

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

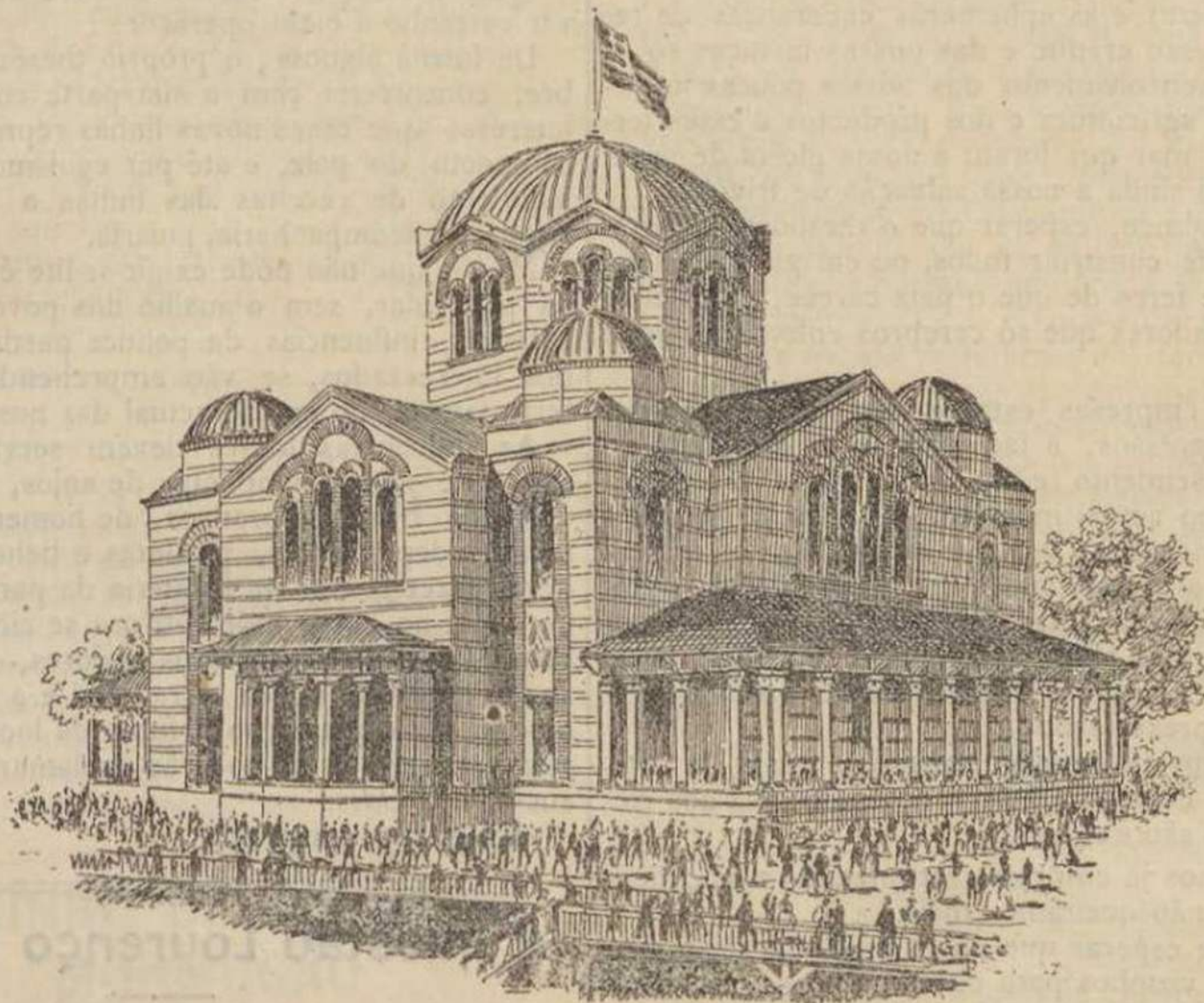
Veja-se o artigo, pagina 101.

SUMMARIO

AS LINHAS SECUNDARIAS.....	97
A QUESTÃO LOURENÇO MARQUES.....	98
CAMINHO DE FERRO DE MORMUGÃO.....	99
ASSOCIAÇÃO COMMERCIAL DO PORTO.....	100
EXPOSIÇÃO DE PARIS (illustrado).....	100
O NOSSO BRINDE.....	101

Paginas

UMA EXCURSÃO INCIDENTE.....	101
TRACÇÃO ELECTRICÁ.....	102
NECROLOGIA.....	102
PUBLICACOES RECEBIDAS.....	103
PORTO À POVOA E FAMILICAO.....	103
PARTE FINANCEIRA — Carteira dos accionistas — Boletim da Praça de Lisboa — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — Receltas dos caminhos de ferro portuguezes e hespa- nhoes.....	114 e 115
A QUESTÃO DA DISTRIBUIÇÃO DO MATERIAL CIRCULANTE (conclusão).....	106
AUTOMOBILISMO.....	107
LINHAS PORTUGUEZAS — Algarve — Carris de ferro do Porto.....	107
LINHAS ESTRANGEIRAS — Hespanha — França — Italia — Russia — Saxonia.....	107
PANOPTICUM E BIOGRAPH.....	108
COMPANHIA NACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO — Relatorio apresen- tado à Assembléa Geral (continuação).....	108
AVISOS DE SERVIÇO.....	109
ARREMATACOES.....	109
HORARIO DOS COMBOIOS EM 1 DE ABRIL DE 1900.....	110
AGENDA DO VIAJANTE.....	111
VAPORES A SAHAR DO PORTO DE LISBOA.....	112



Exposição de Paris — Os pavilhões estrangeiros — Grecia

AS LINHAS SECUNDARIAS

O *Progreſso*, de Lamego, referindo-se (em phraſes elogioſas para a noſſa Gazeta e que muito lhe agradecemos) ao que diſſémos aqui ſobre a linha ferrea, que faz parte dos estudos approvados para a rêde ſecundaria, entre a Regoa e Villa Franca das Naves, concorda plenamente com as noſſas ideias expendidas em publico, no jornal, e termina pelos ſeguintes periodos:

Emfim, o plano, que muitos chamam *musica celeſte*, eſtá approvedo, e não nos parece que ſeja eſſe o *meio caminho andado* de todas as coizaſ. O peor e mais eſcaboſo é o que agora tem de percorrer-se—o das finanças. De que fórma ha-de realiſar-se o plano?

Contando apenas com o theſouro publico, razão de ſóbra teem os que lhe chamam *musica celeſte*, porque nem para as kalendas gregas virá o cubiçado beneficio.

Certamente que quem não quizer viver d'eſperanças terá de empenhar eſforços para chamar capitaes particulares.

Tendo por baſe as extraordinarias vantagens da linha ferrea d'eſta região, arranjar um ſyndicato não ſeria trabalho extremamente diſſicil para quem tiſſeſſe boa vontade de trabalhar a valer n'iſto que bem podia chamar-se o maior ſerviço preſtado a Lamego.

Depois, seria também um poderoso auxiliar a respectiva lei, que dá ás companhias que venham a tomar conta de qualquer das linhas do plano que acaba de ser approved, garantias e vantagens que até hoje nenhuma outra concedeu.

Parece que o nosso illustrado collega adivinhou o que, no nosso intimo, sempre pensámos a respeito da construcção de vias ferreas secundarias ou de interesse regional, por assim dizer, e o que particularmente temos dito ou escripto a amigos que nos consultam sobre a possibilidade d'estas construcções.

Longe vae o periodo em que a febre dos melhoramentos materiaes era tão intensa como a facilidade e imprudencia com que se levantavam emprestimos para os realizar.

Foi á custa dos nossos sacrificios presentes, pelo inculcado recurso ao credito estrangeiro, que se rasgaram vias ferreas, se melhoraram estradas, se construíram pontes e edificios e se fizeram despesas para o que então se considerava ser a regeneração do paiz.

Hoje, provados já pelo peso do pulso de ferro com que o credor, tendo espreitado o momento opportuno em que devia exigir-nos 100 pelo que adquiriu a 30, nos impõe a sua vontade, os ventos mudaram apenas a tempo de não fazer sossobrar o barco, mas o sufficiente para o obrigar a mudar de rumo para porto menos arriscado.

Estamos em mar de economias (e de pesadissimos impostos também) e as ephemeris esperanças de restauração do nosso credito e das nossas finanças só se fundam no desenvolvimento das nossas poucas industrias, da nossa agricultura e dos productos d'esses territorios d'além mar que foram a nossa gloria de navegadores e serão ainda a nossa salvação de frívolos.

N'um tal regimen, esperar que o thesouro se fortaleça a ponto de construir todos, ou em grande parte, os caminhos de ferro de que o paiz carece, é devaneio de poetas sonhadores que só cerebros enfermiços pôde embalar.

Contar que empresas estrangeiras venham estudar os nossos progressos, a faculdade e proximidade do nosso rejuvenescimento e melhora, não é tão platónico, porque, no actual momento sobre tudo, graças a variadas circumstancias por que atravessam os mercados europeus, a certas crises que teem allieado sympathias e a certas correntes de ideias que, desde Santo Ignacio de Loyola, teem accumulado riquezas, ha lá por fóra grandes sommas disponiveis em busca de collocation em empresas rendosas.

Mas conseguir mais melhoramentos á custa de capital estrangeiro é alienar mais porções do paiz aos elementos que lhe são extranhos.

De sobra temos já empresas estrangeiras a fructificar no nosso solo; não queiramos mais.

Pacificamente esperar que novos impostos sejam lançados sobre os vizinhos para obras na nossa casa e sobrenadar em injustas pretensões? Como exigir de Borba, sem caminho de ferro, imposto para linhas ferreas em Melgaço?

O meio pratico, unico que ha que pôr em pratica, está nas mãos das proprias localidades.

Os estudos estão feitos; já sabem que o governo approvou uma linha que as deve servir, que as deve fazer desenvolver; já sabem que esses estudos nada lhes custarão, que os orçamentos estão feitos, que a lei lhes faculta vantagens que hoje se não dão em outro paiz.

Pois bem: mãos á obra!

A politica local que deixe de se occupar de regedoria caseira para, em mais elevado vôo, se evidenciar ao resto do paiz.

Em muitas partes ha grandes proprietarios, abastados agricultores, activos industriaes.

A esses compete agora entrar em acção.

Trata-se de caminhos de ferro economicos; pois faça-se tudo com a maior economia; ha, sem duvida, um grande receio em confiar dinheiro ao Estado, porque este nem sempre é rigoroso em não o desviar do destino a que se dirigia; pois ninguem os impede de administrarem os proprios dinheiros.

Syndicatos, parcerias locais para os pequenos ramaes, companhias mais vastas para as grandes linhas.

E quando seja preciso terreno para expropriar, não faltará quem o ceda, a troco do titulo de benemerito ao pé do nome, ou da promessa de um apeadeiro ao pé da porta.

E logo virá o vizinho, invejoso, offerecer também uma faixa e o de mais adiante facultar a agua para o abastecimento das machinas, e o do outro lado dará boa madeira para travessas, e o de mais além postes para o telegrapho.

Uma subscrição publica por localidades, todas muito ciumentas uma das outras, todas muito activas, por isso.

Quer isto dizer que transformamos os caminhos de ferro secundarios em caminhos de ferro locais? Seria um erro crasso se confundissemos as funcções, os fins e as condições de uns e outros.

Quer dizer que o estado se deve ou se pôde conservar extranho a estas operações?

De fórma alguma; o proprio thesouro, apesar de pobre, concorreria com a sua parte correspondendo ao interesse que essas novas linhas representavam para o conjuncto do paiz, e até por egoismo proprio, para o augmento de receitas das linhas a cargo do Estado. Ajudaria, acompanharia, guiaria.

Mas o que não pôde exigir-se-lhe é que sem iniciativa particular, sem o auxilio dos povos, sem mais que palavras, influencias da politica partidaria e remoques dos interessados, se vão emprender custosas rédes ferro-viarias, no estado actual das nossas finanças.

As influencias locais devem servir para isto. Isto sim, que não é symphonia de anjos, mas faina productiva de homens praticos, de homens dignos, de homens independentes, patriotas e benemeritos que poderão fazer gravar na frontaria da parte urbana da sua herdade, no logar onde outr'ora se cimentavam os emblemas heraldicos dos seus maiores, o suavissimo verso do poeta «a minha terra amei e a minha gente» como, ao ver o pennacho de fumo da locomotiva que lhes atravessa as terras poderão exclamar como o celebre auctor das Odes:

«Exegi monumentum»

A questão Lourenço Marques

Está, finalmente, concluida esta complicada questão, pela sentença dada pelo tribunal arbitral de Berne, que os jornaes estrangeiros já hontem publicaram e de que nós não sabemos senão o que, por telegrammas official e da agencia Havas nos foi dito, isto é, que temos a pagar 612.600 libras.

Como esta verba será dividida, sabel-o-hemos em breves dias; mas isso pouco nos importa, como nada nos assusta o descontentamento dos interessados inglezes e americanos que já consta de telegrammas.

