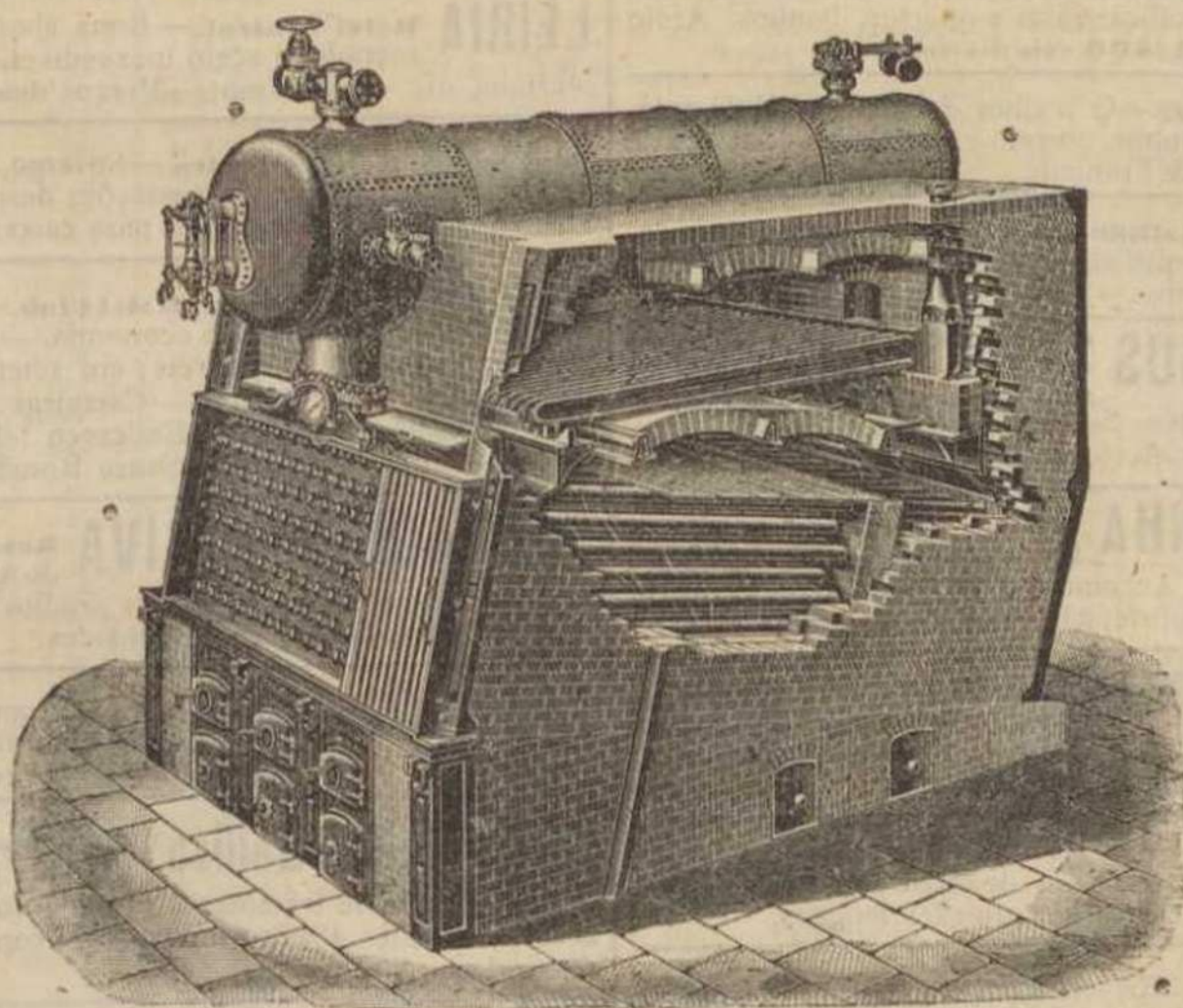
Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 22 de corrente, perante a direcção dos caminhos de ferro do Sul e Sueste, serão abertas as propostas que até a dita hora forem apresentadas para adjudicação do fornecimento de 10 chapas tubulares e 4 tra-zeiras de cobre.

