

# 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 117.

## SUMMARIO

	Paginas
A SENTENÇA DE BERNE, por O. S.	113
PARTE OFFICIAL — Portaria de 31 de março do Ministerio das Obras Publicas e 10 de abril do Ministerio da Marinha.	114
TARIFAS DE TRANSPORTE.	115
BILHETES PARA PARIS.	115
VIAGEM A ROMA.	115
PARAGENS EM TRANSITO.	116
MACHINAS COMBINADAS PARA ELEVAÇÃO E TRACÇÃO (illustrado).	117
O NOSSO BRINDE.	117
PARTE FINANCEIRA — Carteira dos accionistas — Revue de la Bourse de Paris, por L. C. — Boletim da Praça de Lisboa — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — Receltas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.	118 a 121
MORMUGÃO.	122
IMPOSTO DE TRANSPORTES EM HESPANHA.	122
AUTOMOBILISMO.	122
LINHAS PORTUGUEZAS — Valle do Vouga — Carris de ferro do Porto.	122
LINHAS ESTRANGEIRAS — Hespanha — Russia — Italia — China.	123
NOTAS VARIAS.	123
COMPANHIA NACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO — Relatorio apresentado á Assembléa Geral (continuação).	124
AVISOS DE SERVIÇO.	125
ARREMAÇÕES.	125
ANNUNCIOS.	125 e 126
HORARIO DOS COMBOIOS EM 16 DE ABRIL DE 1900.	126
AGENDA DO VIAJANTE.	127
VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA.	128

## A SENTENÇA DE BERNE

Foi um desapontamento grande para os accionistas que haviam adquirido os titulos da companhia instituida em maio de 1884 pelo coronel Mac Murdo e da companhia *Delagoa Bay and East African Railway* que tomou o encargo que pertencia á primeira.

Foi uma solução desillusionista para os phantasistas que antegostavam os embaraços que trazia para Portugal o pagamento d'uma exagerada indemnisação e formulavam projectos politicos e financeiros sobre a base falsa de que seriamos obrigados a pôr em leilão internacional as nossas colonias mais cubiçadas para pagamento dos habeis jogadores nas acções de duas companhias quasi em fallencia e que não cumpriram os contractos.

Foi para os portuguezes um allivio, desopprimindo-se dos cuidados que lhe custava aquella decisão imminente, pois apesar de certos na justiça da causa, de saberem que cada qual deve mandar em sua casa, de reconhecerem que é um abuso de força virem os governos estrangeiros ajudar com a sua influencia, interferindo directamente n'uma questão de direito, auxiliando trapaças financeiras, chegavam a recear que as chancellarias tivessem artes para fazer reaes as ameaças da imprensa.

Foi tambem um exemplo efficaz e salutar que demonstra mais uma vez quanto convem generalisar o principio da arbitragem internacional, entregando a tri-

bunaes competentes como o que, pelo accordo de 1890 entre os governos de Lisboa, de Londres e de Washington, foi nomeado pelo presidente da confederação helvetica.

Foi ainda um exemplo penoso mas eloquente da nossa má administração, que faz concessões a estrangeiros imprudentemente e que rescinde contractos mais imprudentemente ainda, sem olhar ás consequências, n'um capricho e arreganho de quem confia de mais na justiça dos homens ou toma por lemma a velha phrase — *après moi le déluge*.

Não veiu um diluvio que nos subverta, mercê da previdencia com que se puzeram de lado alguns titulos d'onde nos póde vir o dinheiro, previdencia burgueza mas efficaz como a dos nossos lavradores que fazem o pé de meia para as doenças e trabalhos da vida.

De Berne veiu o ramo de oliveira e podemos estender a vista encontrando os montes da nossa terra, as serras das nossas colonias, embora por lá vá passar em marcha de guerra alguma tropa estrangeira.

Mas nem por isso deixa de ser significativo o facto de pagarmos setenta e tantos contos por kilometro de via ferrea que construimos á nossa custa e em territorio nosso!

A Belgica no caso do *Grand-Luxembourg* foi mais feliz do que Portugal em Lourenço Marques, é certo; todavia não deixamos de prestar o nosso singelo preito de sincera homenagem ao venerando tribunal que soube pôr-se acima das mesquinhas paixões devides á avidez humana, tendo a isenção sufficiente para resistir a quaesquer suggestões interessadas e a integridade precisa para sahir sem mancha de corrupção n'uma questão em que se debatiam tamanhos interesses.

Que a lição aproveite e sirva de bom ensinamento, juntando-se ás outras que já temos recebido com a construcção do caminho de ferro do Sul, com a do porto do Ponta Delgada, com a do porto de Lisboa, com a de Leixões, com a da Manutenção do Estado, etc., etc.

Antes irmos mais devagar, caminhando pouco a pouco, do que correr com capitaes estrangeiros n'esta epoca em que por detraz de cada banqueiro está o governo respectivo, perfilhando todas as suas reclamações, falando de alto como quem tem muitos canhões nos seus exercitos, muitos couraçados nas suas esquadras.

Agora resolveu-se a questão do caminho de ferro de Lourenço Marques.

Como resolverão nossos filhos as que hão de surgir com a companhia do Nyassa, da Zambesia e de Moçambique.

O. S.

Varios jornaes publicaram a sentença do tribunal arbitral de Berne sobre a questão de Lourenço Marques, traduzindo a em portuguez.

Pela importancia d'este documento e porque convem que elle fique aqui em toda a sua nitidez sem as duvi-



das que poderia offerecer uma traducção, damol-o no idioma original, transcrevendo-o do n.º de 31 de março da *Gazette de Lausanne*, jornal suíço, podendo ser considerado o texto official.

### Le tribunal arbitral du Delagoa

vu les requêtes des deux parties demanderesses, du 7 novembre 1899 et du 26 février 1900, requêtes tendant à ce qu'il soit procédé à une expertise complémentaire sur la valeur des terrains concédés par le contrat de concession du 14 décembre 1883; la seconde de ces requêtes demandant, en outre, au tribunal arbitral de se prononcer, sans plus attendre, sur la question de fond faisant l'objet principal du procès, et d'ajourner jusqu'à plus ample informé la fixation du chiffre de l'indemnité due pour les terrains;

vu, d'autre part, la requête du gouvernement portugais, du 12 décembre 1899, demandant au tribunal s'il entrerait dans la voie des compléments d'enquête, de pouvoir, lui aussi, en provoquer sur les points qu'il lui paraîtrait utile d'élucider à nouveau; après en avoir délibéré en séance du tribunal,

### décète ce qui suit:

1. Le tribunal écarte toute demande tendant à un complément d'enquête; il refuse, de même, de disjoindre le jugement sur l'objet principal du litige et celui sur l'indemnité due pour les terrains.

2. Il décide, en revanche, de rendre, séance tenante, sa sentence définitive sur le fond et de communiquer aux parties une expédition authentique du dispositif de celle-ci, la communication de la sentence complète, avec exposé des motifs de fait et de droit, devant suivre à bref délai.

Sur ce, le tribunal a rendu à l'unanimité de ses trois membres présents la sentence finale dont la teneur suit:

### Le tribunal arbitral du Delagoa

institué en vertu du compromis arbitral, signé à Berne, le 13 juin 1891, entre les représentants du Portugal, des Etats-Unis de l'Amérique du Nord et de la Grande-Bretagne;

investi, par ce compromis, de la mission de «fixer comme il jugera le plus juste le montant de la compensation due par le Portugal aux ayant droit des deux autres pays par suite de la rescision de la concession du chemin de fer de Lourenço Marques et de la prise de possession de ce chemin de fer par le gouvernement portugais»;

tribunal composé des trois arbitres désignés par le Conseil fédéral suisse, savoir:

M. Joseph Blaesi, alors vice-président et actuellement membre du Tribunal fédéral à Lausanne, président;

M. Andréas Heusler, docteur en droit, professeur de droit à l'Université de Bâle;

M. Charles Soldan, alors président du Conseil d'Etat du canton de Vaud et actuellement membre du Tribunal fédéral à Lausanne;

après instruction de la cause, sur le vu des pièces échangées et des documents produits au cours de la procédure, ainsi que des rapports des experts techniques commis par le Tribunal;

statuant au fond sur les conclusions des parties,

### dit et prononce:

1. Le gouvernement du Portugal, partie défenderesse, est condamné à payer aux gouvernements des Etats Unis de l'Amérique du Nord et de la Grande-Bretagne, parties demanderesses, ensemble, en plus des 28 000 liv. st. versées à compte en 1890, la somme de 15.314 000 francs en monnaie légale suisse, avec, en plus, les intérêts simples de cette somme, au taux de 5 % l'an, du 25 juin 1889 jusqu'au jour du paiement (Ce sont au total fr. 24 628.125—Red.)

2. Cette somme, après déduction de ce qui sera nécessaire pour couvrir les frais de l'arbitrage incombant aux parties demanderesses, et de plus, le reliquat des 28.000 liv. st. versées à compte en 1890 seront affectés au paiement des créanciers obligataires, et autres s'il y a lieu, de la Delagoa Bay Company, selon leur rang.

Les parties demanderesses dresseront à cet effet un état de distribution.

Le gouvernement du Portugal aura à verser entre les mains du gouvernement des Etats Unis la somme qui, suivant ledit état, reviendra à Mme Mac Murdo, représentée par ce dernier gouvernement, en sa qualité de créancière obligataire en 1<sup>er</sup> et en 2<sup>e</sup> rang.

Il versera le surplus au gouvernement de la Grande-Bretagne pour le compte de tous les autres ayant droit.