Estas sentenças não teem appellação e portanto a cifra não pôde ser alterada. E' questão de lhes dizer, na phrasa plebea:

— Arranjem-se como puderem.

O sr. ministro dos estrangeiros declarou nas camaras que o thesouro está habilitado a pagar a indemnisação antes mesmo de findar o praso de 6 mezes que lhe é dado para isso.

Que esse pagamento se faça o mais breve possivel é a nossa conveniencia.

Portugal foi condemnado a pagar 15.314.000 francos ou libras..... 612.500

Mais 5 % de juros simples desde julho de 1880, o que em 10 annos, até julho do anno findo, perfaz 50 % ou..... 506.280

Total libras..... 918.780
que ao preço de 6500 fazem réis 5972: 4600000, quantia citada no parlamento pelo sr. ministro dos estrangeiros.

A isto ha que juntar, segundo declaração do mesmo ministro, o juro desde julho do anno findo, o qual, suppondo que a indemnisação só é paga em julho d'este anno, corresponde a mais 5 %, libras 30.628 ou réis 199:082000, o que eleva aquella conta a 6.171:542000 réis.

Teremos ainda as despesas do processo que não serão menos de 130 contos, o que tudo perfaz a enorme verba de 6.300 contos.

O thesouro tem reservadas para este pagamento as 72.718 obrigações da companhia real que, á taxa actual de 79 000 réis, lhe produzem 5744 contos; faltam 556 contos que, ao que consta, estão em outros papeis, confirmando-se assim as affirmações do sr. Espregueira.

A somma é importante; não obstante fica muitissimo inferior á reclamada que era de 760 000 libras por parte dos americanos, e 1.138.000 pela dos inglezes, mais 5 % de juro para aquelles e 7 % (!) para estes.

Só como curiosidade calculemos em quanto importaria a indemnisação n'este caso:

Para a America £.....	760.000
Juros de 5 % em 10 annos.....	380.000
Para Inglaterra.....	1.138.000
Juros de 7 % idem.....	796.600
Total.....	3.074.600

ou réis 19 984:900000.

Era a total ruina do nosso paiz.

Fomos, portanto, condemnados a menos de um terço da exaggeradissima conta pedida, só justificavel se os caris da linha fossem de prata e as locomotivas de ouro.

Com a sentença dada temos que nos felicitar de que justiça foi feita ao nosso pequeno paiz, e não só por isso, como por se acabar uma questão que nos podia trazer as mais desastrosas complicações.

CAMINHO DE FERRO DE MORMUGÃO

Recebemos com muito agrado o relatorio dos serviços da fiscalisação do caminho de ferro do Mormugão relativo ao anno de 1898, elaborado pelo engenheiro director dr. Adriano de Sá, um tecnico distincto, e um homem de letras.

E' um relatorio bem elaborado, copioso de factos e informações, mappas estatísticos e graphicos, d'onde se póde deduzir claramente a situação da linha, e d'onde se infere tambem a boa ordem que preside aos serviços respectivos.

Foi excellentemente impresso na Imprensa Nacional de Nova Gôa.

Veiu a lume sómente um pouco tarde, pois estamos já no terceiro mez do anno de 1900 e estas publicações

perdem muito do seu interesse quando se protela a epocha do seu apparecimento.

Começa este importante documento por fazer a historia das negociações em que se empenhou a direcção e o governo para que cessasse a guerra de tarifas que se movia á linha de Mormugão por parte da S. M. (*Southern Mahratta*) e da G. I. P. (*Great Indian Peninsula*) que chamavam o trafego principal á linha de Poona. Foram umas negociações laboriosas e demoradas.

Quando se imaginava haver-se conseguido um resultado favoravel, chegava a uma tarifa patrocinada pelo secretario d'estado da India ingleza que não era mais favoravel, para nós, do que a situação anterior. A G. I. P., que não tinha entrado no accordo, passou a gerencia á S. M., de combinação com a M. Ry. (*Madras Railway*) desviando o trafego de Bangalore para Bombaim e o de Beswada para as linhas de via larga, de combinação com a N. S. Ry. (*Nizam's State Railway*). Assim eramos prejudicados tambem.

Discussões anteriores feitas sobre a base das instrucções dadas em Londres ao agente da S. M. tiveram como resultado ficar annullado o accordo de Londres que havia sido patrocinado pelo secretario de Estado da India, accordo de que podia ter derivado algum beneficio para a nossa linha.

Esperava-se a conferencia ajustada entre as W. I. P, G. I. P, S. M, S. I. e M. Ry que se realisou em outubro em Bombaim com assistencia d'um agente da nossa companhia. Mas a intransigencia que alli houve relativamente ás propostas da nossa empresa e da S. M. fez com que fossem infructiferos os trabalhos, e continuassemos mais dois mezes sem trafego.

Como porém alli se tinham definido claramente os campos, pudemos unir-nos á S., M. entrando com ella na guerra á G. I. P. que só pretendia prejudicar a S. M. e portanto prejudicava-nos tambem.

Depois das primeiras escaramuças assentou-se em 26 de outubro, por alvitre do director da nossa linha, nas reduções de tarifas por via de Mormugão, de forma que o preço do transporte ficasse mais barato o bastante para attrahir o trafego e para pagar os *Port-Trust charges* em Bombaim.

D'ahi proveiu rapidamente um augmento de trafego, subindo a nossa receita de 21.399 rupias a 34.273, cifrando-se o augmento no anno em 41.148 rupias a mais.

Apesar d'isto, todavia, e da diminuição de despesa que desceu em 9 4/2, ainda a receita liquida continuou negativa.

Como estamos longe das phantasias optimistas dos nossos homens d'Estado!

Espera o engenheiro sr. Adriano de Sá que esse estado de cousas se modifique. Oxalá o consiga, mas a nós parece-nos que a linha de Mormugão, sem vida propria, e tanto á mercê das poderosas companhias e grandes arterias d'onde lhes tem de vir o trafego, só poderá prosperar nas mãos d'uma d'essas companhias.

E assim, julgamos que continuará a sua exploração a ser mais ou menos ruinosa para o paiz, a despeito da boa vontade e da intelligencia que manifestam funcionarios tão competentes como o sr. engenheiro Adriano de Sá.

A receita bruta da linha ascendeu a 220.869 rupias, sendo:

de passageiros.....	42.995
de mercadorias.....	110.938
do movimento do porto.....	49.399
» » do telegrapho.....	4.095
diversas.....	13 441

O augmento que se verificou foi devido ao que se deu nas mercadorias, 29.494; nas receitas do porto, 15.325; e em receitas diversas 710.

No trafego de passageiros houve diminuição de 4.135 rupias, em comparação com as receitas de 1897.

A receita bruta por milha explorada em 1898 foi de 4.330,78 rupias; em 1897 fôra de 3.523,94. Por comboio-milha foi, em 1898, de 4,01, e em 1897, de 3,51.

A despesa total attingiu a somma de 331.015 rupias, ou 149,86 % da receita.

A despesa total por milha foi de 6.490,49 em 1898; em 1897 foi de 6.676,56.

O comboio milha ficou por 6,02, tendo sido de 6,66 em 1897.

O saldo negativo passou de 117.454 a 110.145.

O trafego de passageiros foi:

em 1. ^a classe de ...	1.149	com a receita de	1.458
» 2. ^a » » ...	8.469	»	3.797
» 3. ^a » » ...	154.381,5	»	30.896

havendo menos 19.997 passageiros de todas as classes com relação aos de 1897.

O trafego de mercadorias subiu a 46.606,33 toneladas, ou mais 13.416,37 do que em 1897.

Decompõe-se em: trafego interno	3.034,97
transito	3.809,16
combinado	39.782,20

São os dados principaes d'este lucido relatorio. O seu auctor rememora ainda alguns assumptos de que já tratou n'outras occasiões, lembra a conveniencia de se simplificarem as formalidades aduaneiras para as mercadorias em transito quando attingem a fronteira ingleza em *Castle-Rock* e se distinam a Bombaim, a conveniencia de se fazer um contracto com a S. M. para o pagamento dos juros aos accionistas, dispensando-se assim a direcção em Londres e as despesas respectivas. Fala tambem da navegação directa entre Mormugão e a Europa cuja necessidade tanto se faz sentir.

De tudo isto se vê que alguma coisa se melhorou durante o anno de 1898, mas que, a despeito dos esforços intelligentes empenhados, ainda nos conservamos muito distantes da meta appetecida.

Associação Commercial do Porto

Pela importancia que tem esta associação, e pelo desenvolvimento que ella dá ao seu relatorio annual, concretizando não só o que se refere ao seu movimento associativo, como tudo que se relaciona com as relações commerciaes maritimas, industriaes etc. d'aquella cidade e, até certo ponto, a vida economica, politica e financeira de todo o paiz, merece-nos sempre attenção especial este documento, de incontestavel valor, não ha duvida, para todos que se interessam por estes assumptos.

O volume que temos presente e se refere á gerencia do anno findo divide se em tres partes, sendo a primeira consagrada ao relatorio sobre os actos da direcção durante esse anno, na defesa do commercio e industria, apreciação das leis propostas ou votadas no parlamento e das disposições tomadas pelos poderes superiores, exame das estatisticas (que no fim do livro são publicadas), diligencias postas em pratica para a melhoria de diversos serviços publicos, para o desenvolvi-

mento do commercio e navegação, situação financeira de associação etc.

A segunda consta de relatorios especiaes do sr. engenheiro Arthur Guimarães sobre as obras da barra do Douro, sobre o tribunal do commercio, sobre a escola elementar do commercio do Porto e sobre os serviços de desinfecção n'aquella cidade durante a epidemia que a assolou.

D'esta parte em que tantos e bons serviços relata a associação, que no combate da peste se tornou verdadeiramente benemerita, é curioso vêr quanto uteis foram as brigadas de desinfecção, e não podendo detalhar aqui, como o relatorio o faz, todas as circumstancias d'esse trabalho, limitemo-nos a notar a enorme somma de limpeza que houve que fazer em alguns pontos, nem todos os de menos concorrência, como por exemplo a rua de S. João.

N'esta rua, só dos saguões e d'uma viella de serventia de dois predios (que por isso devia ter quem tratasse de a sanear ou limpar pelo menos) foram tirados nada menos que 40 metros cubicos de lixo, que encheram 47 carroças.

Na Fonte Taurina e Postigo do Carvão foram levantados 43 metros cubicos de lixo por 51 carroças; da rua dos Mercadores 24 metros em 28 carroças, do Barredo 44 metros, de outro grupo de ruas em que até entra a bella avenida do Infante D. Henrique foram tirados 57 metros, e mais 56 de outras e mais 17 d'outras. Um total de 281 metros cubicos de sujidade apenas n'uma area restricta!

A terceira parte transcreve a correspondencia e documentos a que o relatorio se refere, entre o que alguma coisa ha que diz respeito a caminhos de ferro, sendo:

Correspondencia trocada com a direcção do Minho e Douro sobre demoras nos transportes de mercadorias entre Porto e Guimarães;

Officio ao ministro das obras publicas e á companhia real sobre ligação do serviço da rede d'esta companhia com a do sul e sueste e resposta d'esta.

Outro á mesma companhia pedindo que o comboio correio parta mais tarde do Porto, e resposta d'esta justificando os motivos pelos quaes não pôde fazer essa alteração.

Dizendo-se que só a correspondencia sobre assumptos geraes trocada com os ministerios e companhias occupa 110 paginas do relatorio, por isso se pôde vêr como foi importante e numeroso o trabalho d'aquella associação na defesa dos interesses commerciaes d'aquella praça.

EXPOSIÇÃO DE PARIS

OS PAVILHÕES ESTRANGEIROS

Grecia

E' magestoso e talvez grandioso de mais para um paiz tão pequeno o pavilhão da Grecia. O seu architecto, sr. Lucien Magne, professor da escola de Bellas-Artes, que fez uns estudos muito completos sobre o *Parthenon*, projectou um edificio no estylo byzantino, com o aspecto um tanto pesado, mas solemne.

Em planta tem a fôrma d'uma cruz latina de braços eguaes, com quatro pequenas argolas quadradas nos quatro angulos. No centro eleva-se a cupula principal, com as suas janellas tripartes em cada uma das faces do prisma octogonal coberto por faces esphericas pouco elevadas.