O deposito provisorio para ser admittido a licitar, é da quantia de 50.000 réis, o qual será posteriormente elevado ao definitivo (5% do valor total da adjudicação) por aquelles concorrentes a quem essa adjudicação fôr feita, depositos que terão logar, o primeiro na thesauraria dos ditos caminhos de ferro, e o segundo na Caixa Geral de Depositos, á ordem da respectiva administração do caminho de ferro.

As condições da arrematação estão patentes na secretaria da direcção (largo de S. Roque. n.º 22) onde pôdem ser examinados nos dias uteis, desde das 10 horas da manhã até as 4 da tarde.

Lisboa, 5 de março de 1900.

CALDEIRA STEINMÜLLER



Referencias sobre 25 annos
de duração
de funcionamento

Instalações até 30.000 me-
tros quadrados
de superficie de aquecimento
para diferentes firmas

SOBREAQUECEDOR STEINMÜLLER

Priv. imp. all.—Adapta-se a todos os systemas de caldeiras.

L. & C. Steinmüller, Gummersbach. (Provincia rhenana.)

A maior fabrica de caldeiras tubulares da Allemanha.—Fundada em 1874

AGENDA DO VIAJANTE

Prevenimos os nossos leitores de que são estas as UNICAS casas que lhes recommendamos porque, praticamente, conhecemos o seu serviço

AIDE-MEMOIRE DU VOYAGEUR — Nous ne saurons recommander à nos lecteurs d'autres MAISONS, que celles indiquées ci-bas, car nous les connaissons PAR EXPERIENCE PERSONELLE.

