

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: Antwerpia, 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. CRETÉY. — 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

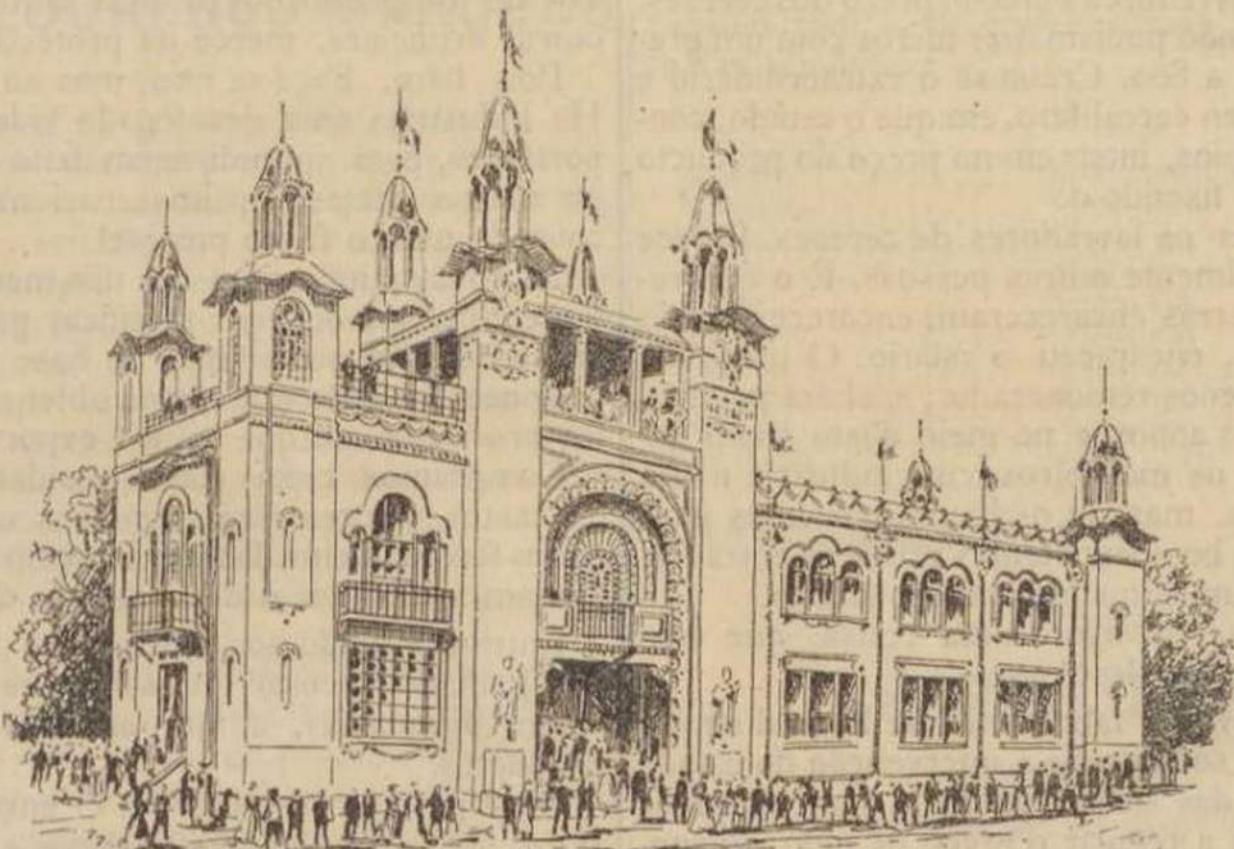
Tarifa especial n.º 10 G. V. dos Caminhos de ferro
do Minho e Douro — transporte de excursionistas.

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
83
83
84

SUD-EXPRESS.....	84
COMBOIOS ESPECIAIS.....	84
O NOSSO BRINDE DE 1900.....	85
EXPOSIÇÃO DE PARIS (Illustrado).....	85
UMA EXCURSÃO INCIDENTE.....	86
ATRAVEZ D'AFRICA.....	87
RELATÓRIOS 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 portuguesa e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hispano- níos.....	87 a 89
COMMERCIO PORTUGUEZ.....	90
CYCLISMO.....	90
LINHAS PORTUGUEZAS — Benguela — Caminho de ferro do Algarve — Ele- vador Aurea-Carmo.....	90
LINHAS ESTRANGEIRAS — Hespanha — França — Itália — Inglaterra.....	91
COMPANHIA NACIONAL DOS CAMINHOS DE FERRO — Relatório de Conse- lho de Administração.....	91
AVISOS DE SERVIÇO.....	92
ARREMATAÇÕES.....	93
AGENDA DO VIAJANTE.....	94
ANNUNCIOS.....	95
HORARIO DOS COMBOIOS EM 16 DE MARÇO DE 1900.....	95
VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA.....	96



Exposição de Paris — Os pavilhões estrangeiros — Bulgaria

INDUSTRIA E AGRICULTURA

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

Só nos surprehende que o movimento iniciado não fosse mais espontaneo e natural, sendo necessário 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 concorrencia lhe não reduz os lucros ou acarreta crises, como a que se está dando nos tecidos de lá.

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

O nosso jornal, tendo por principal missão a de se ocupar 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 estimarianos 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 pôdem 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 transaccções internacionaes, e ter um commercio estrangeiro de 800 milhões sterlinos.