3. Le délai de six mois fixé par le dernier alinéa de l'article VI du compromis arbitral courra à partir de ce jour.

4. Quant aux frais:

Les dépens des parties sont compensés. Les frais de l'arbitrage, suivant état à fournir en conformité de l'article V du compromis, seront supportés, par parts égales, par les trois parties en cause, soit pour un tiers par chacune d'elles.

5. Les conclusions des parties, pour autant qu'elles diffèrent du dispositif ci-dessus, sont écartées.

6. Une expédition authentique de la présente sentence sera délivrée par l'intermédiaire du Conseil fédéral suisse à chacune des trois parties en cause.

Ainsi délibéré en séance du Tribunal arbitral et expédié à Berne le 29 mars 1900.

Les arbitres:

Blaesi. — A. Heusler. — Charles Soldan.

Le secrétaire: Brustlein.

Como se vê, á quantia que se referiam os telegrammas que nos serviram de base para os calculos do nosso artigo anterior ha que juntar a verba de 28.000 libras já entregue por Portugal, como adeantamento, em 1890, o que, representando 700.000 francos ou ao cambio de 780, 182:000\$000 réis, eleva o total a 6.353 contos, fóra as despesas.

A proposito da indemnisação que temos a pagar, tem-se feito variados calculos e houve logo quem se lembrasse de, como medida de salvaterio... particular, se lembrasse e lembrasse ao governo a criação de um syndicato, muito portuguez — na apparencia, está bem visto — que tomaria a exploração da linha e faria a emissão de obrigações ainda com garantia do governo (!) para pagar a indemnisação.

A nosso ver isso seria um novo e grave erro em beneficio d'alguns sujeitos mais, dos muitos que já teem cavado a ruina do paiz; um erro tão grave ou mais do que os que nos obrigaram á situação em que nos achamos de ter que pagar agora uma somma tão valiosa.

O governo deve desprezar, por completo, estes conselhos. Fiamos isso dos srs. ministros da fazenda e marinha.

O caminho de ferro de Lourenço Marques tem que ser do Estado, e só do Estado, emquanto quizermos chamar portuguez áquelle tão cubiçado districto.

## PARTE OFFICIAL

### Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

#### Direcção geral dos correios e telegraphos

#### Inspecção geral dos telegraphos

#### 1.ª Divisão

Tendo sido presentes a Sua Magestade El-Rei os projectos apresentados pela companhia carris de ferro do Porto, para ampliação do systema de tracção electrica ás seguintes linhas:

1.ª Desde a rua da Restauração á praça da Batalha;

2.ª Desde a praça da Batalha á estação do caminho de ferro em Campanhã;

3.ª Na rua de Santa Catharina entre os pontos de cruzamento com a rua de Santo Antonio e com a rua Formosa;

projectos a que se referem os editos publicados no *Diario do governo* n.º 43, de 23 de fevereiro ultimo:

Ha por bem o mesmo augusto senhor conceder a approvação d'esses projectos nos termos da portaria de 18 de maio de 1897, e sob as clausulas e condições abaixo indicadas:

1.ª A approvação d'estes projectos é concedida sob a expressa reserva de que qualquer disposição desenhada, descripta ou mencionada n'elles, deverá ser modificada, alterada ou substituida, se assim fór necessario, para cabal e exacto cumprimento das disposições, a que abaixo se refere o n.º 2.º;

2.ª A companhia concessionaria ficará obrigada a cumprir rigorosamente as clausulas e condições estabelecidas no regulamento de segurança do Board of Trade de Londres, datado de 6 de março



de 1894, bem como as disposições do regulamento de exploração de 17 de agosto de 1896 dos tramways de Dublin (com excepção da VII), regulamentos cujas traducções estão oficialmente adoptadas;

3.ª A mesma companhia deverá ficar sujeita ao cumprimento integral das clausulas, 1.ª, 2.ª e 3.ª, da portaria de 27 de agosto de 1897;

4.ª A fiscalização do estabelecimento e exploração dos serviços de tracção electrica, de que se trata, será feita sob as ordens da inspecção geral dos telegraphos;

5.ª A companhia obrigar-se-ha a estabelecer os fios de experiencia e os appparelhos necessarios para verificação do cumprimento das clausulas dos regulamentos acima referidos.

Paço em 31 de março de 1900. — *Elvino José de Souza e Brito.*

## Ministerio dos negocios da marinha e Ultramar

### Direcção Geral do Ultramar

#### 3.ª Repartição

##### 2.ª Secção

Sendo de maior interesse publico que se estudem com todo o cuidado as questões que se prendem com o caminho de ferro de Mormugão, de modo que esta linha ferrea se torne elemento effizaz do progresso da India portugueza, e se diminuam tanto quanto possivel os encargos que, com relação a ella, pesam sobre o orçamento do estado;

Considerando que as questões relativas ás tarifas do caminho de ferro, á exploração da secção dos Ghates, e ainda ás differentes propostas e alvitres apresentados para a exploração do mesmo caminho de ferro, não o podem com vantagem ser resolvidas isoladamente, e só convem que se apreciem ao mesmo tempo, examinando-se o que sobre os diferentes assumptos mais importa para se obterem os resultados que se desejam;

Considerando, portanto, quanto convem que para o estudo das alludidas questões sejam chamados os que teem especial conhecimento dos assumptos relativos ao caminho de ferro de Mormugão;

Ha sua magestade El-Rei por bem, pela secretaria d'estado dos negocios da marinha e ultramar, nomear uma comissão composta do general José Joaquim de Paiva Cabral Couceiro, do chefe da 3.ª repartição da direcção geral do ultramar Tito Augusto de Carvalho, do coronel de engenharia Augusto Cesar Supico, de engenheiro inspector Candido Xavier Cordeiro e de Joaquim José Fernandes Arez; a qual, examinando todos os documentos que se referem ás questões pendentes relativas ao caminho de ferro de Mormugão de parecer sobre as resoluções que convenha adoptar no interesse do desenvolvimento economico da India portugueza e da diminuição dos encargos que pesam sobre o thesouro.

Paço, em 10 de abril de 1900 — *Antonio Eduardo Villaça.*

## TARIFAS DE TRANSPORTE

**Porto de Lisboa**—Conforme o aviso que publicamos na secção competente, desde 1 do corrente ficou estabelecido o serviço de mercadorias entre todas as estações das linhas da Companhia Real e o porto de Lisboa, considerando-se os transportes como procedentes ou destinados á estação do Caes do Sodré, mas recebendo a companhia da Empresa do porto os wagons carregados, para expedir, ou entregando-lh'os carregados os que áquelle porto são destinados.

Funciona, portanto, este serviço como se se tratasse de um desvio particular.

Assim, prazos de estacionamento são contados, desde que os wagons são entregues para carregar ou descarregar, á Empresa do porto de Lisboa, sendo essa entrega equiparada, para todos os effeitos, ao acto de serem postos os wagons nas estações da Companhia á disposição dos expedidores ou consignatarios.

## BILHETES PARA PARIS

Como já referimos, está concluida a combinação entre as companhias portuguezas, hespanholas e france-

zas para a criação de bilhetes directos entre Lisboa, Entroncamento e Pampilhosa e Bayonna, Bordeus e Paris, faltando apenas a homologação, por parte dos governos, das respectivas tarifas, tanto para bilhetes simples como para os de ida e volta e ainda para transportes directos de recovagens, em grande velocidade, e de mercadorias, por pequena velocidade.

Por enquanto, e visto a oportunidade da occasião, vão ser creados, primeiro que todos, os bilhetes de ida e volta, com redução de preços, entre Lisboa, Entroncamento e Pampilhosa e Paris.

Os preços d'estes bilhetes são formados pela somma dos participes correspondentes ao percurso em cada paiz na moeda correspondente, cobrados na estação de origem ao cambio do dia.

Assim os participes de Portugal são:

	1.ª classe	2.ª classe
Até Fuentes de Oñoro		
De Lisboa.....	13\$610	9\$360
Do Entroncamento.....	9\$810	6\$730
Da Pampilhosa.....	6\$880	4\$720
Hespanha — de Fuentes de Oñoro a		
Hendaya, pesetas.....	127,50	77,95
França — de Hendaya a Paris, fr..	156,05	93,05

Para elucidação dos leitores vamos formar os preços em réis, suppondo os cambios actuaes, 783 sobre Paris e 1\$010 sobre Madrid:

	1.ª classe	2.ª classe
Lisboa á fronteira.....	13\$610	9\$360
Hespanha.....	25\$755	15\$746
França.....	40\$730	24\$286
Total .....	80\$095	49\$392
Do Entroncamento.....	76\$295	46\$762
Da Pampilhosa.....	73\$365	44\$752

Isto são os preços que os bilhetes custariam hoje; amanhã ou qualquer dia estes preços variarão, segundo os cambios.

Estas differenças, porém, são de pequena importancia e com os preços que deixamos indicados já qualquer póde fazer o calculo do gasto da viagem.

E é esta uma das vantagens, além da redução do preço e da, muito importante, de se ter o bilhete directo e o despacho tambem directo da bagagem, evitando o incommodo da apresentação, abertura, reexpedição, etc. nas estações de Fuentes de Oñoro e Hendaya, á ida, e nas de Irún e Villar Formoso, á volta.

Ainda outra vantagem é a do passageiro poder parar, para simples descanso ou para demora, em qualquer das estações da linha d'Orleans ou em Bordeus, Bayonna, Burgos, Salamanca, Luso, Coimbra, Alfanellos ou Thomar.

O praso de validade é de 30 dias.

## VIAGEM A ROMA

Uma grande comissão portugueza está organisando uma peregrinação a Roma em condições que, segundo vemos, se vão formando o mais lisongeiros possivel.