- LISBOA** Rodolfo Beck. — Comissões e consignações. — Artigos de ferro, etc. — Rua dos Douradores, 21.
- LISBOA** C. Mahony & Amaral. — Comissões, consignações, transportes, etc. Vide annuncio na frente da capa — Rua Augusta, 70, 2.º
- LISBOA** José Francisco Canha. — Artigos de mercearia. — R. d'El-Rei, 43 e 45.
- LISBOA** João Maria Bravo. — Agente de importantes casas estrangeiras (correspondencia em francez, inglez, al-mão, hespanhol e italiano). Rua do Arsenal, 84.
- PORTO** João Pinto & Irmão. — Despachantes. — Rua Mousinho da Silveira, 134.
- PORTO** A La Ville de Paris. — Grande fabrica de corôas e flô-res artificiaes — F. Delport, successores. — Rua Sá da Bandeira, 249. — Filial em Lisboa: Rua Arco do Bandeira, 39, 1.º
- LISBOA** Braganza-Hotel. — Salons — Vue splendide sur la mer — Service de 1.º ordre. — Propr. Victor Sasseti.
- LISBOA** Hotel Durand. — Rua das Flôres, 71 — 1.ª class, English family hotel — Proximo de theatros e centro da cidade — Gabinete de leitura.
- LISBOA** Restaurante Tavares. — Cozinha de primeira ordem, almoços, à la carte; jantares de mesa redonda ou à la carte. Vinhos e todas as bebidas das melhores qualidades. Prop. Vicente Caldeira & Filho — Rua de S. Roque, 35 e 37. Numero telefonico, 450.
- 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. — Rua Entreparedes (Frente à Batalha). Serviço de 1.ª ordem, preços moderados. Frente do correio theatros; muito central — Propr. Lopez Munhós.
- PORTO** Grande Hotel America Central. — Um dos melhores da cidade, magnificas salas e quartos, banhos. Aceio e bom serviço. — 13000 a 13400 réis diários.
- PORTO** Hotel Frankfurt. — O melhor e mais central da cidade. — Salões, banhos, correio e telephone. — Serviço de 1.ª ordem. Propr. Adriano & François.
- ALGOBAÇA** Hotel Gallinha. — Aposentos commodos e extremamente aceados. Cozinha excellente. Carros para Vallado e mais pontos. — Propr., Antonio Sousa Gallinha.
- BRAGA-BOM JESUS** Grande Hotel — Grande Hotel do Elevador — Grande Hotel da Boa Vista. — Serviço de primeira ordem. Banhos completos. Serviço especial para diabéticos. Bons quartos. Luz electrica. Aceio e ordem. Preços modicos.
- CALDAS DA RAINHA** Grande Hotel Lisbonense. — Estabelecimento de primeira ordem em edificio proprio. Accommodações para familias. Cozinha esmerada e farta. — Proprietario, Vicente C. de Paramos.
- CALDAS DA RAINHA** Hotel Madrid — Magnifica situação. — Excellentes aposentos para familias. — Serviço de cozinha de 1.ª ordem sob a direcção do seu proprietario Domingos del Rio.
- CASCAES** Hotel Central. — De 1.º ordre — Cuisine et service français — Salles de lecture et de conversation — Gran confortable — On parle toutes les langues.
- CINTRA** Hotel Nunes. — Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diária, 13600 réis a 23000 réis. — Proprietario, João Nunes.
- CINTRA** Hotel Netto. — Serviço de primeira ordem, aposentos confortaveis e aceados, almoços e jantares, mesa redonda ou separada, magnificas vistas de terra e mar, casa de jantar para 100 pessoas. Preços razoaveis. — Proprietario, Romão Garcia Vinhas.
- LEIRIA** Antonio C. d'Azevedo Batalha. — Agente de transportes por caminho de ferro, comissões, etc.
- HAMBURGO** Augusto Blumenthal. — Comissões, transportes maritimos pelas mais importantes carreiras de vapores. — Serviço directo entre Hamburgo e Hespanha.
- MADRID** Cesar Fereal. — Agente commercial da Companhia dos caminhos de ferro. Transportes, comissões
- PARIS** Ad Seghers. — Representante de grandes fabricas da Belgica, Inglaterra, etc. — Rue de la Victoire, 56.
- VALENCIA D'ALCANTARA** D. Alejandro Campero. — Agente da alfandega na fronteira por parte da Companhia Hespanhola.
- VALENCIA D'ALCANTARA** Justo M. Estellez. — Agente internacional de adunas y trasportes.
- COIMBRA** Hotel dos Caminhos de Ferro — Praça 8 de Maio. — Estabelecimento de primeira ordem, no centro da cidade; cozinha abundante e esmerada, quartos confortaveis e inexcédível aceio, casa de banhos. Preços modicos. — Proprietario, José Gomes Ribeiro.
- ESTORIL** Hotel de Paris — Casa de 1.ª ordem. — Serviço esmerado. — Sala de reunião. — Bons quartos com esplendida vista, etc. — Bilhar, lawn tennis, croquet e outros jogos — Preços razoaveis. — Propr. Léon Lacam.
- FARO** Hotel Magdalena. — Esmerado aceio, preços commodos em bons aposentos; comida apurada e boa. Rua do Infante D. Henrique, 95. — Prop. Maria de Jesus Dias & Sobrinho.
- GUIMARÃES** Grande Hotel do Toural. — 15, Campo do Toural, 18. — Este hotel é sem duvida um dos melhores da provincia, de inexcédíveis commodidades, e aceio; tratamento recommendavel — Proprietario, Domingos José Pires.
- LEIRIA** Hotel Central. — Bons aposentos. — Tratamento esmerado e aceio inexcédível. — Carros para a Batalha Marinha, etc. — Restaurante — Preços modicos. — On parle français
- MAFRA** Hotel Moreira. — No largo, em frente do convento. — Bellas accommodações desde 15000 réis por dia até 17500. — Reducção de preços para caixeiros viajantes.
- NAZARETH** Grande Hotel Club. — As melhores commodidades e economia. — Preços: em agosto e outubro, de 15000 a 17200 réis; em setembro, desde 17200 réis; na succursal, desde 800 réis. — Carreiras de Riperts para as estações de Cella e Vallado. — Endereço telegraphico, Romão — Nazareth. — Propr. Antonio de Sousa Romão.
- SOBRADO DE PAIVA** Restaurante Hotel de Alfredo Augusto Ribeiro. — Este hotel installado n'um dos melhores predios da villa offerece aos seus hospedes as melhores commodidades.
- GRANADA** Hotel Victoria. — Proprietario, Frederico Iniesta. Sitio o mais central, proximo do commercio e dos theatros. Preços moderados. Central do caminho de ferro.
- SANTIAGO (Galliza)** Hotel Restaurante e Café Oriental. — Casa recommendavel pelo aceio e excellente tratamento, situada no centro da cidade. Bellas accommodações. Preços modicos. — Proprietarios, Christian Pfister Godenzi & C.ª
- SEVILHA** Grand Hotel d'Europe. — Plaza de S. Fernando, 10 Omnibus nas estações. Salão de leitura e musica. Accommodações para familias. Preços modicos. Fala se portuguez, francez, inglez, italiano e allemão. — Proprietarios, Ricca Hermanos.
- SEVILHA** Gran Fonda de Madrid. — Principal estabelecimento de Sevilha — Illuminação electrica — Luxuoso pateo — Sala de jantar para 200 pessoas — Banhos.