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 afirmar que n'isto de protecção é necessário distinguir e ponderar bem, quaes as cousas que devemos fomentar e favorecer, e quaes as que porventura será necessário 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 sucede 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, interveem 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-económico.

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

Pelo mesmo motivo os fabricantes de lás e d'aqui a pouco os d'algodões sollicitarão a intervenção do estado no preço de metro das suas fazendas, e ahí teríamos commissões officiaes a regular o preço de tudo, ou aumentar o preço de tudo. Isto não é sciencia económica, 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 estranhos. Tudo para o trabalho nacional, clamava-se. Não deve comprar-se fóra o que entre nós se pôde fabricar, repetia-se.

Indo atraç 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 lava; 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, emitir inscrições e nomear commissões; quiz de repente converter-se n'um paiz industrial, e desatou a proteger todas as industrias fabrís, 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 enfesadas.

E assim temos estado, mandando vir de fóra as ma-chinas 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 lás e os algodões quasi todos, as drogas e substancias chimicas 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 veiu dar.

Compramos o trigo, compramos o assucar e até o chá que vai 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 utilizam 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 convém sacrificar para que se possa fazer reducções que sirvam de base nos accordos internacionaes, quando queiramos obter mercados para aqueles 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 enselho é asado; já houve a lição d'uns poucos d'annos e pôde 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 pôde 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 agrícolas.

E na propria agricultura, como nem todos os terrenos se prestam a todas as culturas, convém aproveitar os predicados 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 produtos de exportação nos tratados de commercio, presta-se um grande beneficio á collectividade, a despeito de clamares 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 producção dos vinhos de varzea é, a nosso ver, 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 producção e para as vinhas d'encosta, que estão em condições bem diversas pois aproveitam terrenos impropios 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 aterrarr, 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 província, que comprovavam bem a necessidade da sua realização, os quaes tiveram a honra de ser archivados, talvez sem serem lidos. Até parece um sonho!!

Creio que foi á iniciativa das auctoridades locaes que se deve o emprehendimento 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 Neerlandesa do kim. 1 da linha ferrea, e os pertencentes a particulares na encosta da cidade alta.

A superficie a aterrarr é de 750.000 m^3 .

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 extraídas 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 aterrarr 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 compõe 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 m^3 .

— 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, foras 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	66:320.205
Setembro	55:202.268	54:306.215
Outubro	89:341.208	46:286.699

Por hoje nada mais.

J. M. COSTA

PARTE OFICIAL

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 portugueses, concessionaria do caminho de ferro da Beira Baixa, apresentado a conta de liquidação 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 203,71349;

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 acordo e com o parecer de 22 do corrente mez do conselho technico de obras publicas:

Ha por bem aprovar a referida liquidação na importancia de 187.750.120 réis, sendo esta liquidação considerada provisoria,

nos termos da alínea 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 187.750³ 120 réis.

Paço, em 28 de fevereiro de 1900. — *Elyno 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.^o, concessionario de uma ponte caes na estação do Barreiro, dos caminhos de ferro do sul e sueste, pedindo prorrogação por mais tres meses do prazo, que, por portaria de 18 de novembro ultimo, lhe foi fixado para dar começo aos trabalhos de construcção da referida ponte-caes, prazo 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 efeitos, a mencionada concessão.

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

Ministerio da Marinha e Ultramar

Direcção geral do ultramar

3.^a Repartição

2.^a Secção

Estando completa a organisação da junta administrativa do caminho de ferro de Benguela, 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 Benguela, 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 prometemos, damos hoje em anexo 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 quais o publico pode regular-se á vista do exemplar que hoje lhe fornecemos.

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

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

O § 2.^o trata das companhias que se destinam a espectáculos públicos; 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 deprehende da nota que diz respeito ao prazo 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 carroagens 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 carroagens, que a 550 réis custam por kilómetro 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 disso, a vantagem do comboio especial.

SUD-EXPRESS

Parece que breve se fará a mudança do horario d'este comboio, conforme já aqui dissemos, 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 accelerem 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 francesa 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 ESPECIAIS

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, fenômeno que se espera atraírá 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 rápidos 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 rápidos 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 tem sobretaxa viajando-se na carroagem de 1.^a classe, mas viajando-se no «sleeping-car», tem 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 annunciamos no numero passado de lhes offerecermos, como brinde, á sorte, uma viagem completa a Paris, constituída 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 forma 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 efeito, 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 offereceremos ser-lhe-ha mesmo superior, muito superior até, porque, quantas commodidades, facilidades, diversões, tudo que por qualquer forma puderemos 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 vai áquella cidade; não lhe faltará apresentações, recomendações 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 forma 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, dessemos 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 realizará depois de 1 de julho. Os quinze dias de percurso são nos necessarios para organizar as nossas combinações, saber quais os desejos do assignante premiado, obter os bilhetes, formular instruções e finalmente preparar tudo para o nosso estimado viajante.

EXPOSIÇÃO DE PARIS

OS PAVILHÕES ESTRANGEIROS

Vamos começando com a descrição das instalações especiaes — pavilhões, segundo a terminologia exposicionista — dos diversos paizes, no grande concurso que d'aqui a dois meses abrirá na capital francesa, começando pelas nações pequenas, que nem por isso deixam de nos apresentar uns deliciosos spicimens do estyo

das suas construções e do sciencia dos seus archiectos.