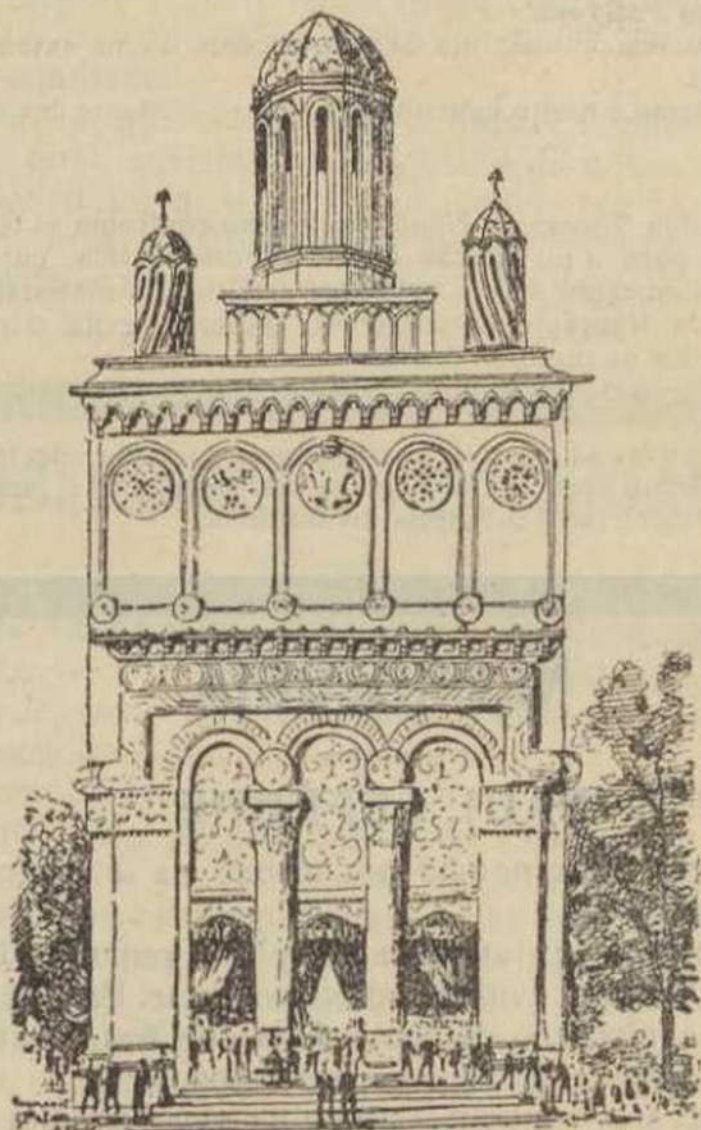
Não é bem um exemplar gracioso de grande arte grega, mas impõe-se e representa um período interessante da historia da architectura.

Tem quatro porticos, sendo dois maiores cobertos por alpendres como nas velhas egrejas.

A construcção foi feita de modo que tudo póde desarmar-se, finda a exposição, e remetter-se para a Grecia, onde vae servir para as exposições de Bellas-Artes.

A Grecia expõe alli os seus marmores, as suas madeiras, e outros productos agricolas.

Na cupula central ha a exposição do governo em que se admiram as riquezas archeologicas obtidas nas ultimas escavações.



ROUMANIA

O novo reino da Moldavia e Valachia escolheu para architecto do seu pavilhão tambem em francez Mr. Formigué, architecto do Palacio das Artes liberaes na exposição de 1889. E bem avisado andou na escolha, porque este artista, depois d'uma viagem feita expressamente com o fim de estudar os edificios do paiz, trouxe de lá as impressões bastantes para compôr uma obra original em que se conhecem reminiscencias dos estylos orientaes roumaico, byzantino, arabe e até da renascença italiana.

Este amalgama não choca a vista, sendo antes attraente.

Faz pena que o edificio não seja maior e que pareça apenas, uma torre d'onde espreitam as graciosas rosaceas do 1.º andar, e em que se erguem os elegantes mirantes e o zimborio central que lembra o das egrejas da renascença.

Fica na Rua das Nações, e destaca bem a sua figura esbelta e caracteristica.

Parece que o architecto tirou muito d'um mosteiro do Olto, affluente do Danubio.

A cupula recorda as da igreja de Argis.

O governo tem a sua exposição official n'este pavilhão e ha alli varios productos do solo roumaico, taes como trigos, milhos, minerios, petroleos, e o sal das suas ricas minas, vestuarios nacionaes, etc.

O NOSSO BRINDE

Nada temos, por enquanto, que accrescentar ao que temos dito sobre o **brinde** que promettemos aos nossos assignantes:

Uma viagem completa de Lisboa a Paris e volta com alojamento, visitas á exposição etc.

Varias cartas temos recebido de assignantes antigos aos quaes pedimos desculpa de não lhes responder desde já, o que faremos no proximo numero.

UMA EXCURSÃO INCIDENTE

VII

Subindo a parte da estrada real que conduz á porta d'Olivença, o visitante vae-se sentindo cada vez melhor impressionado com a belleza dos horizontes.

No alto as grossas muralhas da cidade deixam ver, como que espreitando por sobre ellas, o monte do castello e as multiplices casinhas brancas que constituem a povoação.

A um e outro lado bellas quintas, e bem tratadas estradas de serviço que nos fazem desconfiar de que seja alli o emporio governativo de algum politico de mão cheia.

Pois não é, e eu lhes direi, depois, como estas estradas são feitas.

Ao longe, o forte de Santa Luzia como sentinella vigilante da nossa fronteira.

Subindo mais, o carro vae entrando a primeira, depois a segunda e por ultimo a terceira e mais apertada porta das fortificações entre as quaes ficam os largos fossos da defesa.

Lá dentro temos logo o hotel Elvense, onde me alojei, e que é muito razoavel, como hotel de provincia.

Não esquecerei aqui um agradecimento á bondosa proprietaria, dedicada e affectuosa para seus hospedes, procurando-lhe todos os confortos e... não os roubando. Ella não lerá estas linhas, porque não sabe ler, mas eu pago assim uma divida de gratidão a quem me tratou bem.

Um dia é bastante para ver a cidade, mas se o viajante puder consagrar-lhe pelo menos dois, não se sentirá aborrecido.

A parte mais alta da cidade é occupada pelo antiquissimo castello, obra dos mouros mas ainda em magnifico estado de conservação, de onde se disfructa o mais surprehente panorama dominando toda a cidade e os seus arredores.

Para elle se vae por tortuosas ruas, mas todas muito limpas e razoavelmente pavimentadas. Passando-se na praça de D. Carlos não se deixará de apreciar o bom aspecto d'esta praça ao fundo da qual se ergue a cathedra de respeitavel architectura encerrando bons marmores e alguns quadros de valor.

Outros edificios publicos são o hospital civil, uma bella construcção moderna, o militar, no antigo convento de S. João de Deus, Asylo da infancia desvalida etc.

Merece ver se tambem a enorme cisterna militar que póde conter agua para abastecimento da cidade durante seis mezes, no caso d'ella ter a sorte que teve agora Ladysmith.

Em questão d'aguas e illuminação é que a cidade ainda está muito atrasada.

Uma e outra d'estas empresas se tem tentado fundar

alli, mas os interesses mesquinhos de influentes teem estragado o negocio, e por mais que sejam unanimes todos os habitantes em lastimar esta falta, não ha meio de a remediar.

E com estes dois elementos bastante lucrariam as numerosas industrias que se acham estabelecidas na cidade, sendo a principal a da preparação de fructas em doce que tão apreciadas são no paiz e no estrangeiro.

A ameixa — ameixa d'Elvas — é o principal fructo confeitado, mas todos os demais são utilizados e artisticamente dispostos em bocetas que fazem as delicias dos paladares apurados.

De entre as diferentes fabricas d'esta especialidade torna-se mais notavel pelo aperfeiçoamento dos seus productos a dos srs. Guerra & Irmão, fabrica, montada a vapor, que emprega os processos mais modernos e que tem merecido premios em todas as exposições em numero de 26 recompensas, sendo algumas grandes premios de honra.

Esta fabrica foi a primeira que se fundou, em 1834, e tem hoje como annexo a fabrica a vapor de sopa systema Julianna, premiada tambem nas exposições de Amsterdam, Bordeus, Bruxellas e Porto.

Sendo membro do Jury em Bordeus o conhecido fabricante d'este artigo, Mr. Louit Frères. foi por elle dirigida aos srs. Guerras uma honrosissima carta elogiando este producto portuguez.

Alem d'esta especialidade tem Elvas uma grande fabrica de moagens, 28 lagares de azeite com os mais modernos machinismos, fabricas d'oleo de palma, sabão, tijolo, etc.

Os suburbios da cidade não são habitados até 500 metros dos seus muros, por uma disposição militar, por isso a população tem que viver comprimida entre aquellas muralhas.

Mas por isso mesmo os arredores são constituídos por deliciosas quintas, algumas das quaes constituem o mais aprazivel passa-tempo para um visitante.

Citarei as do Morgadinho, um encantador paraizo, a do Malvar, Thesoureiro Geral, Portada, Calçadinha.

Todas estas propriedades estão francas ao visitante, porque o caracteristico d'Elvas é tambem a franqueza, a liberdade, a confiança.

Conduz para estas propriedades uma rede de estradas bem construidas e bem conservadas que não teem custado um ceutil nem ao thesouro nem a camara, nem, afinal, a pessoa alguma.

E' um milagre que se deve a uma instituição que existe em Elvas e que poderia generalisar-se por todo o paiz.

Chama-se a Comissão dos oliveiros e é composta de todos os proprietarios do concelho, dando estes gratuitamente as pastagens das suas propriedades que, sob a direcção d'essa comissão, são alugadas, e com este producto, que é sempre importante, se constroem estradas, e se provê a guarda dos olivedos por 12 rondistas armados, com alvará de zeladores municipaes, que prestam bello serviço.

Aqui está como Elvas, sem grão-pachá politico, continue ter viação boa e não pesar nos cofres publicos.

Um passeio a Badajoz é o obrigado a quem vive ou vae a Elvas.

Fazem-se commodamente em carruagem que se aluga por 3000 réis diarios (baratissimo), mas eu que já estou saturado de Badajoz e tinha que regressar aos lares e ao trabalho, aqui terminei a minha excursão como aqui termino a descripção que d'ella fiz, agradecendo aos meus amigos srs. Nunes de Carvalho e Conceição Guerra a boa companhia que me fizeram e as indicações que me deram, proporcionando me dois agradabilissimos dias de estada na velha Yelbeche dos mouros.

TRACÇÃO ELECTRICA

Hespanha

Foi auctorisado o governo por lei de 14 de fevereiro a outorgar a concessão d'um tremvia electrico entre *Cadiz, San Fernando, Arsenal, Avanzadilla e Chiclana* segundo o projecto apresentado por D. Aniceto Abásola.

*

Foi auctorisado na mesma data a concessão d'uma linha ferrea economica e electrica, de *Cartagena a Cabo de Palos* com ramaes para *Santa Lucia, Portman, Algar e Los Vietos*.

Italia

Foi aberto á exploração o tremvia electrico funicular *Rocca-Monreale em Palermo*.

Tem a inclinação maxima de 12 por cento n'uma extensão de 1.100 metros.

Este systema é muito engenhoso e differe bastante dos ordinarios.

*

A companhia *Thompson Houston* adquiriu em Roma os terrenos necessarios para a instalação d'uma grande fabrica, cuja construção já começou, para a producção de todo o material e machinismos de tracção electrica. D'este modo se evita o mandar vir da America os motores dos carros.

*

Foram pedidas as concessões seguintes: da linha electrica de *Samaden-Tirano* com a bitola de 1,10, raios de 40m, e rampas de 80. A fonte electrica é de motor hydraulico.

NECROLOGIA

PAUL LEFÈBRE

Uma bem triste noticia nos trouxe ha dias o correio de França.

Na idade de 44 annos e em plena pujança do seu talento e da sua actividade falleceu alli o sr. Paul Lefèbre, chefe da exploração da companhia do Oeste e um dos mais distinctos engenheiros da França.

Lefèbre era tambem um publicista distincto, tendo publicado, em 1888, com Cerbeland, inspector do movimento da Cintura de Paris e professor da associação Polytechnica, um preciosissimo livro *Les chemins de fer* (maison Quantin, editeur, Paris) em que, com a competencia d'aquelles dois especialistas, se congregiam, n'uma linguagem facil ao alcance dos profanos, todas as mais valiosas noções sobre este meio de viação, desde o resumo da sua historia passada até o presente, tanto no que se refere ao seu estudo e execução dos trabalhos como á exploração, nos differentes ramos em que ella se subdivide.

Quando em 1897 a «União dos chefes de serviço dos caminhos de ferro francezes» organisou uma excursão ao nosso paiz, Lefèbre foi um dos excursionistas, o mais entusiastico, o mais amavel, encantando todos que com elle lidaram com o seu trato finissimo, com a sua conversação intelligente.

Foi então que quem esta noticia escreve teve o prazer de trayar conhecimento com elle, e, companheiro e guia d'essa viagem, teve fartas occasiões de apreciar a delicadeza d'aquelle character.

Discipulo laureado da escola Polytechnica, antigo engenheiro do caminho de ferro do Estado e ultimamente sub-chefe do movimento da companhia do Oeste de França, Lefèbre era dos espiritos superiores que teem o não vulgar predica de se fazerem estimar pelos seus subordinados, entendendo que a bondade não é incompativel com o mando, e que mais se consegue pelo conselho delicado do que pela ordem rispida.