A ida effectuar-se-ha n'um comboio especial que partirá de Lisboa no dia 12 de maio, chegando no dia 13, de tarde a Lourdes, onde os peregrinos permanecerão até o dia 15 de manhã.

N'esse dia seguirão a Genova onde chegarão pela tarde de 16, parando algumas horas para jantar e descanso e chegando a Roma em 17.



O número de viajantes inscriptos eleva-se já a cerca de 700.

Os preços da viagem são consideravelmente reduzidos, custando a ida 33.000 réis apenas, em 1.<sup>a</sup> classe, 22.600 em 2.<sup>a</sup> e 14.600 em 3.<sup>a</sup> e para a volta regulam os mesmos.

No regresso, além de um comboio, especial também, que se projecta realizar depois de 8 dias da chegada a Roma, isto é no fim do mez, haverá a faculdade dos viajantes regressarem nos ordinarios durante 60 dias, o que lhes dá tempo para, finda a sua excursão piedosa, visitarem os paizes da Europa, como toda a Italia, a Suissa, a França etc.

Por exemplo: o passageiro á volta póde, de Genova, seguir por Milão á Suissa, d'ahi a Paris e, descendo a Marselha ou a Cete, continuar d'ahi a Portugal com a concessão de redução no preço dos bilhetes.

Póde de Marselha seguir por Lyon a Paris e voltando áquelle ponto gosar d'aquella concessão.

Vindo até Bayonna, outros não deixarão de ir a Bordeaux; raros desprezarão um passeio a Biarritz; passando em San Sebastião, em Burgos, serão tentados pelas bellezas d'estas cidades, pela sumptuosa cathedral que é uma das mais notaveis de Hespanha.

Póde-se dizer que a commissão se esforça e consegue reunir o util ao agradável, enfeixando no mesmo laço tudo que, segundo as suas ideias, póde concorrer para o brilhantismo do fim que se propoz, com todas as facilidades para o excursionista realizar uma viagem de estudo e recreio, e até para visitar a exposição de Paris que já em fim de maio e pelo mez do junho estará concluída, viagem que se tornará económica, porque é certo que de Marselha, de Arles, de Toulouse, Bayonna e todas as principaes estações que ficam em caminho dos viajantes, á volta, haverá bilhetes directos a Paris por preços baratos.

## Paragens em transito

A faculdade que, segundo noticiamos n'outra parte, é dada aos passageiros portadores de bilhetes de ida e volta para Paris de se deterem em transito, recorda-nos que tantas vezes temos insistido por que, d'uma forma geral, se estabeleça no nosso paiz essa concessão aos passageiros ordinarios.

E' já velha esta nossa insistencia, mas o proverbio ensina-nos que «quem porfia...» e nós ainda não desistimos de ver implantado esse costume que é já tão vulgar no estrangeiro e tantas vantagens offerece ao publico como aos caminhos de ferro.

Em primeiro logar não é justo que um passageiro, porque tomou um bilhete directo para uma grande distancia, fique em condições inferiores ás do que só o tomou para um pequeno percurso.

Este póde ir comprando successivos bilhetes, segundo vae prolongando a viagem; parando onde lhe apraz, sem se arriscar a perder o equivalente a qualquer tracto, por pequeno que seja, porque só compra o bilhete á proporção que vae avançando. Se de qualquer ponto, anterior ao final a que tencionou dirigir-se, tiver que retroceder, desistindo de continuar a viagem, o caminho de ferro não lucrará um só kilometro não utilizado.

Se, apeando-se n'uma estação, aproveitar outro meio de transporte para só tomar o comboio n'outra mais além, será d'ahi que tomará bilhete e o caminho de ferro perde o percurso correspondente ao que o passageiro faz pela estrada ou pelo rio.

O que toma bilhete directo a uma longa distancia e que por isso dá logo, e de uma vez, ao caminho de ferro o preço total, quantia importante muitas vezes, esse é obrigado a seguir no mesmo comboio, quer a fadiga o ataque, quer o interesse, de negocio ou de recreio, o convida a deter-se n'uma estação intermedia. Comprando o bilhete contrahi para com a linha ferrea a obrigação de não mais parar senão no seu destino. Apenas póde encurtar o percurso (se pagou pela tarifa geral) perdendo a parte que não utiliza.

Grande favor!

E' vulgarissimo o caso de um viajante encontrar em uma estação intermedia pessoa de suas relações que o convida a ficar ahi umas horas ou uns dias, para ver a terra, para realizar qualquer passeio, para um negocio, para um estudo.

O passageiro, porem, tem que recusar, que contranger-se a seguir á sua rotina, a cumprir até final o contracto, a que se obrigou para com a linha ferrea, de ir até final no mesmo comboio.

Que inconveniente haveria em deixal-o interromper a viagem, para a continuar no dia ou nos dias seguintes? Se elle não utiliza maior percurso, se não muda para comboio mais caro, nem para logar de classe superior, em nada prejudica a linha ferrea.

Vantagens—para o passageiro—já as enunciámos; para o caminho de ferro também não são pequenas.

Aquella paragem em transito produz um negocio com que a linha ferrea póde lucrar; permite um passeio que incitará o viajante a voltar allí; origina por vezes uma troca de favores com pessoas da localidade que faz com que estas mais tarde vão visitar o seu visitante; estabelece finalmente mais relações entre individuos de pontos differentes, e é este sempre um beneficio para uma empresa de transportes.

Difficuldades de fiscalisação, nos objectaram em tempo; confusão no serviço, podendo dar logar a que um ou outro passageiro abusasse e se servisse mais de uma vez do mesmo bilhete para o mesmo percurso—eis o impedimento.

Em primeiro logar essas difficuldades de fiscalisação podem ser removidas aqui, como o estão em França, na Italia, na Suissa, na Belgica e na Allemanha.

Depois, mesmo a dar-se este caso, seria uma excepção rara, porque poucos se arriscariam ao vexame consequente de se servirem do bilhete em percurso já utilizado.

Mas mesmo admittido que um ou outro raro viajante praticasse a fraude, não só o pequeno prejuizo seria compensado com o desenvolvimento de viagens que esta concessão promoveria, como até chegamos a affirmar que esse prejuizo por si mesmo se annullava; porque o passageiro para voltar atraz teria que comprar bilhete ordinario, o que corresponderia a fazer os dois percursos com a redução de 50 por cento.

E tanto mais logico seria fazer essa concessão aos bilhetes ordinarios quanto ella já existe para os bilhetes especiaes, chamados «de temporada de banhos» que todos os annos se estabelecem.

Por essas paragens paga-se uma certa quantia. O mesmo poderia fazer-se com os bilhetes ordinarios, pagando-se 10 0/0, por exemplo, para se ter a faculdade de parar em qualquer estação intermedia, e fazer a viagem total em um praso que poderia ser de dois dias por cada 100 kilometros ou fracção. Assim teriamos oito dias entre Lisboa e Porto ou entre Lisboa e Faro. Ahi estava uma fonte de receita que bem compensaria uma ou outra fraude, e d'estas mesmas, fazendo-se pagar aos defraudadores que fossem encontrados a multa imposta por lei aos que viajam em percurso além



d'aquelle para que tomaram bilhetes, outra compensação resultaria.

A administração das linhas do Estado está commetida a um conselho composto de homens competentes e de iniciativa.

Pois dê ella o exemplo; estude a questão que lhe deixamos esboçada e ponha em pratica esse beneficio para o publico.

Terá assim prestado um bom serviço e iniciado um melhoramento importante na exploração das nossas linhas ferreas.

## MACHINAS COMBINADAS PARA ELEVAÇÃO E TRACÇÃO

Representa a nossa figura uma combinação muito bem estudada de um gerador, um motor e os tambores do movimento destinada a ser applicada nos trabalhos de lavra de minas ou na tracção funicular.

Foi projectada especialmente para as minas de ouro da Africa meridional.

O gerador é do typo dos chamados simi-fixos, que dispensa o macisso de alvenaria e se installa com a maior facilidade em qualquer local.

tendo as gavetas na parte superior envolvidas pelo mesmo revestimento que cobre o conjunto.

Liga-se directamente aosapparelhos de tracção, dois poderosos tambores que assentam n'um bancal de ferro forjado.