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 archiecto frances M. Saladin que se inspirou no estylo das construções mais typicas do valente principado.

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

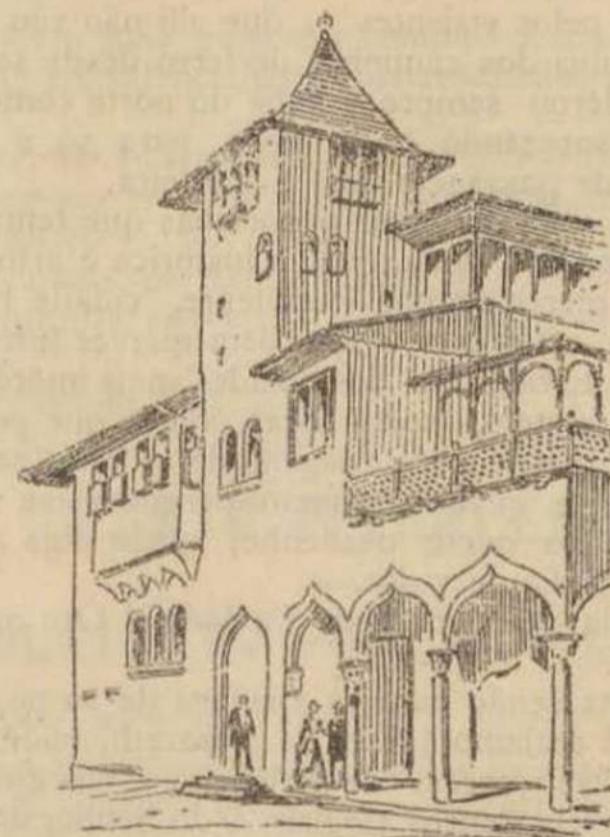
Não é vasta a construções, mas foi bem aproveitada a area que occupa 30^m por 10^m. O corpo principal é coberto por um terraço e flanqueado por 6 torres quadradas, 4 das quais correspondem á larga porta d'entrada. Installar se ha ahi um restaurante bulgaro e uma orchestra de tziganos.

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 parecem estarem pedindo sinos para saudarem a sua independencia, ou desligamento da Turquia com o auxilio amigo da Russia.

Os expositores são já 535. Enviam 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 pitoresco este pavilhão projectado pelo archiecto Charles Panek da Silesia austriaca.

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

tradição mourisca deixou vestígios perduráveis. O edifício 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 paizagens 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 bosniano; à entrada estão as colecções mineiras e productos florestais e um restaurante.

No 1.º andar são as exposições de obras públicas e outras, e as dependências do comissariado 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 disfruta, já pelo confortável alojamento, já por encontrar amigos, conhecidos ou mesmo estranhos que o tratem amavelmente e lhe facultem os meios de apreciar o local.

Mas com quanto de tudo isto eu tivesse em Elvas, onde fui parar a um hotel muito razoável 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 ocupar-me mais profusamente d'ella do que é costume n'estas fugitivas notas.

E tanto mais que necessário 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 princípio 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 castelo de Almourol, uma reliquia histórica e artística de verdadeiro merecimento; Portalegre, cidade bastante interessante, pitoresca 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 único espectáculo são cascas de melancias e uns cirios bem pouco notáveis; outros elogiam a do Senhor da Pedra, onde uma multidão enorme se acotovella e bebe vinho e joga o pau e... outras consequências.

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

grande aglomeração 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'Olivanca, assim chamada por ser a que defronta com esta cidade hspanhola 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 vai do lado d'Extremoz, passa no sitio da Piedade, onde vê á direita a egreja d'este nome, onde a piedade anualmente deposita numerosos obulos que se transformam em riqueza considerável pelo seu grande valor.

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

E' verdadeiramente maravilhoso o efeito d'aquelle enorme terreno, todo bem iluminado, 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 trajes; as musicas tocando, uma enorme profusão de fogos de cores formando quasi que seguidamente uma abobada brillante que parece sustentada pelo alto arveredo 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 civilisação d'aquelle povo na maior parte gente da borla, como se chama aos homens dos campos, fazem que a boa ordem se mantenha inalterável.

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

E' também este um dos característicos d'Elvas: não ha cidade de província 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 reúne a sociedade elegante, que a ha alli e constituída 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 quilómetros e n'alguns pontos 30 metros d'altura.

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

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

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

Como o artigo vai longo, tenho que reservar para outro o muito que ha que dizer ainda sobre Elvas, deixando o leitor a cismar se a lei do sello, o nosso maior flagello, teria também 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 diárias que o sr. ministro da marinha vai 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 próprio ministro, segundo cremos, o saberá também, porque, ao que nos consta de boa fonte, há 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 às 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 produto dado pelo governo, estão em mãos de muitos estrangeiros, negociaveis como são nos mercados inglezes, franceses, belgas e allemães.

Em Londres funcionam os *trustees* que tomaram a si o pagamento do *coupon* e ao que nos consta também 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 difícil, rastejando pelo impossivel.

A anunciada 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 aumento 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 líquidos da exploração foram pois 26:498:851, cerca de 5 contos mais do que em 1898. O coifficiente 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 693:388 réis contra 643:260.

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

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 aumento 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 marítimos, devida, segundo a phrase do relatorio «à epidemia ou andaco que apareceu 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 também inferior em 5:530:000 réis.