FABRICA

DE

H. SCHALCK, SUCCESSORES

Calçada do Casão → LISBOA

PREMIADO EM TODAS AS EXPOSIÇÕES

DEPOSITOS

LISBOA

PORTO

Rua da Magdalena, 17, 1.º | Rua da Fabrica, 25.

PRODUCTOS

Pregaria de ferro, cobre, zinco e latão, pregos de arame quadrado e redondo, carda de machinas, carda ingleza, brocha, tacha, cravinho, belmazes, etc. etc., Botões de metal finos e ordinarios, botões de fazenda de lã e seda, etc., etc. Colchetes de todos os tamanhos e qualidades. Capsulas para garrafas, boiões e frascos, em diversas côres e tamanhos.

ROYAL MAIL

Steam Packet Company

MALA REAL INGLEZA

Em 5 de março

O paquete **Thames**, para Pernambuco, Maceió, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres.

Para Cherbourg e Southampton

O paquete **Thames**, esperado em 22 ou 23 do corrente. Os vapores teem magnificas accommodações para passageiros. Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto, comida á portugueza, cama, roupa, propinas a criados e outras despesas. Para carga e passagens trata-se com os

AGENTES

Em Lisboa: — James Rawes & C.^a — R. dos Capellistas, 31, 1.º

No Porto: — W. G. Tait & C.^a — R. dos Inglezes, 23 1.º

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 1 de Março de 1900

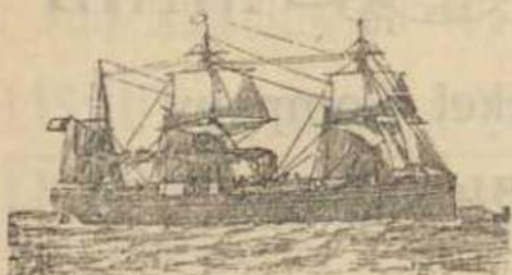
COMPANHIA REAL				Lisboa Povoas Lisboa				Alfarellos Porto Alfarellos				Faro Algez Faro			
C. Sodré Cascaes C. Sodré				Part. Cheg. Part. Cheg.				Part. Cheg. Part. Cheg.				Part. Cheg. Part. Cheg.			
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
6-15 m.	7-20 m.	6-35 m.	7-30 m.	12-40 t.	1-38 t.	1-50 t.	2-49 t.	3-3 t.	8-50 n.	8-20 m.	2-11 t.	8-15 m.	10-10 m.	5-40 m.	7-45 m.
7-45 m.	8-50 m.	7-35 m.	8-40 m.	3-5 t.	4-3 t.	4-10 t.	5-29 t.	4-50 t.	9-11 n.	9-20 m.	3-11 t.	4-20 t.	6-15 t.	1-45 t.	3-55 t.
9-10 m.	9-47 m.	8-10 m.	8-47 m.	4-45 t.	5-43 t.	6-35 t.	7-34 t.								
9-15 m.	10-20 m.	9-15 m.	10-20 m.												
10-40 m.	11-17 m.	9-55 m.	10-32 m.												
10-45 m.	11-50 m.	10-45 m.	11-50 m.												
12-15 m.	1-20 t.	11-25 m.	12-2 t.												
1-40 t.	2-17 t.	12-15 t.	1-20 t.												
1-45 t.	2-50 t.	1-45 t.	2-50 t.												
3-10 t.	3-47 t.	2-25 t.	3-2 t.												
3-15 t.	4-20 t.	3-15 t.	4-20 t.												
4-40 t.	5-17 t.	3-55 t.	4-32 t.												
4-45 t.	5-50 t.	4-45 t.	5-50 t.												
6-10 t.	6-47 t.	5-25 t.	6-2 t.												
6-15 t.	7-20 t.	6-15 t.	7-20 t.												
7-40 t.	8-17 n.	6-55 t.	7-32 t.												
7-45 t.	8-50 n.	7-45 t.	8-50 n.												
9-15 n.	10-20 n.	9-15 n.	10-20 n.												
10-40 n.	11-17 n.	9-55 n.	10-32 n.												
10-45 n.	11-50 n.	10-45 n.	11-50 n.												
12-25 n.	1-2 n.	11-25 n.	12-2 n.												
12-30 n.	1-35 n.	12-50 n.	1-31 n.												
C. Sodré Algez C. Sodré				Lisboa Porto Lisboa				Lisboa Pampilhosa Lisboa				Lisboa V. Franca Lisboa			
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
5-45 m.	6-10 m.	6-0 m.	6-20 m.	6-10 m.	7-17 m.	5-0 m.	5-59 m.	7-50 m.	8-23 t.	7-10 t.	7-58 t.	5-45 t.	7-4 t.	5-15 m.	6-39 m.