Não menos deve sentir a sua falta a companhia do Oeste que tanto precisava da competencia e actividade de tão intelligente funcionario para a organização e bom andamento dos serviços, agora que a exposição vae abrir.

Alfred Hauet

Estão em maré de infelicidade os caminhos de ferro francezes.

No dia 16 falleceu na sua casa da rua Trérel o distincto engenheiro reformado da linha de Cintura, mr. Alfred François Hauet, sendo o seu cadaver transportado no dia 19 em comboio especial para Laon (Aisne) onde foi sepultado.

Esta noticia, que recebemos da illustre familia do extincto, á qual enviamos a expressão da nossa condolencia, encheu-nos de tristeza, porque não nos haviamos esquecido do sympathico velho que foi nosso bondoso companheiro em algumas excursões pela Inglaterra, por occasião do congresso de caminhos de ferro.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Manuel théorique et pratique de l'automobile sur route.—«Vapeur, pétrole, électricité, par Gérard Laurence ingénieur civil des mines. Paris 1900. Librairie Polytechnique Ch. Beranger. 17,5 fr.»

O automobilismo está na ordem do dia e todos esperam com interesse os progressos d'este novo meio de locomoção a que estão reservados extraordinarios serviços para as communicações locais entre distancias não muito consideraveis ou em velocidades médias. O desenvolvimento que vae tomando este modo de viação rapida e commoda tem chamado a attenção dos inventores, dos constructores, dos praticos, dos industriaes, e até os governos e corporações municipaes vão estabelecendo já a legislação respectiva.

Os carros movidos a sangue vão sendo substituidos pouco a pouco por viaturas movidas mechanicamente pelo potencial electrico, pelo do vapor, benzina, petroleo etc.

Quando o problema do fornecimento de força estiver resolvido industrialmente e vulgarisada, a solução pôde dizer-se que chegou a epocha da emancipação dos solipedes.

A livraria Béranger, que acompanha de perto todo o movimento scientifico e industrial, tem uma excellente ideia em editar uma publicação como esta em que se trata com todo o desenvolvimento, clareza, ordem e competencia o sympathico assumpto cheio de actualidade, do automobilismo.

E' um livro completo com nitidas gravuras intercaladas no texto, minucioso sem fatigas, com elevação scientifica e podendo ser lido pelos mais alheios ás questões de mechanica.

O engenheiro aprende alli, como aprende o operario, e o simples amator, que a todos dá satisfação o autor na sua habil vulgarisação scientifica e no methodo feliz que seguiu conglobando em volume que não é grande um assumpto tão complexo.

Faz a historia da viação automovel desde o primeiro carro Cugnot que foi tambem uma primeira tentativa para a locomotora das vias ferreas.

Trata dos agentes d'energia. Descreve os órgãos que entram na composição d'um automovel, desde o motor aos freios e lubrificadores. Passa em revista os typos

de viaturas automoveis. Faz finalmente a critica dos resultados das experiencias e concursos indicando os progressos realizados.

Os capitulos que constituem a 2.^a parte da obra, sobre motores a vapor, motores de petroleo, accumuladores e motores electricos, comparação dos principaes systemas de motores, são do maior interesse.

Está condensada muita doutrina que só pôde lêr-se em obras largas e diversas no capitulo sobre a avaliação da potencia do motor, isto é, do trabalho que esse motor pôde produzir por unidade do tempo.

Em resumo, é um excellente livro que serve não só aos automobilistas, mas a qualquer engenheiro.

Brazil-Portugal.—As publicações illustradas chegam-nos aos pares, de cada empresa.

O *Brazil-Portugal*, o jornal mais luxuoso que tem sahido de prelos portuguezes, lançou agora no mercado dois bellos volumes que são um encanto.

Um, o *Almanach Illustrado*, é um livrinho precioso; reproduz grande parte das mais finas gravuras que tem sahido n'aquelle jornal e de muitas outras completamente novas, illustrando deliciosos artigos, poesias, aneddotas, conceitos, etc.

Outro o *Numero extraordinario*, commemorativo do IV centenario do descobrimento do Brazil; este é um documento importante que honra os dois paizes—o que o produziu e o que o motivou.

Não é um simples numero illustrado e bem escripto; é o repositório de quantos documentos historicos se referem ao facto que commemora e ainda ao Brazil moderno, copias de mappas rarissimos, fac-similes de soberanos e navegadores, retratos, biographias, tudo que pôde constituir a monographia d'esse grande feito maritimo e a prova de um trabalho aturado e intelligente para reunir tão preciosos elementos, n'uma publicação.

E', por isso, mais que uma publicação fugitiva, é um livro que fica para a historia e terá a vantagem de n'elle se compendiarem todos os valiosos documentos por onde o futuro poderá apreciar aquella bella pagina do nosso passado e um pouco do presente dos dois paizes.

Vale uma bibliotheca.

Versos de Alfredo da Cunha.—As musas não fazem mal aos doutores, dizia um poeta, e muito menos quando esses doutores são jornalistas e quando as musas bebem da pura agua de Castalia.

Só temos pena de se não compadecer a indole da nossa folha com uma apreciação digna d'estas delicadas e inspiradas rimas; e de não podermos extractar alguns versos dos que mais nos extasiaram quando os lemos enlevados.

Começariamos pelas duas formosas quintilhas que ornão o frontespicio, e com pezar de não proseguir... a oito.

Agradecemos a amavel offerta e felicitamos calorosamente o mavioso e fino poeta.

Porto á Pova e Famalicão

Deve ter-se realisado hoje, no Porto, a assembléa geral d'esta Companhia para apreciação do seu relatório e contas do anno findo, e parecer do conselho fiscal.

Bem resumidos são estes documentos fazendo as suas demonstrações mais por documentos que por palavras.

A receita diminuiu, como não podia deixar de succeder, em virtude da epidemia, (supposta epidemia, lhe chama o relatório) contra o que era de esperar á

vista do augmento de receitas até agosto que já attingia cerca de 5 contos.

Todavia a companhia, servindo-se da conta Lucros e Perdas, pôde fazer face aos seus encargos do pagamento de coupons e amortisação d'obrigações.

O conselho d'administração tece os merecidos elogios ao director da exploração, e o conselho fiscal approvando aquelle relatorio implicitamente approva aquelles louvores; mas não nos parecia de mais que o reconhecimento da companhia por quem tantos e tão desvelados serviços lhe tem prestado fosse posto em maior evidencia.

A receita foi de:

Grande velocidade	
Passageiros	69:937#506
Bagagens e cães.....	875#286
Mercadorias	6:219#973
Pequena velocidade	
Mercadorias	20:003#015
Gado.....	42#355
Diversos.....	1:441#457
Receita eventual.....	280#640
Somma	98:800#232

Por kilometro..... 1:543#753

DESPESA:

Direcção e contabilidade.....	6:602#636
Movimento e trafego.....	16:858#318
Material e tracção.....	35:281#607
Via e obras	16:023#939

Somma 74:766#500

Por kilometro..... 1:168#226

sendo portanto o saldo liquido..... 24:033#732

ou por kilometro 375#527

o coefferiente da exploração elevou-se portanto a 75 por cento.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Nacional de Caminhos de ferro

Em harmonia com o disposto nos artigos 12 e 14 dos estatutos, se annuncia que no sorteio realisado no dia 14 do corrente sahiram sorteados os n.º 11 a 15, 12481 a 12485, 19201 a 19205, 27036 a 27040, 33946 a 33950, 35876 a 35880.

O pagamento das obrigações sorteadas e o dos juros, na importancia de 750 réis por coupon, começará no dia 2 d'bril das 11 ás 2 da tarde, em Lisboa, na séde da Companhia, e na agencia no Porto, Rua da Picaria 49.

Lisboa 17 de Março de 1900.

Os DIRECTORES — *Pedro Ignacio Lopes, Antonio Francisco da Costa Lima, Antonio José Gomes Lima.*

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 31 de Março de 1900.

Por sobre a praça adejavam, desde meiado do mez, sinistras apprehensões fundadas nos telegrammas com que do estrangeiro nos fallavam da sentença do tribunal arbitral de Berne sobre a questão do caminho de ferro de Lourenço Marques.

Que eramos condemnados, todos o sabiam; mas o quantum d'essa cifra era a nuvem negra que nos escurecia os horisontes, e com certa razão porque bem acostumados estamos já ás más noticias.

N'esta conjunctura o sr. ministro da fazenda prestou mais um relevante serviço ao paiz — ou melhor, uma casualidade deu-lhe a

faculdade de o prestar: — a sua resposta a um financeiro americano, declarando, que Portugal se acha habilitado com os fundos necessarios para esse pagamento foi um desmentido formal aos boatos terroristas; e a coincidência d'essa animadora informação com a abundancia de cambias, graças á subida do cambio do Brazil e ás importantes remessas das nossas colonias visse dissipar receios e lançar um pouco de calma nos animos sobresaltados.

Por ultimo a sentença de Berne vem a publico, e a quantia a pagar vê-se que, comquanto muito superior á que por inteira justiça nos devia ser fixada, é, todavia muito inferior á pedida pelas outras partes litigantes.

No artigo especial sobre este assumpto encontram os leitores moiores informações a este respeito.

Outro assumpto que prendeu as atenções do mundo financeiro foram as novas propostas do sr. Espregueira sobre augmento de impostos.

N'este ponto parece que o illustre ministro encontrará vivas e justificadas difficuldades, porque as reclamações surgem de todos os lados, e com toda a razão, não porque não haja classes que poderiam supportar sem gravame algum augmento no imposto, mas porque são justamente essas as privilegiadas que não veem na proposta que aliás, attinge as classes desprotegidas, a *raia miuda*, que evidentemente já está dando ao imposto mais do que razoavelmente podia dar.

No estado actual do nosso systema tributario difficil e muito difficil é que o paiz possa admittir qualquer aggravamento de contribuição, e muito menos antes de que, por factos bem evidentes, o convençam de que a cobrança dos actuaes é feita rigorosamente, escrupulosamente e de que a rede não é, ao inverso de todas, preparada de fôrma a deixar escapar os grossos peixes, colhendo sómente os meudos.

A situação da praça do Porto, essa vae melhorando a olhos vistos.

As medidas sanitarias que tanta celeuma levantaram (e ainda levantam) comquanto causassem prejuizos a muitos, não atacaram as receitas das boas industrias que alli florescem, impedindo-as de darem grandes dividendos.

A abertura d'essas fontes, que se vae gradualmente fazendo, junta á enorme exportação que de chofre se opera por ter estado paralyzada certo tempo, produz uma abundancia de disponibilidades que difficilmente encontra collocação em emprestimos e descontos e reflue para a capitalisação, fazendo subir todos os titulos.

Tambem no mercado de Lisboa a alta tem sido quasi geral, como se vê da nossa tabella comparando as cotações de 16 com as d'hoje.

As acções do Banco de Portugal, sobretudo, subiram 5#000 réis, as do Lisboa Açores 2#500, as da companhia real vão animando tambem pela falta de vendedores visto approximar-se a assembléa geral e as eleições.

Os tabacos subiram 8#000 réis.

Só as dos Phosphoros desceram apesar da assembléa ter votado o dividendo de 10 %, o que só se explica pela abundancia d'este papel em jogo.

Os cambios melhoraram consideravelmente, fechando hoje ás cotações que abaixo damos.

A taxa do Rio-Londres $8 \frac{3}{32}$ sobre a Londres-Lisboa 37 dá o preço de paridade de 453 réis fracos por 100 réis papel portuguez, o que dá vantagem para as remessas do Brazil.