O fundo de reserva, que era de 302:266:000 réis, foi aumentado 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.—Neste caso reclamar é inutil.»

As conclusões da comissão de contas são:

«1.º, que aproveis os actos, contas e balanço, respectivos à gerencia de 1899.

2.º, que dos lucros líquidos para dividir, de 100:278:634, se distribua oportunamente 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 negócios da Companhia.

4.º, que louveis também 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 autorizada a abonar aos empregados da Companhia um mez dos respectivos vencimentos.»

Fiação de Thomar

Tambem esta prospera companhia viu em 1899 aumentar 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 62:580:000.

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 ocupar-nos terminou por um facto sempre importante na vida económica de todas as nações, e muito mais n'aquelas 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.º Que as receitas totaes do thesouro arrecadadas na gerencia

de 1898-1899, sem distinção de exercício, com exclusão de empréstimos, foram superiores às do ano económico anterior de 1.581.600\$547 réis; e que as despesas, tanto ordinárias como extraordinárias, de 1898-1899, em comparação das da gerencia anterior, foram inferiores de 2.665.335\$814 réis;

2.º Que por esse motivo o *deficit* da gerencia de 1898-1899 foi inferior de 4.247.026\$361 réis ao da anterior.

3.º Que o aumento das receitas totaes proveiu do accrescimo 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 adeantamento de pagamentos para se evitar o addicional extraordinario de 5 por cento, estabelecido por lei de 25 de junho de 1898;

4.º Que em relação a 1877-1878 houve o aumento nas receitas de 20.137.600\$727 réis, e nas despesas de 18.076.821\$544 réis; e em relação a 1887-1888 o aumento nas receitas foi de réis 7.457.031\$547, e de 7.999.837\$458 réis nas despesas;

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

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

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

«Aplicação do *imposto de rendimento*, criado pela lei de 1889, a todos os lucros líquidos realizados por sociedades anonymas, bancos, empresas ou quaequer 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 esperança 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 relatorio do intelligent ministro deixa-nos desanimados e prevendo peiores dias de agruras para o contribuinte. Lastimamol-o.

*

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

Valeu para evitar maior saída a boa quantidade de papel oferecido, vindo do Brazil em consequencia da melhoria 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, cera 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 contrecoeur 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 parce qu'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 recueil. 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 inquiétait. 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 cotonnons 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
Déférence 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. générale française de Tramways.

Les sociétés métallurgiques prennent leur part de la hausse, mais ce n'est rien par rapport à l'emballage 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 1/16	Desconto no Banco de Portugal.
» cheque ...	36 9/16	36 1/2	5 1/2 %
Paris 90 d/v	778	779	No mercado
» cheque	780	782	Agio Buenos Ayres
Berlim 90 d/v	314	316	227
» cheque	320	321	Cambio do Brazil
Francfort 90 d/v ...	314 1/2	316 1/2	8 5/32
» cheque	320 1/2	321 1/2	Premio da libra
Madrid cheque	950	980	2 \$120

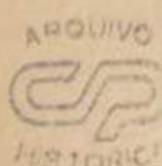
Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS	MARÇO															
	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	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Acções 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	-	-	-		
" 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. 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. Real 3% 1.º grau	77.500	77.500	-	77.500	-	77.700	-	77.600	77.800	-	77.800	-	-	-		
" " 3% 2.º grau	-	-	-	22.600	22.600	22.600	22.600	-	22.600	-	22.600	-	22.600	-		
" C. 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	21,15	24,30	24,02	24	24	23,77	24	24,30	24,25	24,60	24,50	24,10	-	-	-	
Acções Comp. Real	68	68	70	-	70	69,50	68,50	68	68	70	-	72	-	-	-	
" Madrid Caceres	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. 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. Beira Alta	-	-	82,50	82	81,75	81,50	81,75	82	-	-	-	-	-	-	-	
" Madrid Caceres	-	-	-	108	110	111	-	111	-	109	-	108	-	-	-	
" N. Hesp. (1.º 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 portugueses e hespanhóis

Linhos	Período de exploração	1900		1899		Totais desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totais	Kilom.	Totais	Kilom.	Réis	Réis	Réis
COMPAGNA PORTUGAL	de 8			Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
Antiga rede e nova não garantida	19 25 Fev.	693	63.744.000	91.982	693	67.035.108	96.731	540.312.000	561.363.213
	26 4 Mar.	-	63.853.000	92.139	-	68.873.528	99.384	604.165.000	630.236.741
Nova rede garantida	19 25 Fev.	380	7.695.000	20.250	380	8.060.892	21.212	61.717.000	64.922.787
	26 4 Mar.	-	7.633.000	20.086	-	8.271.472	21.766	69.350.000	73.194.259
Sul e Sueste	29 4 Fev.	475	16.207.880	34.121	475	17.068.334	35.933	83.504.400	90.627.014
	5 11	-	16.020.750	33.727	-	19.802.135	41.688	99.525.150	110.429.149
	12 18	-	13.514.690	28.451	-	14.069.970	29.620	113.039.840	124.499.119
Minho e Douro	-	-	353	-	-	353	-	-	-
Beira Alta	29 4 Fev.	253	6.825.670	26.978	253	5.960.566	23.559	31.380.648	27.696.430
	5 11	-	5.610.203	22.174	-	4.529.980	17.905	36.990.851	32.226.410
	12 18	-	4.515.270	17.846	-	4.671.961	18.466	41.506.121	36.898.371
Nacional—Mirandella e Vizeu	22 28 Jan.	1)	1.526.958	14.542	105	1.262.003	12.019	5.811.038	5.498.340
Guimarães	22 28 Jan.	34	1.245.635	36.636	34	1.290.350	37.951	5.	