6-35 m.	6-55 m.	6-30 m.	6-55 m.	7-55 m.	9-2 m.	6-0 m.	7-1 m.	6-50 t.	7-12 t.	6-30 m.	7-18 t.	12-30 n.	1-55 n.	6-35 t.	8-59 n.
7-15 m.	7-40 m.	7-30 m.	7-50 m.	9-40 m.	10-45 m.	7-35 m.	8-39 m.								
8-50 m.	9-10 m.	8-0 m.	8-25 m.	10-55 m.	11-35 m.	9-15 m.	10-12 m.								
9-35 m.	9-55 m.	9-30 m.	9-55 m.	11-20 m.	12-27 t.	11-0 m.	11-59 m.								
10-15 m.	10-40 m.	10-30 m.	10-50 m.	1-0 t.	2-7 t.	1-5 t.	2-4 t.								
11-5 m.	11-25 m.	11-0 m.	11-25 m.	2-50 t.	3-57 t.	2-40 t.	3-44 t.								
11-45 m.	12-10 t.	12-0 t.	12-20 t.	4-40 t.	5-45 t.	4-10 t.	5-9 t.								
12-35 t.	1-45 t.	1-30 t.	1-55 t.	6-0 t.	7-8 t.	5-0 t.	6-40 t.								
1-15 t.	2-40 t.	2-0 t.	2-25 t.	7-45 t.	8-52 n.	6-20 t.	7-21 t.								
2-5 t.	3-10 t.	3-0 t.	3-20 t.	9-10 n.	10-17 n.	7-30 t.	8-34 n.								
3-35 t.	3-55 t.	3-30 t.	3-55 t.	10-45 n.	11-47 n.	9-10 n.	10-7 n.								
4-15 t.	4-40 t.	4-30 t.	4-50 t.	12-45 n.	1-52 n.	10-50 n.	12-5 n.								
5-5 t.	5-25 t.	5-0 t.	5-25 t.												
6-45 t.	6-10 t.	6-0 t.	6-20 t.												
7-15 t.	7-40 t.	7-30 t.	7-50 t.												
8-45 n.	9-10 n.	8-0 n.	8-25 n.												
9-35 n.	9-55 n.	9-30 n.	9-55 n.												
10-15 n.	10-40 n.	11-0 n.	11-25 n.												
C. SODRÉ P. ARCOS C. SODRÉ				Lisboa Porto Lisboa				Lisboa Figueira Lisboa				Lisboa V. Alcant. Lisboa			
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
8-5 m.	8-38 m.	8-50 m.	9-22 m.	6-35 m.	8-50 n.	4-0 m.	5-37 t.	5-15 m.	7-11 t.	5-55 m.	6-45 t.	8-30 m.	5-55 t.	8-15 m.	9-31 t.
				7-55 m.	11-20 n.	8-15 m.	11-45 n.	7-35 m.	2-54 t.	3-40 t.	11-45 n.	8-45 n.	7-0 m.	6-20 t.	5-42 m.
				8-30 m.	11-20 n.	2-50 t.	5-42 m.	6-31 t.	5-11 m.	11-15 n.	9-0 m.	10-30 n.	7-0 m.	6-20 t.	5-42 m.
				11-5 m.	11-25 m.	11-0 m.	11-25 m.								
				11-45 m.	12-10 t.	12-0 t.	12-20 t.								
				12-35 t.	1-45 t.	1-30 t.	1-55 t.								
				1-15 t.	2-40 t.	2-0 t.	2-25 t.								
				2-5 t.	3-10 t.	3-0 t.	3-20 t.								
				3-35 t.	3-55 t.	3-30 t.	3-55 t.								
				4-15 t.	4-40 t.	4-30 t.	4-50 t.								
				5-5 t.	5-25 t.	5-0 t.	5-25 t.								
				6-45 t.	6-10 t.	6-0 t.	6-20 t.								
				7-15 t.	7-40 t.	7-30 t.	7-50 t.								
				8-45 n.	9-10 n.	8-0 n.	8-25 n.								
				9-35 n.	9-55 n.	9-30 n.	9-55 n.								
				10-15 n.	10-40 n.	11-0 n.	11-25 n.								
Lisboa Sacavem Lisboa				Lisboa Guarda Lisboa				Lisboa Santarem Lisboa				Lisboa Entronec. Lisboa			
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
6-40 m.	7-24 m.	7-40 m.	8-24 m.	8-30 m.	12-50 n.	1-50 n.	3-31 t.	6-0 m.	8-38 m.	9-50 m.	12-35 t.	1-10 t.	5-28 t.	4-20 m.	9-5 m.
7-10 m.	7-54 m.	8-25 m.	9-11 m.	11-0 m.	10-30 n.	10-37 m.	4-0 t.	11-15 m.	1-41 t.	5-0 t.	7-42 t.	4-35 t.	8-35 n.	6-0 t.	10-10 n.
8-40 m.	9-24 m.	9-35 m.	10-19 m.												
9-30 m.	10-14 m.	10-30 m.	11-17 m.												
10-30 m.	11-14 m.	11-45 m.	12-29 t.												
11-30 m.	12-14 t.	12-30 t.	1-14 t.												
1-40 t.	2-24 t.	2-35 t.	3-19 t.												
7-55 t.	8-39 n.	9-0 n.	9-44 n.												
9-20 n.	10-4 n.	10-15 n.	10-59 n.												
10-37 n.	11-21 n.	11-35 n.	12-19 n.												