A companhia real annunciou hoje no *Diario* os numeros das suas obrigações sorteadas para amortisação. Publicaremos esta relação no proximo numero, na impossibilidade de o fazermos hoje á ultima hora.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres 90 d/v....	37 $\frac{1}{4}$	37 $\frac{3}{16}$	Desconto no Banco de Portugal.	5 $\frac{1}{2}$ %
" cheque....	36 $\frac{13}{16}$	36 $\frac{11}{16}$	No mercado	6 $\frac{1}{2}$ %
Paris 90 d/v.....	771	772	Agio Buenos Ayres	227
" cheque.....	776	778	Cambio do Brazil	8 $\frac{7}{32}$
Berlim 90 d/v.....	312	314	Premio da libra..	1#980
" cheque	318	319	a	
Francfort 90 d/v...	312 $\frac{1}{2}$	314 $\frac{1}{2}$		
" cheque ...	318 $\frac{1}{2}$	319 $\frac{1}{2}$		
Madrid cheque ...	000	008		2#050

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS	MARÇO													
	16	17	19	20	21	22	23	24	26	27	28	29	30	31
Lisboa: Inscriptões de assent.	34,90	35	-	34,88	34,90	-	34,95	34,80	34,90	34,93	35	35	35	35
" coupon	34,80	34,80	-	34,70	34,60	34,50	34,80	-	34,75	34,78	34,90	34,85	34,85	34,80
Obrig. 4 1/2 1888	17,850	17,850	-	17,800	-	17,800	17,850	-	-	-	-	-	17,950	-
" 4 1/2 1890 assent.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4 1/2 1890 coupon ...	-	43,800	-	-	-	-	-	-	-	-	-	44,000	-	-
" 4 1/2 1890 assent.	-	-	-	50,000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4 1/2 1890 coup. int. ...	-	50,000	-	49,700	-	49,500	-	-	49,800	-	-	50,000	-	49,800
" 4 1/2 1890 externo.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Tabacos coupon ...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções B. de Portugal.	-	-	-	-	138,000	-	139,500	139,500	140,000	-	140,000	139,500	-	-
" " Commercial	121,500	121,600	-	-	122,000	-	-	122,000	122,000	122,000	-	122,000	122,000	-
" " N. Ultramarino ...	-	110,800	-	110,800	110,800	110,800	110,800	110,000	111,000	111,000	111,000	111,000	111,700	112,000
" " Lisboa & Açores ...	116,700	116,800	-	-	-	-	-	118,500	118,500	118,500	118,500	118,500	118,500	118,500
" Tabacos coupon ...	117,900	118,000	-	-	-	-	-	-	-	125,200	125,400	125,600	-	125,600
" Comp.ª Real.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20,000	20,000	-	-	-
Obrig. prediaes 6 1/2 %	-	-	-	-	-	93,500	93,500	-	-	-	-	-	93,650	-
" " 5 %	91,000	91,000	-	91,000	91,000	-	91,000	91,000	91,000	-	91,200	91,200	91,500	-
" C.ª Real 3 1/2 % 1.º grau	77,800	77,800	-	-	77,600	77,800	-	-	77,800	78,000	79,000	79,200	79,000	-
" " 3 1/2 % 2.º grau	-	22,650	-	22,600	22,650	-	-	23,200	22,350	23,200	23,450	23,400	-	-
" C.ª Nacional.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Atravez Africa.	-	76,000	-	76,200	76,000	76,000	76,000	76,000	76,000	-	-	-	-	76,600
Paris: 3 1/2 % portuguez.	21,35	21,60	21,35	21,60	21,65	21,40	21,45	21,75	21,80	25,40	25,85	25,70	25,35	-
Acções Comp.ª Real.	72	72	73	74,50	74,75	76	78,50	95	81	81	83	84	85	-
" Madrid Cáceres.	38,75	38,50	38,50	-	38	-	38	-	39,75	39,50	40	40	40	-
" Norte de Hespanha.	220	221	222	221,50	217	222	220	-	-	-	-	-	-	-
" Madrid Zaragoza.	289	294	285	285	283	304	289	-	-	-	-	-	-	-
" Andaluzes.	300	298	286,50	282	285	295	300	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp.ª Real 1.º grau	229,25	309	300	300	300	300	300	304	306,50	307	312	311	310	-
" " 2.º grau	85,50	85,50	85,50	86,50	86,50	-	88,50	92	90,50	91,50	91	90,50	90	-
" C.ª Beira Alta.	80	81,50	81,50	81	81	80	80	-	-	-	-	-	-	-
" Madrid Cáceres.	105	109	109	108	106,50	108,75	107,50	107	107,75	105	106	106,75	105,25	-
" N. Hesp. (1.ª hyp.) ...	290	287,50	288,50	290	290	289,75	290	-	-	-	-	-	-	-
Londres: 3 1/2 % portuguez.	24,43	24,43	24,50	24,50	24,37	24,25	24,37	24,62	24,75	25,25	25,75	25,75	25,25	-
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	57,25	-
Amsterdã: Atravez Africa.	57,25	-	57,50	56,50	56,93	56,75	-	57,25	-	57	57,43	-	57,43	-
Bruxellas: Atravez Africa.	-	-	-	-	56	-	-	-	-	-	-	-	56	-

Receita dos caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

Linhas	Período de exploração	1900			1899			Totales desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totales	Kilom.	Kil.	Totales	Kilom.	1900	1899	1900	1899
COMPANHIA REAL	da a		Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
	Antiga rede e nova	5 11 Mar.	693	63.570.000	91.731	693	70.252.551	101.374	667.735.000	700.489.292	32.754.292
	não garantida ...	12 18 " "	"	65.684.000	94.782	"	70.252.551	101.374	733.419.000	770.741.843	37.322.843
		5 11 Mar.	380	7.649.000	20.128	380	8.429.449	22.182	76.999.000	81.623.708	4.624.708
	Nova rede garanti-	12 18 " "	"	7.894.000	20.773	"	8.429.449	22.182	84.893.000	90.053.157	5.160.157
	da										
		19 25 Fev.	475	14.814.610	31.188	475	16.623.460	34.996	127.854.450	141.122.579	13.268.129
	Sul e Sueste	26 4 Mar.	"	12.189.120	25.661	"	15.320.922	32.254	140.043.576	156.443.501	16.399.925
		5 11 " "	"	15.709.970	33.073	"	14.810.710	31.180	155.753.546	171.254.211	15.500.665
			353	-	-	353	-	-	-	-	-
	Minho e Douro			-	-		-	-	-	-	-
		19 25 Fev.	253	6.521.592	25.777	253	5.917.506	23.389	48.027.713	42.815.877	5.211.836
Beira Alta			-	-		-	-	-	-	-	
			-	-		-	-	-	-	-	
Nacional—Mirandella	29 4 Fev.	105	1.528.935	14.561	105	1.554.280	14.802	7.339.973	7.052.620	287.353	
e Vizeu	5 11 " "	"	1.361.302	12.964	"	1.158.977	11.037	8.701.275	8.211.597	489.678	
	12 18 " "	"	1.154.138	10.991	"	952.625	9.072	9.855.413	9.164.222	691.191	
	12 18 Fev.	34	1.171.810	34.465	34	1.294.310	38.067	8.935.371	8.730.693	204.678	
Guimarães	19 25 " "	"	1.181.572	34.752	"	1.246.215	36.653	10.116.943	9.976.908	140.035	
	24 4 Mar.	"	1.232.326	36.244	"	1.333.130	39.209	11.349.269	11.310.038	39.231	
Porto á P. e Famalicão	16 31 Dez.	64	3.786.111	59.157	64	3.908.951	61.077	98.800.232	105.009.873	6.209.641	
	26 4 Mar.	3672 Ps.	1.506.122 Ps.	411 3672 Ps.	1.503.278 Ps.	411 Ps.	15.211.689 Ps.	14.921.365 Ps.	290.324	-	
Norte de Hespanha ..	5 11 " "	"	1.709.570	467	"	1.706.560	466	16.921.259	16.627.928	293.331	
			-	-		-	-	-	-	-	
Madrid—Zaragoza—	26 4 Mar.	3650	1.683.441	461 3650	1.830.092	501	14.660.546	14.826.844	-	166.298	
Alicante	5 11 " "	"	1.679.239	460	"	1.567.737	429	16.339.786	16.394.582	54.796	
	12 18 " "	"	1.687.447	462	"	1.574.368	431	18.027.233	17.968.950	58.282	
	26 4 Mar.	1067	409.441	384 1067	409.777	384	3.289.979	3.153.159	136.820	-	
Andaluzes	5 11 " "	"	350.614	328	"	299.535	280	3.640.593	3.452.695	187.898	
			-	-		-	-	-	-	-	
	5 11 Mar.	429	60.775	143 429	57.772	134	613.337	617.036	-	3.699	
Madrid—Caceres ...	12 18 " "	"	70.142	163	"	58.018	135	683.479	675.054	8.425	
			-	-		-	-	-	-	-	
Zafra a Huelva	5 11 Mar.	180	38.881	216 180	24.782	137	361.176	285.431	75.745	-	
	12 18 " "	"	45.697	253	"	33.589	186	406.874	319.020	87.854	
	19 25 " "	"	30.615	170	"	23.813	132	437.490	342.816	94.656	

A questão da distribuição do material circulante

Artigo XXX do questionário da 6.^a sessão do congresso dos caminhos de ferro

POR

Léon Drouin

Inspector geral das linhas ferreas de Madrid a Cáceres e a Portugal, e do Oeste de Hespanha, de Medina a Salamanca e a fronteira e da Beira Alta

(Concluido do n.º 293)

Estatística

Extrahimos das informações fornecidas pelas principais companhias alguns números estatísticos relativos á utilização do material:

	Norte de Hespanha	Madrid Zaragoza Alcantá	C. ^a Real	The Bue nos Ayres Great Southern
Numero de wagons cobertos	5.216	3.520	588	3.919
Wagons descobertos	6.816	4.084	1.274	3.394
Total	12.032	7.604	1.862	7.313
Percurso medio carregado e vasio, em kilometros	17.215	15.356	15.539	12.437
Proporção por cento do percurso carregado e do percurso total	75	74,6	82	70,3
Utilização dos wagons:				
Tonelagem em carga sómente	5,44	7	5,6	4,92
Tonelagem em carga e vasio	4,09	5,22	4,59	3,45

Carruagens e material de grande velocidade

Como a composição normal dos comboios absorve a maior parte das carruagens e bagageiras ou *fourgons*, a distribuição só se occupa das reservas, isto é, d'um pequeno numero de vehiculos.

Os movimentos operam-se sempre mediante ordem dos distribuidores.

Segundo as companhias, as carruagens supplementares podem ou não ser devolvidas *ex-officio* á estação de partida.

Quando a devolução se não faz *ex-officio*, é geralmente porque as estações terminaes dos comboios são, ao mesmo tempo, estações de reserva normal e de deposito de material, e que portanto estes movimentos excepcionaes de material não obrigam a modificação nas reservas, que se desembaraçam do seu excesso ou se reconstituem por meio dos depositos. Em todos os casos são os distribuidores que dão as ordens uteis relativas aos depositos; compete-lhes nomeadamente, o fazer expedir vasiaas as carruagens que se julgue deverem ser necessarias, em virtude d'uma affluencia extraordinaria por occasião de festejos e de feiras.

As mercadorias em grande velocidade são geralmente transportadas em vehiculos de pequena velocidade, que se distribuem segundo o systema adoptado para a pequena velocidade; todavia em Hespanha os wagons transportando mercadorias de grande velocidade tem de ser munidos de freio de vacuo ou, pelo menos, de tubos de intercommunição para que possam entrar na composição dos comboios com uma ve-

locidade não inferior a 50 kilometros por hora. Quando não ha esta instalação senão n'um numero limitado de wagons, torna-se necessaria a sua especialização e, algumas vezes, a sua devolução *ex-officio*.

Segundo as informações fornecidas, o percurso medio annual dos diversos typos de carruagens varia entre 25.000 e 60.000 kilometros.

Resumo e conclusões

Resumindo, em todas as rédes consideradas, cuja extensão attinge 3.000 kilometros e cujas receitas por kilometro se elevam até 22.250 pesetas, das quaes 15.190 pertencem á pequena velocidade; a distribuição do material é feita segundo o principio do distribuidor de um ou mais grãos, entendendo-se que, para certas correntes de transporte, entre pontos bem determinados, são dadas d'um modo permanente as ordens de distribuição.

Geralmente, na parte mais forte do trafego, as correntes que se produzem nos diversos sentidos permitem aos distribuidores o estabelecer compensações, não impondo ao material longos percursos sem carga.

Mas, nas companhias em que o trafego a isso obriga, estabelecem-se além d'isto correntes de wagons vasiaos atravez das secções de distribuição, sempre que se dá n'uma região, durante um certo periodo, um excesso de material, e que então ha n'uma região affastada uma escassez de material da mesma natureza.

Parece que este modo de operar dá, ás rédes de que nos occupamos, a melhor utilização possivel do seu material.

O methodo dos distribuidores de diversos grãos permite estabelecer mais seguramente o nivelamento entre as ofertas e os pedidos, e as duvidas que parecem inherentes a este systema são em parte compensadas pelo emprego corrente do telegrapho. Tem além d'isto a vantagem de estar sempre o distribuidor geral informado exactamente sobre as insufficiencias que devem notar-se em cada estação, secção ou circumscripção.

Mas a demora na reexpedição dos wagons vasiaos que implica naturalmente o systema de por á ordem do distribuidor, deve e póde ser evitada, quando se derem n'uma região, ou normalmente ou excepcionalmente, grandes necessidades, e é então que póde prestar grandes serviços a criação de correntes especiaes de vasiaos. Todavia, isto só se dá sob a condição de se regularem com o maior cuidado estas correntes, e quando as regiões interessadas são extensas e de necessidades variaveis: n'isto consiste, segundo parece, o ponto delicado do methodo.

Importa, com effeito, que o volume seja avaliado seguramente para não se attingir um excesso notavel, nos limites da região a servir e que a compensação ordinaria para os transpostes em outras direcções fique segura. No caso particular de haver escassez de material, póde apresentar difficuldades reaes a adopção do numero de wagons que devam metter-se na corrente.

Em todos os casos é a natureza do trafego de cada réde que leva a uma applicação mais ou menos frequente do methodo corrente, que póde mesmo tornar-se o modo de distribuição preponderante.