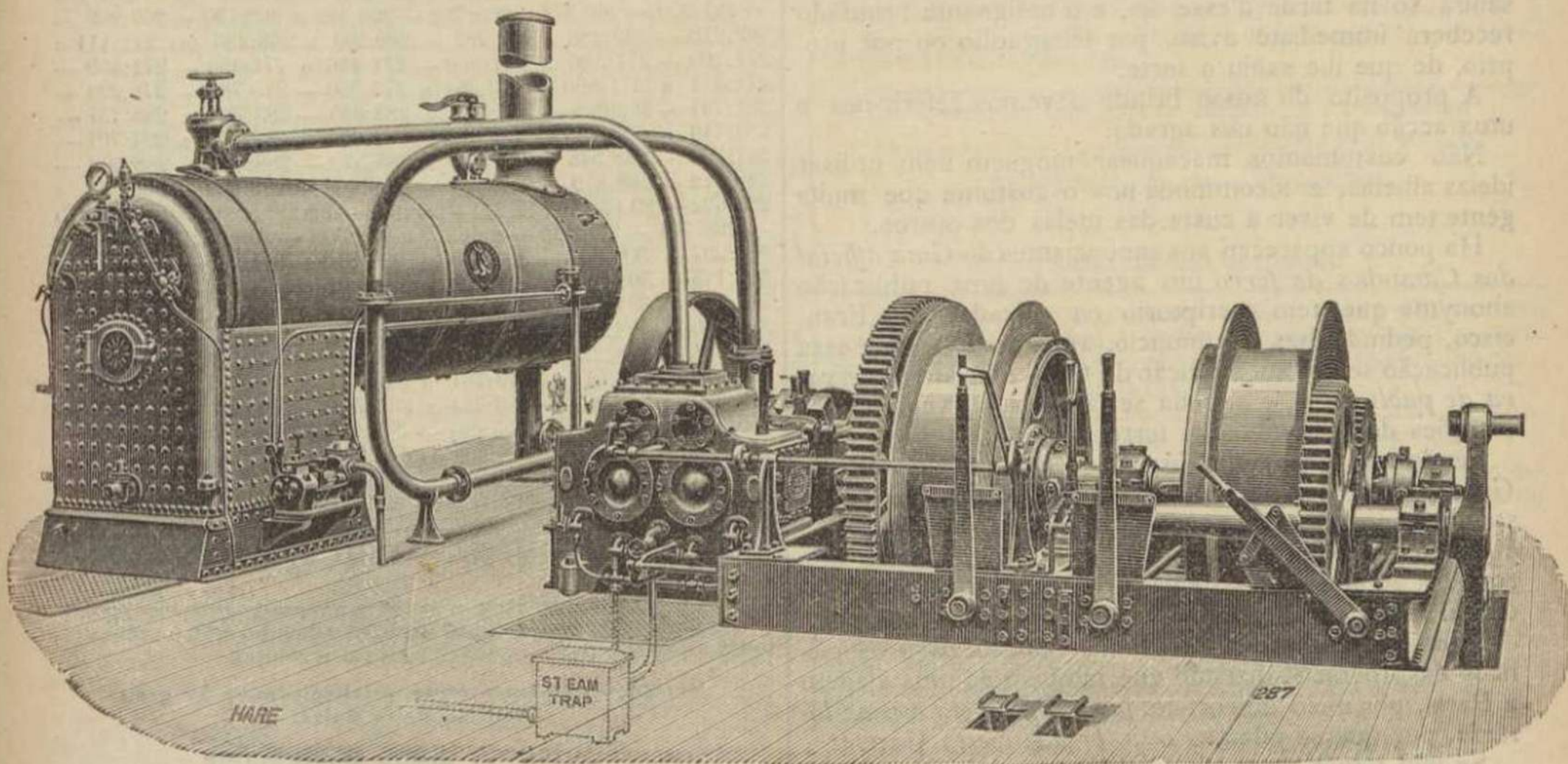
Os eixos d'estes tambores são distinctos, para poderem trabalhar separadamente quando se queira. O seu movimento é dado por fortes engrenagens de aço. Freios potentes e manobráveis á mão, permitem suspender o movimento quando se queira. Basta a força d'um homem para isso.

E' n'estes tambores que vão gornir os cabos para a elevação dos materiaes das minas, ou para a tracção dos vagon, escadas e elevadores.

Quando se queira que a machina trabalhe no esgoto actuando nas bombas, põe se em movimento a manivella que se vê na extremidade direita, manobrando convenientemente a alavanca do gatilho respectivo.

A solidariedade de todas estas peças é grande e permite um movimento suave sem as trepidações inevitáveis quando se não dá um ajustamento perfeito nas rodas dentadas e carretos, ou começam a produzir-se folgas.

Esta combinação foi realisada pela casa de Manchester, John M. Sumner & C.<sup>a</sup>, representada em Lisboa pelo sr. John Harker.



E' de grande superficie de aquecimento, utiliza muito bem o calor, facilmente visitavel e bastante rustico, sem orgãos ou disposições complicadas ou melindrosas, realisando um conjunto de perfeições que tornam a caldeira muito propria para o fim que se tem em vista.

A sua alimentação faz-se por meio de um *burrinho*, que se vê á direita da figura, com toma directa de vapor.

A machina é de dupla expansão, com um volante. Está montada n'um bancal ou armação de ferro, dispensando portanto igualmente o macisso de alvenaria de tijolo ou de formigão e transportando-se facilmente.

E' munida das disposições e apparelhos mais necessarios, tudo occupando um espaço restricto, condensado,

## O NOSSO BRINDE

### Viagem gratuita

Continuamos recebendo numerosas communicções dos nossos assignantes, e até dos que não o são, sobre o original brinde que offerecemos: — **uma viagem a Paris**, com caminho de ferro, hotel e entradas na exposição, ou uma viagem circulatoria até 3.000 kilometros dentro do paiz.

Porque temos decidido, satisfazendo ao desejo de grande numero dos nossos assignantes, em vez de lhes offerecermos a faculdade de ceder o brinde a ou-



tro assignante ou transferir o para novo sorteio a favor dos demais, darmos á escolha:

— viagem a Paris ou viagem em Portugal.

E' mais uma commodidade que offerecemos ao feliz a quem o brinde sahir.

Na impossibilidade de a todos satisfazermos — visto os variadissimos gostos que uns e outros nos manifestam — procuramos assim contentar o maior numero.

Entre os que nos fazem pedidos inattendiveis figuram alguns, não assignantes mesmo, que nos perguntam se, no caso de serem favorecidos pela sorte e não poderem ir a Paris este anno, podiamos transferir-lhes a viagem para mais tarde.

Bem vêem que não nos é possível conservar em suspenso um assumpto que tem que ser concluido para se tratar d'outra coisa.

A viagem tem que ser feita nem antes de julho nem depois de agosto, salvo caso muito especial que nos permitta alterar este preceito.

A's duvidas que teem manifestado varios dos nossos assignantes sobre o seu numero d'assignatura, pelo facto de terem extraviado o bilhete, respondemos que nas proximidades do sorteio cada assignante receberá um cartão com o seu numero bem visivel, para que no dia do sorteio possa vêr, em qualquer lista da Misericordia, se lhe sahiu o brinde ou não.

O numero premiado será annuciado no alto da nossa 1.<sup>a</sup> pagina no jornal de 16 de junho (que por isso sahiará só na tarde d'esse dia, e o assignante brindado receberá immediato aviso, por telegrapho ou por proprio, de que lhe sahiu a sorte.

A proposito do nosso brinde devemos referir-nos a uma acção que não nos agrada.

Não costumamos macaquear ninguem nem utilizar ideias alheias, e incommoda-nos o costume que muita gente tem de viver á custa das ideias dos outros.

Ha pouco appareceu aos annunciantes do *Guia official dos Caminhos de ferro* um agente de uma publicação anonyma que tem escriptorio na calçada de S. Francisco, pedindo-lhes o annuncio, assegurando «que essa publicação seria a substituição do *Guia official que deixava de publicar-se*, e aquella seria dada ou vendida nas estações dos caminhos de ferro.»

Sendo isto uma *refinadissima mentira* a empresa do *Guia official* fez prevenir o industrial de que lhe instauraria processo de perdas e danos se continuasse a enganar o publico e a desacreditar aquella empresa que conta já 26 annos d'existencia e tem o exclusivo da venda em todas as estações dos caminhos de ferro do paiz.

Agora o mesmo *escriptorio* manda noticias para os jornaes da provincia, dizendo que tambem dá uma viagem a Paris, por meio de sorteio, *justamente pela mesma loteria*, por que se effectua o do brinde d'esta *Gazeta*!

Se não temos meio de evitar esta imitação ridicula, temos, ao menos, o direito de protestar contra ella, e de prevenirmos o publico para que não se deixe illudir por estes sujeitos que só á custa das ideias dos outros tentam fazer vida.

## PARTE FINANCEIRA

### Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

#### ADMINISTRAÇÃO — SERVIÇO DE CONTABILIDADE CENTRAL

Amortisação do anno de 1898, por compra no mercado

Em virtude do disposto no § 5.<sup>o</sup> do artigo 3.<sup>o</sup> e alinea b) do artigo 61.<sup>o</sup> dos estatutos, em seguida se publica a numeração das

obrigações d'esta Companhia, que foram compradas para a dita amortisação de 1898.