COMMERCIO PORTUGUEZ



Importação e exportação por classes da pauta de Janeiro a Setembro

Importação para consumo	(Valores em mil réis)	
	1899	1898
I — Animaes vivos.....	1.448.443	2.284.743
II — Materiais 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 — Animaes vivos.....	2.213.781	2.655.056
II — Materiais primas para as artes e industrias.....	3.740.713	3.878.027
III — Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.....	1.906.415	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 incluido n'este quadro o valor do oiro 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 velocípedes 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 possuido 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 exagerado 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, sobreçarregar 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 consentem.

LINHAS PORTUGUEZAS

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

Pôde dizer-se que tardou mas que em compensação veiu 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 província 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 comissão 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 comissão e seguidamente a junta vão ocupar-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 vai partir para Benguela.

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 agregado á comissão executiva como technico.

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

A comissão 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 atraçada permitindo que as mercadorias e passageiros de barlavento da província deixem de seguir para Mêssines.

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: Alvaledo (ap.) 3 km.; Algôs, 5; Sobrado (ap.) 7; Alcantarilha, 9; Lameira (ap.) 11; e Poço Barreto, 13. Os correios gastam 26 minutos e os mixtos e tramways 31.

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

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

Rede do Estado — Tem reunido frequentemente o conselho de administração ocupando-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 combustível.

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 incalculável 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 tem que consumir este combustível.

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 aprovado, a sua construção.

Cintra á Praia das Maçãs — 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 descrição d'este projecto, logo que elle esteja pronto.

Elevador Aurea Carmo. — Ja agora chamemos lhe assim que foi o nome com que a nossa *Gazeta* o baptisou. 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 construcção é elegante em extremo, como se vê da gravura que em tempo publicámos.

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

LINHAS ESTRANGEIRAS

Hespanha

Foi aberta á exploração a linha mineira de 4 km. entre os azigos de ferro de *Matiloa* e *Armaírtigui* em *Guipuzcoa*. Está-se estudando outra linha que situa as minas de *Arditúrrri*.

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 *Astilla de Santander* a *Puerto Arce* com 12 km. de comprimento, destinada ao transporte de minérios.

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 tipo 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 francesas em 31 de dezembro ultimo era a seguinte:

	Linhas ferreas		
	geral	local	tremvias
Extensão explorada em 31 de dezembro de 1898 em km.....	37 650	4 280	3.287
Aberta ao tráfego 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	402	883
" eventuais 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 públicas.

O novo regulamento sobre os tremvias e linhas de interesse local estabelece varias prescrições 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 1895 era de 15.498 km; cu 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, 50.444 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. acelerada.....	12.294.029
P. V.....	124.875.268
Taxa de tráfego.....	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 meses do anno de 1899 5.637.995 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 minério, 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. 29º 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 relatórios anteriores, começando pela apresentação da conta do serviço de obrigações, referida a 31 de dezembro de 1899.

Passivo

Importância do juro e amortização de obrigações em 31 de dezembro de 1898..... 206.482\$290

Importância do juro do coupon 19, 30.268 obrigações..... 61:262\$700

Importância do juro do coupon 20, 30.243 obrigações..... 61:242\$075 122:534\$775

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 série 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

" " 162 " 10 a " " 80\$910

" " 88 " 11 a " " 48\$840

" " 96 " 12 a " " 53\$280

" " 126 " 13 a " " 60\$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.º 14 a 20 ás obrigações amortisadas 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 " " 162 " 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

Saldos dos coupons a pagar em 31 de de-

zembro 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\$600

" " 15 170 " a " " 94\$350

" " 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 imediatamente segue, está indicado o movimento que no anno findo houve nas obrigações da 1.ª e 2.ª séries, compreendidas as amortizações ordinárias e extraordinárias, e as entregas das existentes em caução pelos credores da chamada dívida fluctuante, nos termos dos respectivos contratos.

	1.ª série	2.ª série	Total
Numero de obrigações amortisadas 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 depósito, garantindo o pagamento das prestações aos credores da dívida fluctuante		5.302	5.302
Numero de obrigações entregues pelos credores da dívida fluctuante.....		3.804	3.804
	29.400	12 000	41.400

Como vêdes no respectivo quadro é de 34:316\$940 réis a importância 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 dívida é de 240:184\$224 réis

Importância das prestações

Annos	1.º semestre	2.º semestre	Total do anno
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 mês.