a) directos — b) pela linha do Oeste — c) Lisboa Caes dos Soldados — d) Porto-Campanhã — e) só aos domingos e dias sant. — f) às 3.^{as} e 6.^{as} feiras — g) às 2.^{as} e 6.^{as} feiras — h) só no dia 23 de cada mez — i) só às 4.^{as} e sabbados — j) às 2.^{as} feiras — m) às 5.^{as} e dom. — n) só aos sabbados. — o) não se faz aos sabbados. — p) às 3.^{as} feiras. — r) às 5.^{as} e domingos — s) só nos dias uteis.

Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFFICIAL

O vapor Gomes IV—Commandante Rocha Junior



SAHIRÁ no dia 1 de Abril, 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, 5.

Alberto Centeno & C.^a



Africa Oriental pelo canal de Suez, vap. all. **Herzog**, Sahirá a 23 de Março.
Agente, E. George, R. da Prata, 8, 2.^o



Africa Oriental pelo canal de Suez, vap. all. **Bundesrath**, Sahirá a 6 de Abril.
Agente, E. George, R. da Prata 8, 2.^o



Barcelona, Cette e Marselha vap. fr. **St. Simon**, Sahirá a 18 de Março.
Agentes, Henry Burnay & C.^a Rua dos Fanqueiros, 10.