#### Obrigações de 3 por cento, privilegiadas de 1.<sup>o</sup> grau

1:305 a 1:312 — 1:473 — 1:476 — 1:477 — 5:976 — 10:793 — 10:794 — 11:250 — 13:518 a 13:525 — 17:007 — 17:227 a 17:230 — 17:346 — 17:639 a 17:641 — 17:727 — 18:241 — 25:621 — 27:105 a 27:121 — 29:103 — 29:320 a 29:324 — 29:356 a 29:380 — 29:816 — 35:341 a 35:350 — 36:193 a 36:197 — 36:773 a 36:777 (a) 36:783 a 36:802 (a) 36:853 a 36:862 (a) 36:947 a 36:951 — 37:347 a 37:361 — 38:392 a 38:402 (a) 38:653 — 39:081 a 39:086 — 40:553 — 42:354 — 42:398 a 42:400 — 45:161 a 45:165 — 45:167 a 45:170 — 45:249 — 45:250 — 45:264 — 45:266 — 45:381 a 45:390 — 51:564 — 51:568 a 51:571 — 52:007 — 52:008 — 52:010 — 52:096 a 52:100 — 52:824 a 52:827 — 52:832 — 57:141 a 57:200 — 57:339 — 57:340 — 57:661 a 57:700 — 59:611 — 59:612 — 59:619 — 62:789 a 62:793 — 63:017 a 63:019 — 63:067 a 63:071 — 63:122 a 63:125 — 63:664 a 63:669 — 68:118 — 68:515 a 68:524 — 72:080 a 72:091 — 73:924 a 73:934 — 80:626 a 80:650 — 136:801 a 136:850 — 136:901 a 136:927 — 137:001 — 140:924 a 140:933 — 141:621 a 141:623 — 144:068 a 144:079 — 145:505 a 145:511 — 145:557 — 146:955 a 146:974 — 148:027 — 148:350 — 149:154 a 149:168 — 165:401 a 165:425 — 172:041 a 172:057 — 175:059 a 175:062 — 176:603 — 180:511 a 180:514 — 180:544 a 180:560 — 192:181 — 192:183 — 192:190 — 194:702 a 194:708 — 200:916 a 200:920 — 203:970 — 204:563 a 204:572 — 205:836 — 205:837 — 208:486 a 208:488 — 211:260 a 211:280 — 216:889 a 216:891 — 231:781 — 232:484 a 232:487 — 233:727 a 233:741 — 243:205 a 243:208 — 243:211 — 243:212 — 243:700 — 244:815 a 244:818 — 244:821 a 244:823 — 246:843 a 246:863 — 247:535 a 247:554 — 248:305 a 248:311 — 248:529 — 250:070 a 250:074 — 251:564 a 251:568 — 251:684 — 251:687 a 251:689 — 252:134 — 252:746 — 252:756 — 252:757 — 253:165 a 253:169 — 253:425 — 253:426 — 253:660 a 253:665 — 254:359 (a) — 256:184 — 257:059 — 260:774 a 260:782 — 269:186 a 269:190 — 269:209 — 269:210 — 269:286 a 269:287 — 269:291 a 269:293 (a) 271:111 a 271:260 — 271:336 a 271:360 — 271:436 a 271:455 — 271:459 — 271:511 a 271:560 — 273:354 a 273:360 — 275:789 — 278:224 — 281:791 — 282:828 — 283:312 a 283:335 — 283:728 a 283:737 — 283:748 a 283:753 — 287:693 — 287:694 — 287:699 a 287:701 — 287:790 — 288:548 — 288:569 a 288:572 — 288:601 — 288:602 — 288:612 — 288:819 — 289:604 a 289:606 — 289:609 — 289:616 a 289:622 — 289:636 a 289:641 — 289:646 — 292:298 a 292:301 — 294:945 — 298:444 — 298:445 — 299:269 a 299:302 — 299:438 a 299:440 — 300:297 a 300:301 — 300:307 a 300:312 — 301:318 — 302:174 — 302:175 — 304:013 a 304:032 — 306:442 a 306:445 — 312:516 — 312:517 — 321:141 a 321:144 — 321:673 a 321:680 — 322:831 a 322:880 — 324:048 — 324:049 — 332:652 — 332:653 — 337:516 — 338:224 — 338:225 — 341:458 a 341:462 — 342:139 — 343:937 — 348:510 — 348:511 — 349:761 a 349:771 — 349:791 a 349:794 — 352:920 a 352:923 — 353:751 a 353:786 — 354:291 — 354:292 — 355:353 a 355:367 — 355:661 — 355:742 a 355:745 — 356:903 — 356:904 — 356:933 — 356:934 — 356:954 a 356:963 — 356:971 — 357:395 — 358:515 a 358:517 — 362:604 a 362:608 — 362:771 a 362:774 — 364:102 — 367:769 a 367:771 — 369:453 a 369:460 — 373:727 a 373:732 — 373:937 — 373:938 — 375:382 — 375:383 — 378:671 a 378:673 — 381:212 — 381:411 a 381:414 — 387:283 — Total 1.440.

As obrigações com o signal (a) teem o coupon n.<sup>o</sup> 6 e seguintes, todas as outras teem o coupon n.<sup>o</sup> 12 o seguintes.

#### Obrigações de 3 por cento, privilegiadas de 1.<sup>o</sup> grau (Emissão Beira Baixa)

##### Titulos de cinco obrigações

23 — 943 (a) 1:119 — 1:120 — 1:863 a 1:867 — 1:894 (a) 2:053 — 2:054 — 2:057 — 2:058 — 2:671 — 4:069 — 5:343 — 5:344 (a) 5:911 — 5:912 (a) 5:987 — 6:536 (a) 6:554 (a) 6:568 (a) 6:580 (a) 6:903 (a) 7:619 (a) 7:969 (a) 7:987 (a) 8:098 — 8:327 (a) 8:671 (a)

##### Titulos de uma obrigação

9:681 a 9:683 (a) 9:982 — 9:983 (a) 10:942 a 10:943 — 11:375 (a) 11:690 — 12:032 (a) 12:079 (a) 12:448 a 12:452 — 12:472 — 13:603 — 13:755 — 13:756 (a) 14:102 (a) — 14:731 — 14:732 (a) — 15:276 (a) — 15:398 — 15:399 (a) — 16:854 (a) 17:143 (a) — 17:691 a 17:698 (a) 17:768 — 17:955 (a) 18:057 — 18:468 — 18:870 — 18:871 (a) 20:168 (a) 20:199 — 20:200 (a) 20:566 (a) 20:775 — 20:776 — 22:355 — 22:496 (a) 23:451 (a) 24:502 (a) 24:850 a 24:855 — 25:168 — 25:171 — 25:541 — 25:542 (a) 26:399 (a) 26:646 — 26:647 (a) 26:652 a 26:653 (a) — 26:901 (a) 27:904 — 27:905 (a) 28:508 (a) 28:924 — 28:925 — 29:305 a 29:308 (a) 30:198 — 30:199 — 32:102 a 32:104 — 32:246 32:337 a 32:343 — 32:976 (a) 33:672 — 33:673 — 34:700 — 35:321



a 35:326 (a) 35:844 (a) 36:071 (a) 36:121 a 36:123 (a) 36:939 (a) 37:777 a 37:780 — 38:100 — 38:582 (a) 39:123 a 39:125 — 39:343 (a) 39:547 (a) 39:555 a 39:557 — 39:563 a 39:576 — 39:701 — 40:264 (a) 41:906 — 42:834 (a) 42:886 a 42:888 (a) 43:464 — 43:465 (a) 43:498 — 43:565 a 43:567 — 44:242 a 44:244 — 45:227 — 45:228 — 46:420 (a) 47:456 (a) 47:684 (a) 47:686 (a) 48:474 a 48:477 — 49:018 (a) 49:202 — 49:203 — 49:303 — 51:143 (a) 52:354 (a) 52:760 (a) 53:071 (a) 53:456 — 54:809 (a) 54:960 (a) 55:573 — 55:574 (a) 56:119 — 56:120 (a) 56:306 a 56:308 — 56:500 — 56:713 — 57:786 — 58:094 (a) Total 182.

As obrigações com o signal (a) têm o coupon n.º 7 e seguintes, todas as outras têm o coupon n.º 9 e seguintes.

#### Obrigações de 4 por cento, privilegiadas de 1.º grau

6:471 a 6:480 — 6:491 a 6:494 — 6:511 a 6:531 — 6:711 — 6:712 — 9:117 a 9:120 — 9:423 a 9:426 — 13:666 a 13:668 — 18:462 — 19:496 — 19:497 — 24:386 a 24:389 — 25:086 — 25:087 — 28:292 28:366 — 28:367. — Total 60.

Estas obrigações têm todas o coupon n.º 12 e seguintes.

#### Obrigações de 4 1/2 por cento privilegiadas de 1.º grau

##### Dois títulos de cinco obrigações

1:038 — 1:075 (a)

#### Titulos de uma obrigação

1:459 — 1:830 a 1:832 (a) 4:864 — 4:890 — 5:681 — 5:682 (a) 5:745 a 5:747 — 6:895 — 7:129 — 7:130 (a) 7:135 — 7:666 — Total 16.

As obrigações com o signal (a) têm o coupon n.º 6 e seguintes, todas as outras têm o coupon n.º 8 e seguintes.