AVISOS DE SERVIÇO

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Ligaçao 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 sanitárias haviam sido limitados até e desde a estação de Porto-Campanhã:

Comboios ascendentes

Chegadas a Porto-S. Bento

	Manhã		Partidas de Porto-S. Bento	
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	
" 1.507.....	12-15	" 1.508.....	11-12	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 commissão 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, Sr. Casimiro Cândido 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 volums 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 retiral-as 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 inclusivè, 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 vasas 245 k., Companhia das aguas das Pedras Salgadas.—25.779 de Lisboa R. a Castello Branco 11 saccos de carvão, 486 k., D. Joaquina Ferrião.—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 vasos, 940 k., Jeronymo & Rato. — 98.589 de Porto A a Quintans, 2 caixas de petroleo, 74 k., João P. Santos. — 2605 de Torres Novas a Alhandra, 2 caixas figos secos, 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 vasos, 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

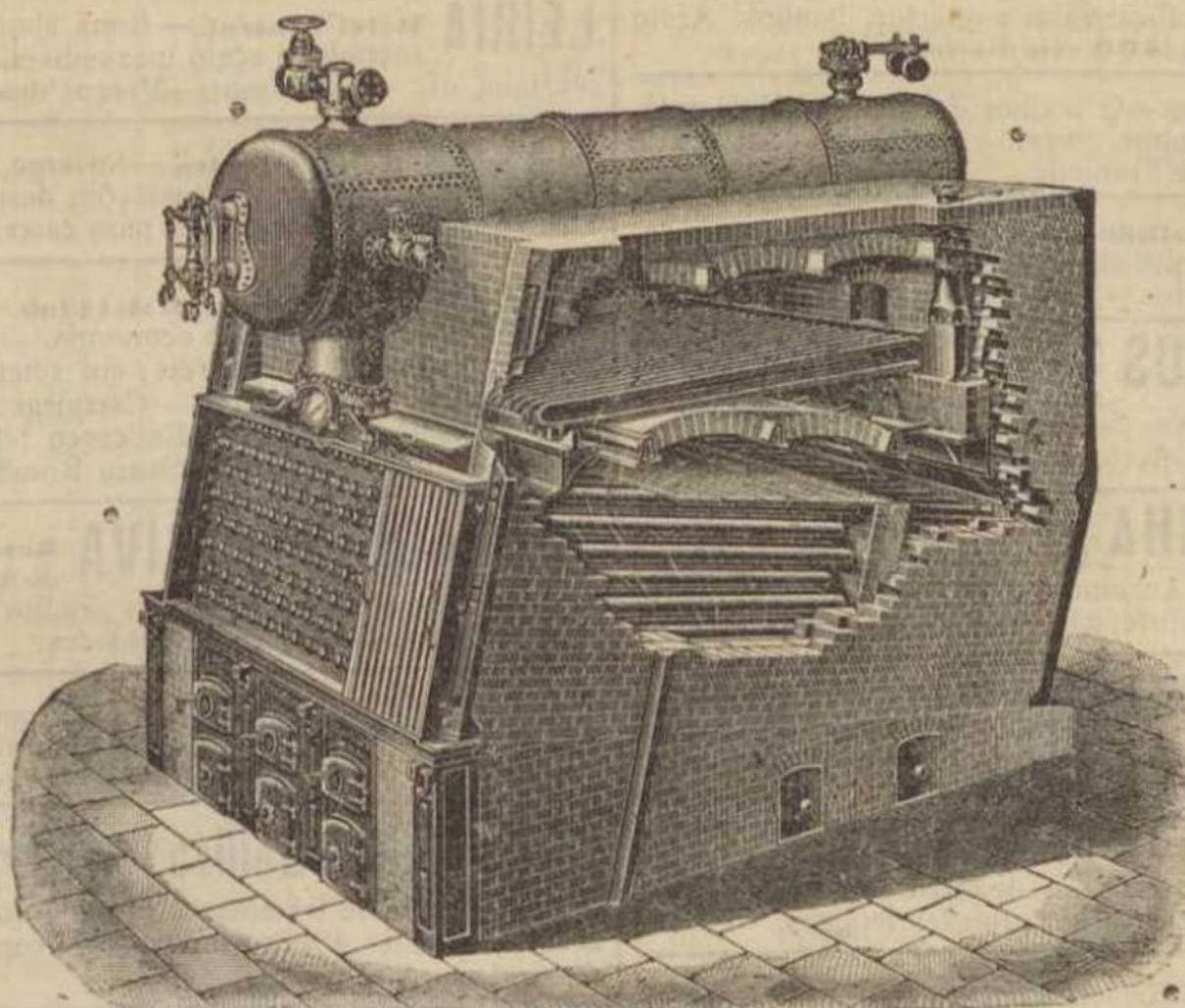
Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 22 de corrente, perante a direcção dos caminhos de ferro do Sul e Sueste, serão abertas as propostas que até a dita hora forem apresentadas para adjudicação do fornecimento de 10 chapas tubulares e 4 trazeiras de cobre.

O deposito provisorio para ser admittido a licitar, é da quan-
tia 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 pri-
meiro na thesouraria 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



Installações até 30:000 metros quadrados
de superficie de aquecimento
para diferentes firmas

Referencias sobre 25 annos

de fabricação
de funcionamento

SOBREAQUECEDOR STEINMÜLLER

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

L. & C. Steinmüller, Gummersbach. (Província 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-MÉMOIRE DU VOYAGEUR — Nous ne saurons recommander à nos lecteurs d'autres MAISONS, que celles indiquées ci-bas, car nous les connaissons PAR EXPÉRIENCE PERSONNELLE.

LISBOA **Redolfo 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.** — Arugos 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 fábrica de corôas e flores artificiales — F. Delport, sucessores. — 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. — Prop. Victor Sasseti.

LISBOA **Hotel Durand.** — Rua das Flôres, 71 — 1^o class, English family hotel — Proximo de theatros e centro da cidade — Gabinete de leitura.