Barcelona, Cette e Marselha, vap. fr. **St. Mathieu**, Sahirá a 19 de Março. Agentes Henry Burnay & C.^a Rua dos Fanqueiros, 10.



Bordeos, vap. fr. **Chili**, Esperado a 28 de Março.
Agentes Torlades & C.^a R. Aurea, 32, 1.^o



Cabo da Boa Esperança, vap. fr. **Amiral**, Sahirá a 31 de Março.
Agente, Augusto Freire, P. Municipio, 19.



Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres, vap. fr. **Cordillere**, Espera-se a 26 de Março.
Agentes Torlades & C.^a R. Aurea, 32, 1.^o



La Pallice, Liverpool (via Corunha) vap. ingl. **Iberia**, Sahirá a 16 de Março.
Agentes, E. Pinto Basto & C.^a Caes do Sodré 64, 1.^o



Lourenço Marques, e Beira, vap. fr. **Aube**, Sahirá a 31 de Março.
Agente, Augusto Freire, P. do Municipio 19.



Liverpool, vap. port. **D. Amelia**, Sahirá a 20 de Março.
Agente João Patricio Alvares Ferreira, R. dos Bacalhoeiros, 135, 1.^o



Madeira, St.^a Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa (Praia), S. Jorge (Vellas) Caes do Pico e Fayal, vapor port. **Funchal**, Sahirá a 20 de Março. Agente Germano Senão Arnaud. Caes do Sodré, 84, 2.^o



Pernambuco, Bahia, Victoria, Rio de Janeiro e Santos vap. all. **Pelotas**, Sahirá a 21 de Março.
Agente, E. George, R. da Prata 8, 2.^o



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vap. all. **Patagonia**, Sahirá a 4 de Abril.
Agente, E. George, R. da Prata, 8, 2.^o



Serra Leão, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Ayres vap. ingl. **Clyde**, Sahirá a 20 de Março.
Agentes, James Rawes & C.^a, R. dos Capellistas, 31, 1.^o



Rio de Janeiro e Santos vap. all. **Itaparica**, Sahirá a 28 de Março.
Agente E. George, R. da Prata, 8, 2.^o



Rio de Janeiro e Santos, vap. all. **Antonina**, Sahirá a 11 de Abril.
Agente, E. George, R. da Prata, 8, 2.^o



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Ayres, Valparaíso e mais portos do Pacifico, vap. ingl. **Orellana**, Sahirá a 21 de Março. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a Caes do Sodré, 64, 1.^o



S.^{te} Nazaire, Anvers e Havre, vap. fr. **St. Barnabé**, Sahirá a 16 de Março.
Agentes, Henry Burnay & C.^a Rua dos Fanqueiros, 10.



S. Thiago, Principe, S. Thomé, Cabinda, St.^a Antonio do Zaire, Ambrizete, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela, Mossamedes, Bahia dos Tigres e Porto Alexandre, vap. port. **Ambaca**, Sahirá a 21 de Março. Empresa Nacional de Navegação, R. da Prata, 8, 1.^o

SALON ROUGE

46, Rua Ivens, 48

EXPOSIÇÃO DO PANOPTICUM UNIVERSAL

Semana de 15 a 21 de março nova serie de

50 ESPLENDIDAS VISTAS DA RUSSIA 50

Todos os dias das 2 horas da tarde á meia noite

Entrada 120 réis

Os engenhososapparelhos Auto-Estereoscopios

Onde o publico pela modicissima quantia de 20 réis, poderá admirar os mais bellos quadros.

Na proxima semana O BIOGRAPHE PARISIEN

O mais aperfeçoado apparelho do photographia animada que se tem exhibido em Portugal

M. Gonsalves

CIRURGIÃO-DENTISTA

CONSULTORIO—R. NOVA DO ALMADA, 69

RESIDENCIA—LARGO DO CALVARIO, 22, 2.^o

LISBOA