O systema do distribuidor unico que está em honra nas rédes argentinas, parece que só póde dar bons resultados, quando não fôr grande o numero de estações; quando a maior parte do trafego fôr de grandes distancias; e quando, por consequencia, sendo pouca a permutação de mercadorias entre duas estações vizinhas, não haja compensação n'um raio pequeno.

A intervenção dos inspectores distribuidores do pri-

meio gráo não se realisa então n'estas condições. De outro modo este systema faria pesar sobre o distribuidor geral uma tal quantidade de pormenores, que teria de se exigir um grande praso para o estabelecimento do quadro de compensação, e até a simples transmissão das suas ordens a cada uma das estações da rêde constituiria uma complicação seria.

Em virtude da diversidade do tráfego e da *configuração* das diversas rêdes não parece possível formular uma regra precisa, applicavel a cada uma d'ellas.

E' sómente pelo emprego judicioso, em cada caso particular, de cada um dos dois methodos de distribuição, que se reduzirá ao minimo os percursos sem carga e que se adaptará mais estreitamente ou do modo mais rapido, a rotação do material ás necessidades do tráfego. O material attingirá assim o seu maximo de utilização.

AUTOMOBILISMO

Hespanha

Vão-se substituindo pouco a pouco as antigas carruagens que já puzeram de lado os chorriões e as sejes, pelos carros automoveis.

A Hespanha vae entrando com entusiasmo n'este caminho. Tem em Barcelona uma fabrica de automoveis, tem um club de automobilismo em Madrid, Club Cantabrico de Oviedo, e está montando serviços regulares.

Ha pouco foi concedido pelo governo civil de *Huesca* a D. José Lopez, de *Campos*, auctorisação para estabelecer carreiras em todas as estradas da provincia. N'outras provincias está em estudos um problema analogo.

França

Foi publicado no *Journal officiel* de 3 de março ultimo o decreto de 24 de fevereiro regulamentando o serviço dos carros automoveis subvencionados pelo Estado.

Os empreiteiros dos serviços regulares de carruagens automoveis subvencionadas pelo Estado são obrigados a escripturar um registo do movimento de cada carruagem, inscrevendo n'uma folha movel e no seu talão o dia e a hora da partida, o numero d'ordem da viatura, a sua capacidade em mercadorias, bagagens, etc., o logar de partida, o do destino, e a distancia a percorrer. Esta folha é entregue ao conductor que inscreve a hora da chegada, a hora da partida seguinte e a do regresso.

A fiscalisação do serviço fica a cargo das administrações de *pontes e estradas* e das *contribuições indirectas*. A estas entidades compete verificar se o empreiteiro satisfaz as prescrições do contracto que lhe dão direito ás subvenções. A fiscalisação tem o direito de examinar as folhas e os registos.

Armão Heilmann

Com o fim de substituir a tracção animal, a tracção mechanica aproveitando os vehiculos ordinarios que se utilisam na tracção animal, o illustre inventor da locomotora electrica, Heilmann, chegou a obter um vantrem ou armão de 4 pequenas rodas que pôde installar-se no logar do jogo deanteiro de qualquer carruagem, desempenhando o papel de cavallos. E' o *armão-automotor* ou vantrem automotor.

Este armão constitue um pequeno vehiculo distincto

que transporta o apparelho motor, e ao qual se liga a carruagem por uma cavilha.

Do assento ordinario da carruagem se governa o armão. Na columna vertical que se levanta sobre o leito do armão (que é baixo) e sustenta o apparelho de direcção, alavanca de freio e regulador de velocidade, ha uma lanterna ou pharol.

O motor é electrico, ou de petroleo. Os accumuladores podem retirar-se ou installar-se com grande facilidade.

O motor electrico chega para 60 kilometros, e o motor de petroleo podia dar 10 cavallos de força.

LINHAS PORTUGUEZAS

Algarve. — Como estava annuciado, abriu á exploração no dia 19 o troço de linha entre Algôs e Poço Barreto.

O que não estava annuciado era que haveria um comboio especial de inauguração, partindo de Faro com as autoridades locais e varios convidados e musicas, indo até o extremo da nova linha entre manifestações de regosijo.

Indispensavel nos parecia que assim se fizesse tratando-se de abrir uma boa parte de uma linha que tão importante virá a ser e para a qual tanto teem trabalhado as influencias locais.

De Lisboa ninguem foi á inauguração, nem mesmo a nossa *Gazeta*, que nunca deixa de estar representada n'estes actos, alli foi d'esta vez, porque outras occupações nol-o impediram.

Carris de ferro do Porto. — Sob a presidencia do sr. José da Silva Pimenta reuniu a assembléa geral da Companhia Carris de ferro do Porto, a fim de se proceder á discussão da reforma dos estatutos.

Usaram da palavra sobre o assumpto varios oradores e, feitas varias emendas em diversos artigos, foram os estatutos approvados.

A eleição dos corpos gerentes proceder-se-ha depois dos estatutos serem approvados pelo governo.

LINHAS ESTRANGEIRAS

Hespanha

Um decreto do ministro das finanças confirmou a decisão tomada, de fazer pagar o imposto industrial e commercial aos administradores de companhias, cujos conselhos estejam estabelecidos no estrangeiro mas exerçam industria ou commercio em Hespanha, logo que os seus honorarios atinjam ou excedam a somma de 1 500 pesetas por anno. As companhias são responsaveis por estes pagamentos.

França

A companhia de *Ouest*, que viu triplicar as relações das povoações que podiam aproveitar as vantagens que lhes advieram pela adopção dos bilhetes de ida e volta, resolveu apresentar ao ministro uma proposta para a generalisação completa d'esta especie de bilhetes que passarão a conceder-se entre quaesquer estações.

Italia

Foi apresentado ao parlamento o convenio da Italia com a Suissa sobre a ligação da rêde italiana com a rêde Suissa atravez do Simplão, sobre a escolha da estação internacional e sobre a exploração da secção *Isella-Domodossola*.

Na estação de Domodossola deve ser installada a estação internacional em que se reune os serviços do tráfego internacional, os de correios, telegraphos, policia geral e sanitaria.

Não ficam alli os serviços alfandegarios, porque a isso se opoz a Suissa.

Os empregados suissos d'esta estação estão isentos de pagamento de contribuição directa pessoal na Italia.

Russia

Foi aberta a exploração a secção do transsiberico entre *Tschista* a *Stratensk* comprehendida entre a estação de *Myssowskaja* na margem Este do lago *Baical* e *Tschita*.

Julga-se que se poderá estabelecer n'este verão a ligação entre todas as estações da rede russa e *Wladivostok*.

Os comboios serão transportados através do lago *Baical* em um grande barco apropriado, fazendo-se depois, entre *Stretnsk* e *Chabarowsk*, o trajecto em navios a vapor no *Chilka* ou no *Amur*. Retoma-se o comboio em *Chabarowsk* até *Wladivostok* que dista de *S. Petersburgo* 9 558 verstes e está a 26 dias de jornada.

Saxonia

Construíram-se desde 1879 327 kilometros de linhas com a bitola de 0,75 e 2.538.56 com a bitola ordinaria.

Algumas das linhas de via estreita teem passado á bitola normal.

O custo médio de kilometro de via ordinaria regula por 301.538 francos.

PANOPTICUM E BIOGRAPH

Por amavel convite á imprensa feito pelo intelligente proprietario do *Salon Rouge*, da rua *Ivens*, assistimos alli á estreia do notavel aparelho, *biographo parisiense* que, se não é uma novidade entre nós, por ser o já conhecido *animatographo*, *cynematographo* e outros, torna-se apreciavel por ser o mais perfeito que se tem apresentado aqui, mostrando-nos as figuras em tamanho natural e com uma nitidez extraordinaria.

Á nossa especialidade pertencem justamente os tres quadros que mais agradaram: — o panorama de uma linha de caminho de ferro, visto da carruagem em andamento, a ultima corrida de automoveis em *Paris*, e um comboio chegando á gare do Oeste, em *Paris*.

Este, sobretudo, é um encantador trecho da vida ferro viaria, cheio de animação e movimentados aspectos de uma grande estação á chegada de um dos seus mais concorridos comboios. Não lhe chamaremos expresso por que, pelo material de que se compõe, entre o qual figuram as carruagens de dois pavimentos, cremos ter adivinhado que se trata do trem de *Versailles*.

O *Salon* possui centenaes de vistas com que variará frequentemente as collecções que exhibe.

Não é menos apreciavel o *Panopticum*, stereoscopia de 50 vistas em crystal, limpidas, absolutamente perfectas, formando a collecção de tudo que ha de mais notavel em cada paiz.

Na semana corrente está em campo a *Allemanha*, comprehendendo *Berlim*, *Kiel*, o *Rheno*, a *Saxonia*, a *Baviera* etc., vistas de uma perfeição maravilhosa.

Não esqueçamos notar que a empresa é puramente portugueza, como o aparelho portuguez tambem é, construido em *Lisboa*, mas superior a todos os de origem estrangeira que temos visto.

Companhia Nacional de Caminhos de ferro

Relatorio apresentado á Assemblêa Geral

(Continuação.)

Resultados geraes da Exploração das Linhas

Pelo seguinte quadro podeis comparar os resultados da Exploração das linhas de *Mirandella* e *Vizeu* durante os exercicios de 1898 e 1899.

	Linha de Mirandella		Ramal de Vizeu		Conjunto das duas linhas	
	1898	1899	1898	1899	1898	1899
Extensão das linhas—kim....	55	55	50	50	105	105
Receitas do trafego.....	40:559#378	48:404#072	31:705#983	34:537#602	72:265#361	82:941#674
" fora do trafego.....	502#759	347#853	457#050	431#824	959#809	779#677
Receitas totaes.....	41:062#137	48:751#925	32:163#033	34:969#426	73:225#170	83:721#351
Despesas da exploração.....	26:049#428	26:798#023	25:484#995	30:424#477	51:534#423	57:222#500
Diferença a favor da receita..	15:012#709	21:953#902	6:678#038	4:544#949	21:690#747	26:498#851
Média por kilometro de via:...						
Das receitas totaes.....	746#584	886#398	643#260	699#388	697#382	797#346
Das despesas d'exploração...	473#625	487#236	509#699	608#489	490#804	544#976
Dos productos liquidos.....	272#958	399#161	133#560	90#899	206#578	252#370
Numero de kilometro percorridos.....	(49:946)	(43:348)	(58:450)	(57:770)	(99:396)	(101:118)
Média por kilometro de trem:						
Das receitas totaes.....	1#003	1#124	550	605	737	827
Das despesas totaes.....	636	618	436	526	518	565
Dos productos liquidos.....	367	506	114	078	218	262
Relação da despesa para a receita	63 %	54 %	79 %	81 %	70 %	68 %

Productos liquidos

Os productos liquidos da exploração do conjunto das linhas no exercicio de 1899 foram de 26:498#851 réis; em 1898 foram de 21:690#747 réis. Houve, portanto, um augmento de réis 4:808#104.

Na linha de *Mirandella* a receita liquida de 1899 foi de réis 21:953#902; em 1898 tinha sido de 15:012#709 réis. A diferença a mais de 6:941#193 réis provém d'um augmento nas receitas de 7:689#788 réis e um augmento nas despesas de 748#595 réis.

Na linha de *Vizeu*, a receita liquida em 1899 foi de 4:544#949 réis; em 1898 tinha sido de 6:678#038 réis. A diferença a menos de 2:133#089 réis provém d'um augmento nas receitas de réis 2:806#393 réis e um augmento nas despesas de 4:939#482 réis.

Receitas do trafego

O numero de passageiros e o numero de toneladas transportadas em grande e pequena velocidade, foram durante o anno de 1899, os que constam do seguinte quadro, onde se estabelece a comparação com o anno anterior:

	Numero de passageiros		Numero de toneladas em grande velocidade		Numero de toneladas em pequena velocidade	
	1898	1899	1898	1899	1898	1899
Linha de <i>Mirandella</i>	30.964	31.483	947	859	18.830	24.936
Linha de <i>Vizeu</i>	51.531	51.764	930	1.051	10.326	13.645
Totales....	82.495	83.247	1.877	1.910	29.156	38.581

Houve, pois, no anno de 1899:

1.º No conjunto das duas linhas um augmento de 752 passageiros; um augmento de 33 toneladas em grande velocidade e um augmento de 9.425 toneladas em pequena velocidade.

2.º Na linha de Mirandella, um augmento de 519 passageiros; uma diminuição de 88 toneladas em grande velocidade e um augmento de 6.106 toneladas em pequena velocidade.

3.º Na linha de Vizeu, um augmento de 233 passageiros; um augmento de 121 toneladas em grande velocidade, e um augmento de 3.319 toneladas em pequena velocidade.

O numero de passageiros kilometricos, foi de 1.030.385 na linha de Mirandella e de 1.418.130 na linha de Vizeu.

No anno anterior tinham sido respectivamente 1.050.992 e 1.444.304.