LISBOA **Restaurante Tavares.** — Cosinha 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. Número telephonico, 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.^o ordem, preços moderados. Frente ao correio, theatros; muito central — Prop. Lopez Munhós.

PORTO **Grande Hotel America Central.** — Um dos melhores da cidade, magnificas salas e quartos, banhos. Aceio e bom serviço. — 15000 a 15400 réis diarios.

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

ALCOBAÇA **Hotel Galinha.** — Aposentos commodos e extremamente aceados. Cozinha excellente. Carros para Vallado e mais pontos. — Prop., 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. Accomodações para famílias. Cozinha esmerada e farta. — Proprietario, Vicente C. de Paramos.

CALDAS DA RAINHA **Hotel Madrid** — Magnifica situação. — Excellentes aposentos para famílias. — Serviço de cozinha de 1.^o 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. Diárias, 15600 réis a 25000 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, Ron.ão Garcia Vinhas.

LEIRIA **Antonio C. d'Azevedo Batalha.** — Agente de transportes por caminho de ferro, commissões, etc.

HAMBURGO **Augusto Blumenthal.** — Comissões, transportes marítimos pelas mais importantes carreiras de vapores. — Serviço directo entre Hamburgo e Hespanha.

MADRID **Cesar Fereat.** — Agente commercial da Companhia dos caminhos de ferro. Transportes, commissões

PARIS **Ad Seghers.** — Representante de grandes fábricas 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 inexcedivel aceio, casa de banhos. Preços modicos. — Proprietario, José Gomes Ribeiro.

ESTORIL **Hotel de Paris** — Casa de 1.^o ordem. — Serviço esmerado. — Sala de reunião. — Bons quartos com esplendida vista, etc. — Bilhar, la Wntennis, croquet e outros jogos — Preços rasoaveis. — Prop. 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 província, de inexcediveis commodidades, e aceio; tratamento recommendavel — Proprietario, Domingos José Pires.

LEIRIA **Hotel Central.** — Bons aposentos. — Tratamento esmerado e aceio inexcedivel. — Carros para a Batalha Marinha, etc. — Restaurante — Preços modicos. — On parle français

MAFRA **Hotel Moreira.** — No largo, em frente do convento. — Bellas accommodações desde 1500 réis por dia até 15500. — Reducción de preços para caixeiros viajantes.

NAZARETH **Grande Hotel Club.** — As melhores commodidades e economia. — Preços : em agosto e outubro, de 15000 a 15200 réis; em setembro, desde 15200 réis; na succursa, desde 800 réis. — Carreiras de Riperts para as estações de Cella e Vallado. — Endereço telegraphico, Romão — Nazareth. — Prop. Antonio de Sousa Romão.

SOBRADO DE PAIVA **Restaurante Hotel** de Alfre do Augusto Ribeiro. — Este hotel installado n'um dos melhores predios da villa offerece aos seus hóspedes 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 Orlental.** — Casa recommendavel pelo aceio e excelente tratamento, situada no centro da cidade. Bellas accommodações. Preços modicos. — Proprietarios, Christian Pfister Godenzi & C.º

SEVILHA **Grand Hotel d'Europe.** — Plaza de S. Fernando, 10. — Omnibus nas estações. Salão de leitura e musica. Accomodações para famílias. 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 Cascão → 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 cores e tamanhos.

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

COMPANHIA REAL

C. Sodré Cascões C. Sodré

Fart. Cheg. Part. Cheg.

6-15 m. 7-20 m. 6-35 m. 7-30 m.

7-45 m. 8-50 m. 7-35 m. 8-40 m.

a 9-10 m. 9-47 m. a 8-10 m. 8-47 m.

9-15 m. 10-20 m. 9-15 m. 10-20 m.

a 10-40 m. 11-17 m. a 9-55 m. 10-32 m.

10-45 m. 11-50 m. 10-45 m. 11-50 m.

12-15 m. 1-20 t. a 11-25 m. 12-2 t.

a 1-10 t. 2-17 t. 12-15 t. 1-20 t.

1-45 t. 2-50 t. 1-45 t. 2-50 t.

a 3-10 t. 3-47 t. a 2-25 t. 3-2 t.

3-15 t. 4-20 t. 3-15 t. 4-20 t.

a 4-40 t. 5-17 t. a 3-55 t. 4-32 t.

4-45 t. 5-50 t. 4-45 t. 5-50 t.

a 6-10 t. 6-17 t. a 5-25 t. 6-2 t.

6-15 t. 7-20 t. 6-15 t. 7-20 t.

a 7-40 t. 8-17 n. a 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.

a 10-40 n. 11-17 n. a 9-55 n. 10-32 n.

10-45 n. 11-50 n. 10-45 n. 11-50 n.

a 12-25 n. 11-2 t. a 11-25 n. 12-2 t.

12-30 n. 1-35 n. a 12-50 n. 1-31 n.

Lisboa Povoa Lisboa

Part. Cheg. Part. Cheg.

12-40 t. 1-38 t. 1 50 t. 2-49 t.

3- 5 t. 4 3 t. 4-10 t. 5-29 t.

4-45 t. 5-43 t. 6-35 t. 7-34 t.

Lisboa V. Franca Lisboa

5 45 t. 7- 4 t. a 5-15 m. 6-39 m.