#### Obrigações de 3 por cento privilegiadas de 2.º grau

3:919 — 3:920 — 5:533 a 5:536 — 5:802 a 5:806 — 6:619 a 6:625 — 6:755 a 6:762 — 9:499 a 9:523 — 11:743 a 11:745 — 11:918 a 11:922 — 16:041 a 16:070 — 23:814 — 24:239 a 24:246 — 27:553 — 28:498 — 29:539 a 29:548 — 33:820 — 33:821 — 36:311 a 36:312 — 42:422 a 42:423 — 43:951 a 43:952 — 44:942 a 44:944 — 45:228 a 45:234 — 50:571 — 50:760 — 50:947 a 50:959 — 51:379 — 52:118 — 52:119 — 52:636 a 52:638 — 53:785 a 52:788 — 54:011 — 54:145 a 54:150 — 56:005 — 56:006 — 59:873 — 59:874 — 60:387 a 60:406 — 60:775 — 60:776 — 63:676 — 63:978 a 63:980 — 65:353 a 65:355 — 66:990 a 66:999 — 67:828 — 70:297 — 70:298 — 71:777 — 71:778 — 71:943 — 72:165 a 72:204 — 73:023 a 73:025 — 73:737 — 75:114 a 75:122 — 75:157 a 75:196 — 76:931 a 76:934 — 76:945 — 76:946 — 81:719 a 81:734 — 84:640 a 84:644 — 87:284 — 88:282 — 88:283 — 91:702 — 94:831 — 95:241 a 95:255 — 96:033 a 96:055 — 96:200 — 96:287 a 96:325 — 96:339 a 96:349 — 97:772 a 97:779 — 98:030 — 100:615 — 103:587 — 103:588 — 106:201 a 106:205 — 108:060 — 112:882 a 112:884 — 115:707 — 115:906 a 115:909 — 115:977 — 115:978 — 119:473 a 119:477 — 119:490 — 120:044 a 120:046 — 125:359 — 133:834 a 133:837 — 138:369 — 138:537 — 139:047 — 139:048 — 143:202 a 143:216 — 146:611 — 146:612 — 147:758 — 147:759 — 152:557 a 152:560 — 152:907 a 152:910 — 153:831 a 153:836 — 154:137 a 154:140 — 155:577 — 156:639 a 156:642 — 161:163 — 162:356 a 162:358 — 163:961 a 163:964 — 164:624 — 164:920 a 164:922 — 164:927 — 164:928 — 165:029 a 165:031 — 165:672 a 165:674 — 165:885 a 165:888 — 167:640 a 167:649 — 167:954 a 167:958 — 174:195 — 177:394 — 180:827 a 180:829 — 180:832 — 180:870 — 180:871 — 182:727 a 182:728 — 185:402 a 185:403 — 190:968 — 191:233 a 191:238 — 192:529 a 192:531 — 195:262 — 195:598 — 195:599 — 195:760 — 196:029 a 196:033 — 199:545 a 199:548 — 200:314 — 202:855 a 202:863 — 203:965 — 204:555 a 204:558 — 205:469 — 205:859 a 205:862 — 206:771 a 206:780 — 206:922 a 206:924 — 209:640 a 209:649 — 213:405 — 215:872 — 218:609 a 218:614 — 219:955 — 219:998 — 219:999 — 220:231 a 220:250 — 223:924 a 223:927 — 224:873 — 224:874 — 224:895 — 224:918 a 224:920 — 225:091 a 225:100 — 225:105 a 225:114 — 225:231 — 225:234 — 225:299 a 225:301 — 226:705 — 226:706 — 228:289 a 228:292 — 228:853 — 232:619 — 232:620 — 232:880 a 232:881 — 234:960 a 234:964 — 235:417 a 235:420 — 235:427 a 235:434 — 235:749 — 235:750 — 235:874 — 235:877 — 237:283 — 237:284 — 237:413 a 237:415 — 237:922 a 237:926 — 237:968 a 237:970 — 237:972 a 237:978 — 238:413 — 240:305 a 240:316 — 241:106 a 241:125 — 241:186 a 241:200 — 241:273 a 241:275 — 241:311 a 241:319 — 243:052 — 243:053 — 243:081 a 243:090 — 246:122 — 246:123 — 249:183 — 251:934 a 251:938 — 252:247 a 252:271 — 252:632 — 252:917 a 252:925 — 253:533 a 253:536 — 254:847 a 254:849 — 254:855 — 254:856 — 255:429 a 255:435 — 257:135 — 260:569 a 260:571 — 260:653 a 260:659 — 262:727 — 262:728 — 264:256 — 264:439 a 264:441 — 267:607 a 267:611 — 267:713 a 267:715 — 267:911 a 267:914 — 269:773 a 269:775 — 273:792 a 273:798 — 275:226 a 275:235 — 275:991 — 276:266 — 276:270 — 276:283 — 276:284 — 276:288

— 276:289 — 276:292 a 276:295 — 276:806 a 276:820 — 277:242 — 277:597 a 277:636 — 278:132 — 278:133 — 279:450 — 279:526 a 279:535 — 279:641 — 279:642 — 279:655 a 279:670 — 279:780 — 279:856 — 279:857 — 281:058 a 281:061 — 283:953 a 283:955 — 284:401 a 284:405 — 285:085 a 285:087 — 286:827 — 287:133 a 287:136 — 287:286 a 287:288 — 287:573 a 287:576 — 289:591 — 289:950 a 289:952 — 290:013 a 290:018 — 290:749 a 290:753 — 292:411 — 292:412 — 292:441 — 292:442 — 293:165 a 293:172 — 294:203 a 294:207 — 294:229 a 294:238 — 294:792 a 294:799 — 295:026 — 295:330 — 296:593 a 296:597 — 296:800 a 296:811 — 297:910 a 297:912 — 297:937 a 297:940 — 298:545 — 298:546 — 298:555 a 298:559 — 298:749 — 299:562 — 299:592 — 299:859 — 301:674 — 302:612 — 304:087 — 306:882 a 306:888 — 309:485 a 309:489 — 310:381 — 310:382 — 312:031 — 312:032 — 312:945 a 312:950 — 312:957 — 312:958 — 317:991 — 317:992 — 320:325 — 322:584 a 322:586 — 322:590 — 323:576 — 328:604 — 328:605 — 332:321 a 332:332 — 333:699 — 333:700 — 336:503 a 336:512 — 336:748 a 336:757 — 337:027 — 337:028 — 337:160 a 337:165 — 337:240 — 339:953 — 340:854 — 343:381 — 345:783 — 345:784 — 346:393 — 346:394 — 349:879 a 349:886 — 351:047 a 351:050 — 352:119 — 352:120 — 352:851 — 354:194 — 354:195 — 354:422 — 354:667 — 354:668 — 354:732 — 354:733 — 354:745 a 354:748 — 355:645 — 355:646 — 357:642 a 357:648 — 358:632 a 358:636 — 359:039 — 359:040 — 359:071 a 359:074 — 359:573 — 359:574 — 359:603 a 359:608 — 359:875 a 359:878 — 360:087 a 360:096 — 361:087 — 361:613 a 361:621 — 363:417 a 363:432 — 366:541 a 366:544 — 367:608 — 367:894 — 367:959 — 369:668 — 369:671 — 369:672 — Total 1:340.

Estas obrigações tem todas o coupon n.º 1 e seguintes.

#### Obrigações de 4 por cento privilegiadas de 2.º grau

498 — 10:695 a 10:714 — 12:147 a 12:152 — 13:721 a 13:723 — 18:711 a 18:718 — 18:789 — 19:466 — 19:467 — 39:097 a 39:101 — 45:939 — 50:504 a 50:508 — 54:553 a 54:555 — 57:712 a 57:733 — 57:811 a 57:813 — 57:878 — 58:105 — 58:106 — 59:141 a 59:154 — 60:688 — 61:220 a 61:229 — 61:381 a 61:384 — 61:409 a 61:422 — 61:427 — 61:428 — 62:761 — 63:281 — 63:282 — 63:339 a 63:343 — 64:209 a 64:212. — Total 140.

Estas obrigações têm todas o coupon n.º 1 e seguintes.

#### Obrigações de 4 1/2 por cento privilegiadas de 2.º grau

##### Tres títulos de cinco obrigações

884 1:123 1:714

#### Titulos de uma obrigação

6:527 — 6:529 — 8:527 a 8:530 — 8:740 — 9:197 a 9:199 — 9:206 a 9:208 — 10:215 a 10:220 — 10:850 — 10:851 — 11:020 — 11:021 — 11:228 — 11:664 — 11:665 — 12:263 — 12:695 a 12:697 — 13:035 a 13:039 — 14:856 — 15:085 — 15:093. — Total 98.

Estas obrigações têm todas o coupon n.º 1 e seguintes.

Todas estas tres mil quatrocentas e uma obrigações estão devidamente cancelladas e annulladas, e deixaram de ser encargo da companhia.

#### Amortisação por venda de terrenos conquistados ao Tejo

Em harmonia com o § 5.º do artigo 3.º dos estatutos, em seguida é publicada a numeração das obrigações de 4 por cento d'esta companhia, que foram amortisadas com o producto das vendas de terrenos conquistados ao Tejo.

#### Obrigações de 4 por cento privilegiadas de 1.º grau

830 a 850 — 1:479 a 1:488 — 1:490 a 1:492 — 1:494 a 1:500 — 1:802 a 1:808 — 7:923 a 7:937 — 11:845 — 11:846 — 12:141 — 12:142 — 15:591 — 17:439 — 20:021 — 20:458 a 20:463 — 20:465 a 20:480 — 23:718 a 23:742 — 24:739 a 24:747 — 27:231 — 27:916 a 27:919 — 27:947 — 28:000 — 28:777 a 28:801 — 29:118 a 29:123 — 29:184 — 29:186 a 29:209 — 29:619 a 29:632 (a) 30:005 — 31:418 a 31:423 — 32:353 a 32:356. — Total 214.

As obrigações com o signal (a) têm o coupon n.º 6 e seguintes, todas as outras têm o coupon n.º 8 e seguintes.

#### Obrigações de 4 por cento privilegiadas de 2.º grau

61:331 a 61:358. — Total 28

Estas obrigações têm o coupon n.º 1 e seguintes.

Todas estas duzentas e quarenta e duas obrigações estão devidamente cancelladas e annulladas, e deixaram de ser encargo da companhia.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes.

O presidente do conselho de administração,

Antonio Maria Pereira Carrilho



## REVUE DE LA BOURSE DE PARIS

Paris, le 12 avril 1900

Comme il était facile de le prévoir, les reports en liquidation de fin mars ont été onéreux.

Assez fréquemment, c'est ce qui se passe à la fin du premier trimestre; mais, cette année, il a fallu tenir compte, en outre, des gros engagements pris par la spéculation. Tout naturellement la cherté des reports a effrayé les haussiers de moyenne force et des réalisations plus ou moins volontaires se sont effectuées.

Pour proroger leurs engagements d'un mois sur l'autre, les acheteurs à terme de 3 % ont eu à payer jusqu'à 42 centimes au parquet et même 47 centimes en coulisse. Sur l'Amortissable, en tenant compte du coupon, les cours ont fait plutôt preuve de fermeté.

La rente italienne a été assez bien tenue. Les vacances parlementaires vont laisser quelque répit au gouvernement et on se plaît à espérer qu'à la rentrée on réussira à triompher de l'obstruction occasionnée par l'extrême gauche.