O numero de toneladas kilometricas foi de 1.276.536 em Mirandella e de 594.377 em Vizeu. Tinha sido respectivamente no anno anterior 933.776 em Mirandella e de 449.789 em Vizeu. As receitas correspondentes a estes transportes, foram as indicadas no seguinte quadro:

Importancia das receitas liquidas de reembolsos e impostos	Mercadorias						
	Passageiros	Grande velocidade				Pequena velocidade	
		Anno de 1898	Anno de 1899	Anno de 1898	Anno de 1899	Anno de 1898	Anno de 1899
Linha de Mirandella....	12 445.846	12 441.107	4 127.217	3 915.284	23 986.320	32 003.301	
» Vizeu	17 237.424	16 907.904	3 669.729	3 666.107	10 798.830	14 006.971	
	29 683.270	29 350.011	7 796 941	7 581 391	34 785.150	46 010.272	

(Continúa.)

AVISOS DE SERVIÇO

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Serviço especial por motivo da feira e festas da Semana Santa em Sevilha.—Bilhetes de ida e volta a preços muito reduzidos:

De Lisboa, Coimbra ou Figueira: 1.ª classe, 20\$800; 2.ª, réi; 13\$500; 3.ª, 10\$000. Do Porto, Campanhã: 1.ª classe, 24\$500; 2.ª, 15\$500; 3.ª, 11\$500. São validos para a ida, de 7 a 23 de abril, e para o regresso, de 9 a 27, inclusivé.

Cinco comboios rapidos directos, compostos de um wagon-leito, um restaurante (até ou desde Badajoz), e 1.ª classe.

Partidas de Lisboa-Rocio, em 7, 10, 16, 18 e 23 de abril, ás 4 horas da tarde; chegadas a Sevilha, ás 8 e 40 da manhã; regresso de Sevilha, em 9, 15, 17, 22 e 25 de abril, ás 7-40 da tarde; chegadas a Lisboa-Rocio, á 1 da tarde.

São validos para estes comboios os bilhetes especiaes de 1.ª classe d'este serviço e os ordinarios simples (uma só viagem) da

mesma classe. Sebetaxa para o wagon-leito, 15 pesetas, quer á ida, quer á volta. Os passageiros de 1.ª classe poderão tomar as suas refeições no restaurante.

Para mais esclarecimentos, vejam-se os cartazes affixados nos logares do costume.

Lisboa, 17 de março de 1900.

Notas de expedição

Desde 1 de abril proximo futuro, todas as estações da rede da Companhia estão habilitadas a vender notas de expedição, tanto de grande como de pequena velocidade ao preço de 5 réis cada exemplar.

Para grandes aquisições, continua a venda pelo mesmo preço no Serviço dos Armazens, estação de Santa Apolonia.

Lisboa, 26 de março de 1900.

ARREMATACÕES

Caminhos de ferro do Estado

Conselho de administração

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 23 de abril do corrente anno, pelas doze horas do dia, na secretaria d'este conselho (edificio do ministerio das obras publicas), e perante o respectivo presidente, se ha de proceder ao concurso publico para o seguinte fornecimento:

20 barras de aço para hastes de embolos de machinas, para os caminhos de ferro do sul e sueste.

52 barras de aço para hastes de embolos de machinas, para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido a licitar é preciso que o concorrente mostre ter feito em alguma das thesourarias dos caminhos de ferro do estado o deposito provisorio correspondente ao lote ou lotes que se propõe fornecer, sendo a sua importancia de:

12\$000 réis para licitar na adjudicação do material para o Minho e Douro;

4\$000 réis para licitar na adjudicação do material para o sul e sueste.

O deposito definitivo, que são obrigados a fazer os concorrentes a quem fôr adjudicado o fornecimento, será de 5 por cento da importancia total do mesmo.

As condições do fornecimento e das arrematações poderão ser examinadas em todos os dias uteis, desde as onze horas da manhã ás tres da tarde, em Lisboa na secretaria do conselho de administração dos caminhos de ferro do estado, ou na secretaria da direcção dos caminhos de ferro do sul e sueste, e no Porto na direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro.

Lisboa, 28 de março de 1900.

Direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro

Creosotagem de travessas de pinho

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 2 do proximo mez de abril, pela uma hora da tarde, na sala da direcção dos mesmos caminhos de ferro, em presença do respectivo director, se ha de proceder ao concurso publico para a adjudicação da empreitada de creosotagem de 27 000 travessas de pinho para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido a licitar terá cada concorrente de effectuar na thesouraria da direcção o deposito provisorio de 230\$000 réis.

O deposito definitivo que é obrigado a fazer o concorrente a quem fôr adjudicada a empreitada será de 5 por cento da importancia total da mesma.

O caderno de encargos e condições da arrematação poderão ser examinadas, em todos os dias uteis, desde as onze horas da manhã até ás tres da tarde, na secretaria do serviço de via e obras d'estes caminhos de ferro, na estação de Campanhã.

Porto, 14 de março de 1900.—

Direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste

Faz-se publico que pela uma hora da tarde de 5 d'abril proximo, perante a Direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste, serão abertas as propostas que até a dita hora, forem apresentadas para a adjudicação da venda de

440.000^{kg} de sucata diversa { 200.000^{kg} ferro forjado } Lote n.º 1
 { 160.000^{kg} aço em aros }
 { 80.000^{kg} » » molas }

Lote n.º 2	40.000 kg	de sucato de ferro fundido.
Lote n.º 3	250.000 kg	de sucata de carris de ferro.
Lote n.º 4	250.000 kg	» » » » »
Lote n.º 5	250.000 kg	» » » » »
Lote n.º 6	250.000 kg	» » » » »

Para serem admitidos a licitar deverão os concorrentes depositar:

Para o lote n.º 1 220\$000 réis

В В В В 2 185000 В

• cada um dos lotes n.ºs 3 4 5 e 6 168,50000 »

depósito que posteriormente será elevado a 50% da importância por que for arrematado cada um dos lotes.

Os depósitos provisórios serão feitos na thesouraria dos caminhos de ferro do Sul e Sueste, no Largo de S. Roque n.º 22.

O reforço até 5% que com o depósito provisório formará o depósito definitivo será feito na Caixa Geral de Depósitos á ordem do engenheiro director dos mesmos caminhos de ferro.

As condições da adjudicação estão patentes na Secretaria da Direcção (Largo de S. Roque) onde podem ser examinadas nos dias uteis desde as 10 horas da manhã até as 4 da tarde.

Lisboa 20 de março de 1900.

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 (edifício da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis, das 10 da manhã às 4 da tarde, e em Paris nos escriptorios da companhia, 28, rue de Châteaudun.

Lisboa, 8 de março de 1900



Steam Packet Company

MALA REAL INGLEZA

Em 6 ou 7 de abril

O pacote **Elbe**, para S. Vicente, Maceió, Rio de Janeiro e Santos.

Para Cherbourg e Southampton

O paquete **Magdalena**, esperado em 6 do corrente.

Os vapores tem magnificas accomodações para passageiros.

Nos preços das passagens inclui-se vinho de pasto, comida á 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 Capellis-
tas, 31, 1.^o

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

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

COMPANHIA REAL

C. Sodré	Cascaes	C. Sodré
Part.	Cheg.	Part.
6-15 m.	7-20 m.	6-35 m.
7-45 m.	8-50 m.	7-35 m.
9-10 m.	9-47 m.	8-10 m.
9-15 m.	10-20 m.	9-15 m.
10-40 m.	11-17 m.	10-45 m.
10-45 m.	11-50 m.	10-45 m.
12-15 m.	1-20 t.	11-25 m.
1-40 t.	2-17 t.	12-15 t.
1-45 t.	2-50 t.	1-45 t.
3-10 t.	3-47 t.	2-25 t.
3-15 t.	4-30 t.	3-15 t.
4-40 t.	5-17 t.	4-35 t.
4-45 t.	5-50 t.	4-45 t.
6-10 t.	6-47 t.	5-25 t.
6-15 t.	7-20 t.	6-15 t.
7-40 t.	8-17 m.	6-55 t.
7-45 t.	8-50 m.	7-45 t.
9-15 m.	10-20 m.	9-15 m.
10-40 m.	11-17 m.	10-45 m.
10-45 m.	11-50 m.	10-45 m.
12-15 m.	1-20 t.	11-25 m.
12-30 m.	1-35 m.	12-30 m.

C. Sodré	Alges	C. Sodré
Part.	Cheg.	Part.
5-45 m.	6-10 m.	6-0 m.
6-35 m.	6-55 m.	6-30 m.
7-15 m.	7-40 m.	7-30 m.
8-50 m.	9-10 m.	8-0 m.
9-35 m.	9-55 m.	9-30 m.
10-15 m.	10-40 m.	10-30 m.
11-5 m.	11-25 m.	11-0 m.
11-45 m.	12-10 t.	12-0 t.
12-35 t.	12-55 t.	12-30 t.
1-15 t.	1-40 t.	1-30 t.
2-5 t.	2-25 t.	2-0 t.
2-45 t.	3-10 t.	3-0 t.
3-35 t.	3-55 t.	3-30 t.
4-15 t.	4-40 t.	4-30 t.
5-5 t.	5-25 t.	5-0 t.
5-45 t.	6-10 t.	6-0 t.
6-35 t.	6-55 t.	6-30 t.
7-15 t.	7-40 t.	7-30 t.
8-45 m.	9-10 m.	8-0 m.
9-35 m.	9-55 m.	9-30 m.
10-15 m.	10-40 m.	10-30 m.

C. SODRÉ	P. ARCOS	C. SODRÉ
Part.	Cheg.	Part.
6-40 m.	7-24 m.	7-40 m.
7-10 m.	7-54 m.	8-25 m.
8-40 m.	9-24 m.	9-35 m.
9-30 m.	10-14 m.	10-30 m.
10-30 m.	11-14 m.	11-45 m.
11-30 m.	12-14 t.	12-30 t.
1-40 t.	2-24 t.	2-35 t.
7-55 t.	8-39 m.	9-0 m.
9-20 m.	10-4 m.	10-15 m.
9-37 m.	11-21 m.	11-35 m.

Lisboa	Povoa	Lisboa
Part.	Cheg.	Part.
12-40 t.	1-38 t.	1-50 t.
3-5 t.	4-3 t.	4-20 t.
4-45 t.	5-43 t.	6-35 t.
Lisboa	V. Franca	Lisboa
Part.	Cheg.	Part.
5-45 t.	7-4 t.	8-15 m.
12-30 m.	1-55 m.	7-35 t.
Lisboa	Cintra	Lisboa
Part.	Cheg.	Part.
6-10 m.	7-17 m.	8-0 m.
7-55 m.	9-2 m.	8-0 m.
9-40 m.	10-45 m.	7-35 m.
10-55 m.	11-35 m.	9-15 m.
11-20 m.	12-27 t.	11-0 m.
1-0 t.	2-7 t.	1-5 t.
2-50 t.	3-57 t.	2-40 t.
4-40 t.	5-45 t.	4-10 t.
6-0 t.	7-8 t.	6-20 t.
7-45 t.	8-52 m.	8-20 t.
9-10 m.	10-17 m.	7-30 t.
10-45 m.	11-47 m.	9-10 m.
12-45 m.	1-52 m.	10-50 m.
Lisboa	Porto	Lisboa
Part.	Cheg.	Part.
7-35 m.	8-50 m.	9-31 t.
8-30 m.	11-20 m.	8-15 m.
11-5 m.	12-45 m.	10-35 m.
4-30 t.	5-45 m.	4-20 t.
6-31 t.	7-42 m.	7-10 t.
Lisboa	Figueira	Lisboa
Part.	Cheg.	Part.
5-15 m.	7-11 t.	5-55 m.
7-35 m.	2-54 t.	3-40 t.
6-31 t.	5-11 m.	11-15 m.
Lisboa	V. Alcant.	Lisboa
Part.	Cheg.	Part.
8-30 m.	10-55 t.	8-15 m.
11-0 m.	7-0 m.	6-20 t.
8-45 m.	10-30 m.	7-42 m.
Lisboa	Badajoz	Lisboa
Part.	Cheg.	Part.
8-30 m.	10-20 m.	5-40 m.
11-0 m.	8-45 m.	7-13 m.
8-45 m.	10-30 m.	7-13 m.
Lisboa	Guarda	Lisboa
Part.	Cheg.	Part.
8-30 m.	12-50 m.	1-50 m.
11-0 m.	8-45 m.	10-30 m.
8-45 m.	10-30 m.	7-13 m.
Lisboa	Santarem	Lisboa
Part.	Cheg.	Part.
6-0 m.	8-38 m.	9-50 m.
11-15 m.	1-41 t.	5-0 t.
Lisboa	Entrono.	Lisboa
Part.	Cheg.	Part.
1-10 t.	5-28 t.	4-20 m.
4-35 t.	8-35 m.	6-0 t.