12-30 n. 1-55 n. a 7-35 t. 8-59 n.

Lisboa Cintra Lisboa

6-10 m. 7-17 m. 5- 0 m. 5-59 m.

7-55 m. 9- 2 m. 6- 0 m. 7- 1 m.

9-40 m. 10-45 m. 7-35 m. 8-39 m.

a 10-55 m. e 11 35 m. 9-15 m. 10-12 m.

11-20 m. 12-27 t. 11- 0 m. 11-59 m.

12-27 t. 1- 0 t. 2- 7 t. 1- 5 t. 2- 4 t.

2-50 t. 3-57 t. 2-40 t. 3-44 t.

4-40 t. 5-45 t. 4-10 t. 5- 9 t.

6- 0 t. 7- 8 t. a 5- 0 t. e 5-40 t.

7-45 t. 8-52 n. 6-20 t. 7-21 t.

9-10 n. 10-17 n. 7-30 t. 8-34 n.

10-45 n. 11-47 n. 9-10 n. 10- 7 n.

11-45 n. 12-45 n. 1-52 n. 10-50 n. 12- 5 n.

Lisboa Porto Lisboa

b 7-35 m. 8-50 n. 4- 0 m. a 3-31 t.

a 7-50 m. 1 3- 5 t. c 5-37 t.

c 8-30 m. 11 20 n. b 8-15 m. 11-45 n.

11-5 m. 6-10 m. 6- 0 m. 6-20 m.

6-35 m. 6-55 m. 6-30 m. 6-55 m.

7-15 m. 7-40 m. 7-30 m. 7-50 m.

8-50 m. 9-10 m. 8- 0 m. 8-25 m.

9-35 m. 9-55 m. 9-30 m. 9-55 m.

10-15 m. 10-40 m. 10-30 m. 10-50 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. 12-55 t. 12-30 t. 12-55 t.

1-15 t. 1-40 t. 1-30 t. 1-50 t.

2- 5 t. 2-25 t. 2- 0 t. 2-25 t.

2-45 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.

5-45 t. 6-10 t. 6- 0 t. 6-20 t.

6-35 t. 6-55 t. 6-30 t. 6-55 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. ARROS C. SODRÉ

8- 5 m. 8-38 m. 8-50 m. 9-22 m.

Lisboa Sacavém Lisboa

c 8-30 m. 12 50 n. 1 50 n. a 3-31 t.

a 11 0 m. 8 45 n. 10-37 m. 4- 0 t.

6-40 m. 7-24 m. 7-40 m. 8-24 m.

7-10 m. 7-54 m. 8-25 m. 9-11 m.

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 m. 12-30 m. 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.

19-37 n. 11-21 n. 11-35 n. 12-19 n.

ROYAL MAIL



Steam Packet Company

MALTA REAL INGLEZA

Em 5 de março

O paquete **Thames**, para Pernambuco, Maceió, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu 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 à portuguesa, 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 Capelistas, 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

FARO **ALGOZ** **FARO**

Part. Cheg. Part. Cheg.

8-15 m. 10-10 m. 5-40 m. 7-45 m.

4-20 t. 6-15 t. 1-45 t. 3-55 t.

BEIRA ALTA

Figueira **Pamp.** **Figueira**

5- 5 m. 6-35 m. 8 7 m. 9-52 m.

4-30 t. 6-10 t. 7-5 t. 8-35 n.

Pamp. **V. Formoso** **Pamp.**

8-10 m. 4-30 t. 10- 0 m. 5-55 t.

11-28 n. 5-44 m. 9 15 n. 2-20 m.

FIGUEIRA **Mangualde** **FIGUEIRA**

4-30 t. 10-22 n. 4-40 m. 9-32 m.

Mangualde **Guarda** **Mangualde**

10-42 n. 1-35 n. 1-25 n. 4-25 m.

MINHO E DOURO

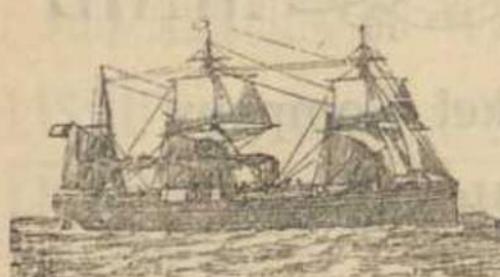
Porto **Rio Tinto** **Porto**

7-20 m. 7-35 m. 8-45 m. 9- 0 m.

4-50 t. 5 5 t. 5-10 t. 5-23 t.

Porto **Braga** **Porto**

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



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



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



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



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



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



Liverpool, Amelia, Sahirá a 20 de Março. Agente João Patrício Alvares Ferreira, R. dos Bacalhoeiros, 135, 1.º



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



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



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



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



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



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



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



S. Thiago, Ambaca, Príncipe, S. Thomé, Cabinda, S.º António 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 série de

50 ESPLÉNDIDAS VISTAS DA RUSSIA 50

Todos os dias das 2 horas da tarde à meia noite

Entrada 120 réis

Os engenhosos apparelhos 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 perfeiçoado apparelho do photographia animada que se tem exhibido em Portugal

W. Gonsalves

GIRURGIÃO-DENTISTA

CONSULTORIO — R. NOVA DO ALMADA, 69

RESIDENCIA — LARGO DO CALVARIO, 22, 2.º

LISBOA