Lisboa	Setubal	Lisboa
Part.	Cheg.	Part.
7-5 m.	8-40 m.	4-45 m.
7-45 m.	10-5 m.	8-15 m.
12-45 t.	2-18 t.	11-30 m.
4-30 t.	6-5 t.	9-0 m.
—	—	2-45 t.
—	—	4-45 t.
Lisboa	Faro	Lisboa
Part.	Cheg.	Part.
4-30 t.	5-0 m.	6-15 t.
Lisboa	Extremoz	Lisboa
Part.	Cheg.	Part.
7-45 m.	8-45 t.	8-50 m.
4-30 t.	11-30 m.	11-30 m.
Lisboa	Barreiro	Lisboa
Part.	Cheg.	Part.
7-5 m.	7-40 m.	5-55 m.
7-45 m.	8-16 m.	9-25 m.
10-30 m.	11-5 m.	10-26 m.
12-45 t.	1-20 t.	12-30 t.
2-40 t.	3-15 t.	3-0 t.
4-30 t.	5-5 t.	4-5 t.
Lisboa	Evora	Lisboa
Part.	Cheg.	Part.
—	—	7-0 m.
Casa Branca	Evora	Casa Branca
Part.	Cheg.	Part.
2-50 t.	3-40 t.	7-0 t.
Casa Branca	Faro	Casa Branca
Part.	Cheg.	Part.
7-40 m.	8-5 m.	6-30 m.
Lisboa	Pias	Lisboa
Part.	Cheg.	Part.
7-45 m.	5-0 t.	8-0 m.

Alfaiellos	Porto	Alfaiellos
Part.	Cheg.	Part.
3-3 t.	8-50 m.	8-20 m.
—	—	2-11 t.
Lisboa	Pampilhosa	Lisboa
Part.	Cheg.	Part.
7-50 m.	12-23 t.	1-0 t.
6-50 t.	11-22 m.	2-30 m.
Coimbra	Figueira	Coimbra
Part.	Cheg.	Part.
6-0 m.	7-48 m.	6-20 m.
4-5 t.	5-57 t.	11-5 m.
—	—	9-17 m.
Aveiro	Porto (d)	Aveiro
Part.	Cheg.	Part.
3-10 m.	5-48 m.	4-10 t.
—	—	10-10 m.
Ovar	Porto (d)	Ovar
Part.	Cheg.	Part.
5-40 m.	7-4 m.	11-20 m.
1-10 t.	2-29 t.	4-45 t.
6-40 t.	8-2 m.	6-20 t.
Espinho	Porto (d)	Espinho
Part.	Cheg.	Part.
8-5 m.	8-58 m.	6-40 m.
8-40 m.	9-28 m.	7-30 m.
11-15 m.	12-8 t.	10-10 m.
4-15 t.	5-7 t.	12-30 t.
10-25 m.	11-13 m.	8-40 m.

SUL E SUESTE		
Lisboa	Setubal	Lisboa
Part.	Cheg.	Part.
7-5 m.	8-40 m.	4-45 m.
7-45 m.	10-5 m.	8-15 m.
12-45 t.	2-18 t.	11-30 m.
4-30 t.	6-5 t.	9-0 m.
—	—	2-45 t.
—	—	4-45 t.
Lisboa	Faro	Lisboa
Part.	Cheg.	Part.
4-30 t.	5-0 m.	6-15 t.
Lisboa	Extremoz	Lisboa
Part.	Cheg.	Part.
7-45 m.	8-45 t.	8-50 m.
4-30 t.	11-30 m.	11-30 m.
Lisboa	Barreiro	Lisboa
Part.	Cheg.	Part.
7-5 m.	7-40 m.	5-55 m.
7-45 m.	8-16 m.	9-25 m.
10-30 m.	11-5 m.	10-26 m.
12-45 t.	1-20 t.	12-30 t.
2-40 t.	3-15 t.	3-0 t.
4-30 t.	5-5 t.	4-5 t.
Lisboa	Evora	Lisboa
Part.	Cheg.	Part.
—	—	7-0 m.
Casa Branca	Evora	Casa Branca
Part.	Cheg.	Part.
2-50 t.	3-40 t.	7-0 t.
Casa Branca	Faro	Casa Branca
Part.	Cheg.	Part.
7-40 m.	8-5 m.	6-30 m.
Lisboa	Pias	Lisboa
Part.	Cheg.	Part.
7-45 m.	5-0 t.	8-0 m.

Tunes	Algez	Tunes
Part.	Cheg.	Part.
5-15 m.	5-30 m.	6-30 m.
—	—	6-44 m.
HEIRA ALTA		
Figueira	Pamp.	Figueira
Part.	Cheg.	Part.
5-5 m.	6-35 m.	8-7 m.
4-30 t.	6-10 t.	7-5 t.
Pamp.	V. Formoso	Pamp.
Part.	Cheg.	Part.
8-10 m.	4-30 t.	10-0 m.
11-28 m.	5-44 m.	9-15 m.
FIGUEIRA	Mangualde	FIGUEIRA
Part.	Cheg.	Part.
4-30 t.	10-22 m.	4-40 m.
Mangualde	Guarda	Mangualde
Part.	Cheg.	Part.
10-42 m.	1-35 m.	1-25 m.
MINHO E DOURO		
Porto	Rio Tinto	Porto
Part.	Cheg.	Part.
7-20 m.	7-35 m.	8-45 m.
4-50 t.	5-5 t.	5-10 t.
Porto	Braga	Porto
Part.	Cheg.	Part.
4-45 m.	7-50 m.	5-30 m.
8-0 m.	10-35 m.	11-50 m.
11-0 m.	1-20 t.	4-35 t.
5-30 t.	8-20 m.	6-50 t.
Nine	Braga	Nine
Part.	Cheg.	Part.
5-25 t.	6-0 t.	9-10 m.
Porto	Valença	Porto
Part.	Cheg.	Part.
8-0 m.	1-10 t.	2-20 m.
11-0 m.	3-10 t.	9-45 m.
5-30 t.	11-20 m.	1-40 t.
Porto	Vianna	Porto
Part.	Cheg.	Part.
4-45 m.	9-45 m.	5-30 t.
Vianna	Valença	Vianna
Part.	Cheg.	Part.
7-0 m.	9-5 m.	6-0 t.
Porto	Barca d'Alva	Porto
Part.	Cheg.	Part.
7-30 m.	3-0 t.	11-0 m.
Porto	Regoa	Porto
Part.	Cheg.	Part.
5-0 m.	11-5 m.	4-45 m.
4-15 t.	8-25 t.	4-40 t.
Regoa	Barca d'Alva	Regoa
Part.	Cheg.	Part.
4-45 m.	11-35 m.	3-30 t.

GUIMARÃES		
Porto	Guimarães	Porto
Part.	Cheg.	Part.
4-45 m.	8-55 m.	4-40 m.
8-0 m.	11-06 m.	11-20 m.
11-0 m.	3-12 t.	4-0 t.
5-30 t.	8-33 m.	6-50 t.
a) directos — b) pela linha do Oeste — c) Lisboa Caes dos Soldados — d) Porto-Campanhã — e) só aos domingos e dias santos — f) às 3. ^{as} e 6. ^{as} feiras — g) às 2. ^{as} e 6. ^{as} feiras — h) só no dia 23 de cada mês — 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 nos sabbados — p) às 3. ^{as} feiras — r) às 5. ^{as} e domingos — s) só nos dias uteis.		

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. Vidé 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, allemão, 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 flôres 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 Sassetti.

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. — 15000 a 15400 réis diários.

PORTO Hotel Francfort. — 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. Diaria, 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, 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, lawntennis, 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 15500. — Reducção 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 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.

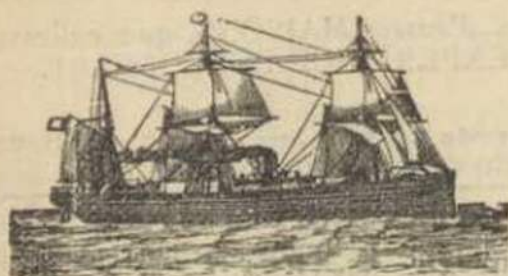
Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFFICIAL

O vapor Gomes IV—Commandante Rocha Junior

SAHIRÁ no dia 16 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, vap. all. **Bundes-rath**. Sahirá a 6 de Abril.

Agente, E. George, R. da Prata, 8, 2.º



Amsterdam, vap. holandez **Clio**. Sahirá a 10 de Abril.

Agente, E. George, R. da Prata, 8, 2.º



Antuerpia, vap. all. **Nestor**. Sahirá a 7 de Abril.

Agente, E. George, R. da Prata, 8, 2.º



Anvers e Havre, vap. norueg. **Trudvang**, Sahirá a 4 de Abril.

Agentes, Henry Burnay & C.^a Rua dos Fanqueiros, 10.



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vap. all. **Patagonia**. Sahirá a 4 de Abril.

Agente, E. George, R. da Prata, 8, 2.º



Barcelona, Cette e Marselha, vap. fr. **St. Philippe**. Sahirá a 13 de Abril. Agentes, Henry Burnay & C.^a Rua dos Fanqueiros, 10.



Barcelona, Cette e Marselha, vap. fr. **St. Thomas**. Sahirá a 4 de Abril. Agentes, Henry Burnay & C.^a Rua dos Fanqueiros, 10.



Bordeos, vap. fr. **Brésil**. Sahirá a 12 de Abril.

Agentes Torlades & C.^a R. Aurea, 32, 1.º



Copenhagen e Baltico, vap. dinamarquez **Beira**. Sahirá a 10 de Abril.

Agente, E. George, R. da Prata, 8, 2.º



Dakar, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres, vap. fr. **Chili**. Sahirá a 9 de Abril.

Agentes Torlades & C.^a R. Aurea, 32, 1.º



Flessingue e Hamburgo, vap. all. **Admiral**. Sahirá a 6 de Abril.

Agente, E. George, R. da Prata, 8, 2.º



Genova, Leorne, Napoles, etc., vap. holandez **Stella**. Sahirá a 12 de Abril.

Agente, E. George, R. da Prata, 8, 2.º



Hamburgo, vap. all. **Portimão**. Sahirá a 9 de Abril.

Agente, E. George, R. da Prata, 8, 2.º



Hamburgo, vap. all. **Cintra**. Sahirá a 3 de Abril.

Agente, E. George, R. da Prata, 8, 2.º



La Pallice, Liverpool (via Corunha) vap. ingl. **Orissa**. Sahirá a 11 de Abril.

Agentes, E. Pinto Basto & C.^a Caes do Sodré, 64, 1.º



Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Principe, S. Thomé, Cabinda, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguella, Mossamedes, vap. port. **Cabo Verde**. Sahirá a 11 de Abril.

Empresa Nacional de Navegação, R. da Prata, 8, 1.º



Pará e Manaus, vap. it. **Colombo**. Sahirá a 11 de Abril.

Agentes, Orey, Antunes & C.^a, T. dos Remolares, 28, 1.º



Pará e Manaus, vap. it. **Ré Umberto**. Sahirá a 26 de Abril.

Agentes, Orey, Antunes & C.^a, T. dos Remolares, 28, 1.º



Pará e Manaus, vap. ing. **Augustine**. Sahirá a 10 de Abril.

Agentes, Garland Laidley & C.^a R. do Alecrim, 10, 1.º



Pará e Manaus (via Madeira), vap. port. **D. Amelia**. Sahirá a 18 de Abril.

Agente, João Patricio Alvares Ferreira, R. dos Bacalhoeiros, 135, 1.º



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vap. fr. **Concordia**. Sahirá a 6 de Abril.

Agente, Augusto Freire, P. do Municipio, 19.



Rotterdam e Antuerpia, vap. all. **Electra**. Sahirá a 12 de Abril.

Agente, E. George, R. da Prata, 8, 2.º



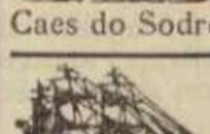
Rotterdam e Hamburgo (via Cherbourg), vap. all. **Tijua**. Sahirá a 3 de Abril.

Agente, E. George, R. da Prata, 8, 2.º



S. Miguel, Terceira, Graciosa (Santa Cruz), S. Jorge (Calheta), Lages do Pico, Fayal e Flores, vap. port. **Açor**. Sahirá a 5 de Abril.

Agente, Germano S. Arnaud. Caes do Sodré, 84, 2.º



S. Vicente, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Ayres, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vap. ing. **Iberia**. Sahirá a 4 de Abril.

Agentes, E. Pinto Basto & C.^a Caes do Sodré, 64, 1.º

SALON ROUGE

46, Rua Ivens, 48

EXPOSIÇÃO DO PANOPTICUM UNIVERSAL

50 ESPLENDIDAS VISTAS DA ALLEMANHA

Todos os dias das 2 horas da tarde á meia noite

Entrada 120 réis

Os engenhosos aparelhos Auto-Estereoscopios

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

O BIOGRAPH PARISIEN

O mais aperfeiçoado aparelho de photographia animada que se tem exhibido em Portugal