Quant à la situation économique du pays, elle va s'améliorant.

En tenant compte du coupon récemment détaché, l'Extérieure espagnole se présente en avance nouvelle. Le budget a enfin été voté et les Cortes, de quelque temps, ne gêneront pas le gouvernement. Enfin, on remarque que les achats pour le compte espagnol se suivent et s'accroissent. On ne sait toujours pas quelles sont les intentions du ministre en ce qui concerne l'emprunt à contracter. On prête aujourd'hui à Mr. Villaverde l'intention d'émettre successivement plusieurs emprunts 5% en rente intérieure soumise à l'impôt de 20 % pour convertir les dettes du trésor. Il ne serait pas question d'un emprunt extérieur.

Sur les rentes portugaises la hausse a fait de nouveaux progrès, surtout en raison de l'arrangement provisoire qui serait, dit-on, intervenu avec les délégués des porteurs allemands.

Dans un autre ordre d'idées voici le tableau des ventes effectuées par la Compagnie des Tabacs de Portugal depuis le commencement du neuvième exercice (1<sup>er</sup> avril 1899 au 31 mars 1900):

	Kilog.	Réis
Ventes du mois de mars 1900 (y compris la recette provenant des droits d'importation directe).....	201.856	802:379.192
Ventes des mois antérieurs.....	2.081.467	8.267:374.486
Total des ventes au 31 mars 1900....	2.283.323	9.070:311.678
Période correspondante du précédent exercice.....	2.172.341	8.600:748.385
Différence en faveur de l'exercice 1899-1900.....	110.982	469:563.293

Les rentes autrichiennes, hongroises et russes sont relativement délaissées. Les séries de la rente turque se maintiennent sans plus à leur niveau au antérieur.

Nos sociétés de crédit sont extrêmement fermes. Dans ce compartiment de la cote on ne parle que d'augmentations de capital, 20 millions pour le crédit industriel, 50 millions pour le Comptoir National et, demain, 50 millions au moins pour le Crédit Lyonnais.

Les meilleurs tendances continuent à se manifester sur l'ensemble de nos grandes compagnies de chemins de fer.

Au début de la semaine les compagnies espagnoles avaient vivement poursuivi leur marche ascensionnelle. Quelques réalisations ont ensuite ramené la cote un peu en arrière. Cependant le fond au marché est certainement favorable à une accentuation de reprise sur le Saragosse et même sur les Andalous.

Les échanges sont de plus en plus suivies sur l'action des Chemins Portugais. C'est de la pure folie, car ce titre n'est appelé à rien renvoyer avant de très longues années. Quant aux obligations, les bons résultats de l'exercice 1899 justifient leur fermeté.

Nos affaires industrielles s'effacent devant les mines de cuivre qui accaparent toute l'attention. Celles-ci ne connaissent plus d'obstacles. Il est vrai que leurs dividendes sont singulièrement encourageants.

L. C.

## BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de abril de 1900.

Vão sosegando os animos, quanto ás propostas de fazenda que, ao que se diz, o digno ministro já não insiste em converter em medidas de execução, em virtude das reclamações que de todos os lados surgem, de todas as classes como de todos os espiritos.

Na impossibilidade de equilibrar o orçamento sem maior receita ou menor despesa, não podendo augmentar aquella pelo agravamento d'impostos, o que evidentemente já não pôde ser, nem diminuir estas por... variados motivos que nem o mais sabio pôde profundar, tem o illustre ministro por certo pensado em outras medidas que resolvam a dificuldade, dizendo-se em certa intimidade que se vae pensar a sério nos melhoramentos da co-

brança dos impostos existentes, não se olhando á parcialidade politica do contribuinte para o fazer pagar o que deve á fazenda.

Se o sr. Espregueira, que em tantas situações da gerencia difficil da sua pasta tem sabido ter energia e rapida resolução, metter hombros possantes a esta tarefa, terá conseguido a maior gloria a que pôde aspirar um ministro da fazenda, — equilibrar o orçamento em bases seguras — e praticado um acto que o collocará superior ato dos os politicos do nosso tempo—ser justo e imparcial.

Chegar-lhe-ha o folego para tanto — cremos que lhe chegava, se o deixassem; mas tambem vemos que as influencias são enormes, correndo parellhas com os gastos novos que augmentam cada dia.

Haja vista o que se tem feito com a exposição de Paris, em que se vão despendendo rios de dinheiro, para contentar uns, para attender a fabulosas necessidades que outros phantasiam; por isto ou por aquillo, comtanto que se vá, á custa do thesouro, figurar em Paris por uns mezes.

Estamos certos que nenhum dos paizes comparaveis ao nosso em importancia commercial, industrial ou agricola faz tão elevadas despesas com a sua representação na grande festa.

As despesas extraordinarias são o cancro da nossa administração.

E' singular até como, quando se trata de verbas orçamentadas, se restringe a sua applicação ao extremamente indispensavel, e quando ellas tocam a meta prejudicam-se por vezes os serviços publicos pelo escrupulo de não se exceder o que foi votado.

Mas quando se abre a porta do extraordinario, ahí vão de turba em multa todos os gastos, todas as larguezas, todos os desperdícios, como se tudo fosse permitido.

As camaras estiveram fechadas na maior parte da quinzena, como corpo governativo que não tem pressa de resolver questões importantes.

Se tivéssemos alguma fé nos trabalhos parlamentares diríamos que não percebemos como, tendo todas as forças activas do paiz apenas quatro (e algumas menos) dias de festa, o parlamento precisa de 12 a 15 dias feriados. Mas, até certo ponto, melhor é isso.

No dia 6 o sr. ministro das obras publicas apresentou nas camaras a sua proposta de lei vinicola.

Com o maior desejo de contentar todos os interesses, a proposta está excellentemente estudada. Parece, porém, que ninguém quer *meia dose* de satisfação aos seus pedidos, e portanto ninguém se dá por contente.

Agora se diz que na assembléa geral da Associação d'agricultura que se realisa na terça feira prevalecerá a ideia de se apoiar a proposta se o ministro acceitar as numerosas emendas e alterações que lhe serão propostas!

Isto dá-nos a entender que voltaremos á primitiva, e que os vinhateiros estão como aquelle filho obediente que declarava ao pae que casaria com a mulher que elle, pae, quizesse... comtanto que fosse a Joanna.

A nossa praça de fundos publicos e particulares esteve muito animada, realisando-se importantes operações em titulos de todas as qualidades, que, na maior parte, conseguiram subir.

A nossa tabella dá bem patentes os resultados d'esse movimento.

Em titulos que ahí não figuram—obrigações africanas—agitou-se mais a corrente de operações, resultado das noticias que se referem ao conflicto anglo-boer.

Os cambios aggravaram-se um pouco nos fins da primeira semana e principio da segunda, em virtude da junta ter vindo ao mercado tomar um novo lote de cambias e das importantes compras feitas pelos moageiros e varios commerciantes importadores que foram agora abastecer-se de fornecimentos diversos do estrangeiro.

Mas o apparecimento de papel em abundancia fel'os, de novo, voltar a uma bitola mais rasoavel, fechando hontem ás taxas que abaixo indicamos, inferiores ás que vigoravam ainda na 4.<sup>a</sup> feira.

## Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres 90 d/v....	37 1/16	37	Desconto no Banco de Portugal.	5 1/4 %
" cheque....	36 5/8	36 1/4	No mercado....	6 1/4 %
Paris 90 d/v.....	476	478	Agio Buenos Ayres.....	227
" cheque.....	481	483	Cambio do Brazil	8 1/4
Berlim 90 d/v.....	304	316	Premio da libra..	2.000
" cheque....	320	321		a
Francfort 90 d/v...	314 1/4	316 1/4		2.050
" cheque..	320 1/4	322 1/4		
Madrid cheque	1.005	1.010		



## Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS		ABRIL													
		2	3	4	5	6	7	9	10	11	12	13	14	-	-
<b>Lisboa:</b> Inscrições de assent.		35	34,99	35	35	35,20	35,25	35,22	35,22	35,16	-	-	35	-	-
" coupon		34,80	34,85	34,95	35	35,10	35,10	35,05	35	35	-	-	34,93	-	-
Obrig. 4 1/2 1888 .....		-	17,900	-	18,000	17,950	17,950	17,900	17,900	17,900	-	-	17,800	-	-
" 4 1/2 1890 assent. ....		-	-	-	-	-	-	-	42,800	-	-	-	-	-	-
" 4 1/2 1890 coupon ...		-	-	-	42,800	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4 1/2 1890 assent. ....		-	-	-	-	49,800	-	-	-	-	-	-	48,600	-	-
" 4 1/2 1890 coup. int. ...		-	-	49,900	-	-	-	-	-	-	-	-	48,600	-	-
" 4 1/2 1890 externo. ....		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Tabacos coupon ...		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ações B. de Portugal. ....		138,500	138,500	138,500	138,600	138,500	138,500	138,500	-	-	-	-	-	-	-
" " Commercial. ....		122,000	-	-	-	122,500	-	122,500	-	-	-	-	-	-	-
" " N. Ultramarino. ....		112,800	113,200	-	114,500	115,000	114,500	113,700	113,300	-	-	-	-	-	-
" " Lisboa & Açores		118,500	118,500	119,000	-	119,500	-	119,500	119,500	119,500	-	-	119,500	-	-
" Tabacos coupon ...		125,700	125,800	125,700	-	-	-	124,500	-	125,000	-	-	-	-	-
" Comp.ª Real. ....		-	-	-	-	-	-	-	20,500	-	-	-	-	-	-
Obrig. prediaes 6 1/2 % .....		-	-	-	93,500	93,500	93,500	-	-	93,000	-	-	93,500	-	-
" " 5 1/2 % .....		-	91,200	-	91,200	-	91,200	-	91,600	91,300	-	-	91,300	-	-
" C.ª Real 3 1/2 % 1.º grau		-	79,000	79,000	-	-	-	-	79,500	79,100	-	-	79,100	-	-
" " 3 1/2 % 2.º grau		23,100	-	-	-	-	23,000	-	22,950	22,900	-	-	22,950	-	-
" C.ª Nacional. ....		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Atravez Africa. ....		76,000	-	-	75,900	-	76,000	76,000	76,000	75,900	-	-	76,000	-	-
<b>Paris:</b> 3 1/2 % portuguez .....		25,75	25,95	26,30	25,85	25,90	25,80	25,95	25,80	25,65	25,80	25,70	-	-	-
Ações Comp.ª Real. ....		-	84,50	-	85	82	80	80	77	83	-	77	-	-	-
" Madrid Cáceres. ....		45	54	54,50	59	55,25	56,50	56	48	42	52	50	-	-	-
" Norte de Hespanha. ....		240	240	240	233	239	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Madrid Zaragoza. ....		344	335	338	329	332	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Andaluzes. ....		358	-	348	348	350	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp.ª Real 1.º grau		-	309	307	307	-	305	306	306	305	-	305	-	-	-
" " 2.º grau		89,50	84,50	-	-	-	89,50	88,50	86,50	87,25	-	86,50	-	-	-
" C.ª Beira Alta. ....		-	-	83	82	84	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Madrid Cáceres. ....		-	100	105	-	103	106	-	105	103	102	-	-	-	-
" N. Hesp. (1.ª hyp.) ..		295,50	297,50	298,50	293,50	293,50	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Londres:</b> 3 1/2 % portuguez .....		25,50	25,75	26	25,75	25,75	25,62	25,75	25,75	25,50	25,50	-	-	-	-
Obrig. Atravez Africa. ....		57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	-	-	-	-
<b>Amsterdã:</b> Atravez Africa. ....		-	57	57,50	57,75	57,96	-	57,50	-	57,50	57,25	-	-	-	-
<b>Bruxellas:</b> Atravez Africa. ....		-	-	-	57	57	57	57	57	57	57	-	-	-	-

## Receita dos caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

Linhas	Período de exploração	1900			1899			Totaes desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totaes	Kilom.	Kil.	Totaes	Kilom.	1900	1899	1900	1899
COMPANHIA REAL	de 1 a 19 25 Mar.	693	Réis 61.587.000	Réis 88.870	693	Réis 70.252.551	Réis 101.374	Réis 795.006.000	Réis 840.994.394	Réis -	Réis 45.988.394
	26 1 Abr.	"	66.715.000	96.269	"	70.344.352	101.507	861.721.000	911.338.746	-	49.617.746
	19 25 Mar.	380	7.316.000	19.252	380	8.429.449	22.182	92.209.000	98.482.606	-	6.273.606
	26 1 Abr.	"	8.084.000	21.273	"	8.398.648	22.101	100.293.000	106.881.254	-	6.588.254
	12 18 Mar.	475	14.359.015	30.229	475	15.932.850	33.542	170.112.561	187.187.061	-	17.074.500
	1 7 Jan.	353	18.490.259	52.380	353	18.414.785	52.166	18.490.259	18.414.785	75.474	-
	8 14 "	"	21.145.125	59.901	"	18.533.131	52.501	39.635.384	36.947.916	2.687.468	-
	15 21 "	"	20.571.539	58.276	"	19.318.680	54.727	60.206.923	56.266.596	3.940.327	-
	26 4 Mar.	253	6.898.271	27.265	253	7.065.135	27.925	54.925.984	49.881.012	5.044.972	-
	19 25 Fev.	105	1.428.293	13.602	105	1.151.446	10.966	11.283.706	10.315.66	968.038	-
Nacional—Mirandella e Vizeu	26 4 Mar.	"	1.230.745	11.721	"	1.606.214	15.297	12.514.451	11.921.882	592.569	-
	5 11 "	"	1.458.655	13.891	"	1.379.854	13.141	13.973.106	13.301.736	671.370	-
	5 11 "	34	1.931.980	56.822	34	1.413.685	41.578	13.281.249	12.723.723	557.526	-
	12 18 "	"	1.436.930	42.262	"	1.449.495	42.632	14.718.179	14.173.218	549.961	-
	1 15 Jan.	64	3.773.916	58.967	64	3.232.460	50.507	3.773.916	3.232.460	541.456	-
	11 17 Mar.	3672 Ps.	1.774.795 Ps.	447	3672 Ps.	1.740.177 Ps.	475 Ps.	18.666.055 Ps.	18.368.106 Ps.	297.949	-
	18 24 "	"	1.703.119	465	"	1.699.078	464	20.369.174	20.067.184	301.990	-
	19 25 Mar.	3650	1.625.020	439	3650	1.703.087	466	19.652.254	19.672.038	-	19.784
	12 18 Mar.	1067	367.381	344	1067	312.676	293	4.007.914	3.765.372	242.542	-
	19 25 "	"	347.229	325	"	313.241	293	4.355.274	4.078.613	276.681	-
Madrid—Zaragoza—Alicante	19 25 Mar.	429	60.784	141	429	63.947	149	744.263	739.001	5.262	-
	26 1 Abr.	"	62.926	146	"	59.345	138	807.190	798.346	8.844	-
	26 1 Abr.	180	38.496	213	180	33.028	183	475.986	375.861	100.125	-
Zafra a Huelva											



## MORMUGÃO

Continuam decrescendo as receitas d'esta linha, sendo já importante a differença desde o 1.º de janeiro, comparado com o anno passado.

Vê-se que a combinação com as linhas antagonistas, deu apenas um resultado ephemero, não sendo tambem indifferente para a quebra dos productos d'este anno a fome que assola toda a India.

Sobre esta linha, faz o correspondente do *Commercio do Porto* em Pangim interessantes considerações que transcrevemos:

Já na minha carta anterior fiz notar que o accordo actual que existe para o trafego combinado entre a nossa linha, a S. M. e a G. I. P. é excessivamente ruinoso e inconvenientissimo para o nosso caminho de ferro. Tal accordo deve findar em fins de junho do presente anno. Necessario é que desde essa epocha em diante seja modificado com mais vantagens para nós. O accordo actual foi feito em Londres, ao Deus dará, sem que o governo directo ou indirectamente fosse informado das suas clausulas, antes de ellas haverem sido approvadas e postas em vigor.

E' indispensavel que agora não succeda assim: é preciso que o governo siga a par e passo todas as phases da discussão do accordo, a fim de, a tempo, poder obstar a que saia de lá um monstrosinho, como o accordo actualmente em vigor, que nos tem feito perder uma enorme quantidade de trafego. E' indispensavel que o governo portuguez tenha um representante nas sessões onde o novo accordo se discutir; se este representante puder ser um tecnico conhecedor do assumpto, da região e das condições especiaes da nossa linha e d'aquellas a que o accordo tem de dizer respeito, melhor será. Com isso só tem a ganhar o governo.

Ao menos talvez se consiga assim pôr ponto n'esta eterna questão das tarifas, que dura ha quatro annos e que nos tem feito perder uma grande quantidade de trafego e uma quantiosa somma de rupias. Ganhar-se-ha tambem, com certeza, um accordo melhor do que vigora; para isso não é preciso muito. Um leigo mesmo que alli fosse não poderia acceitar o contracto actual, o qual foi levado a cabo sem que o governo portuguez tivesse representação nas sessões onde tal accordo foi resolvido.

O accordo foi depois, é verdade, approved pelo board da nossa Companhia; junto d'esta tem o nosso governo um director *ex-officio*. Mas, por mal de nossos peccados, tal director não é tecnico e tem muito mais a que dedicar a sua attenção do que a estudar tarifas de caminho de ferro, de forma que o accordo passou em julgado sem opposição alguma.

Contra um accordo semelhante é que o governo se deve precaver. O meio mais seguro para isso é enviar a Londres um delegado especial tecnico, ou incumbir alli alguém de confiança e que saiba do assumpto, de assistir ás sessões onde se discuta o novo accordo e de n'ellas advogar os interesses do governo portuguez a que mui pouco se tem attendido em toda esta longa campanha do caminho de ferro, que bem mal dirigidinha tem sido, por minha fé. D'esta vez o governo está de sobre-aviso; a lição anterior deve ter-lhe ensinado qualquer cousa. Oxalá assim fosse.

Por portaria de 10 do corrente, o governo nomeou uma commissão composta dos srs. general Paiva Couceiro, Tito de Carvalho, coronel Augusto Cesar Supico, engenheiro Candido Xavier Cordeiro e deputado Fernandes Arez, para apreciar varias questões que se prendem com este caminho de ferro e estudar a que se refere ás tarifas.

Os nomeados são todos perfeitos conhecedores do assumpto.

## IMPOSTO DE TRANSPORTES EM HESPAÑA

Foi publicada em 25 de março ultimo no jornal official a lei de 20 do mesmo mez creando o imposto de transportes e modificando a lei anterior.

As companhias ferro-viarias, em virtude das disposições d'esta lei, cobrarão para o Estado o imposto de:

20 por cento sobre o preço ordinario dos bilhetes de passageiros;

10 por cento sobre o preço dos bilhetes quando a

reducção que se lhes tiver feito attingir ou exceder 25 por cento relativamente ao preço ordinario;

5 por cento sobre o que se pagar com excesso de bagagens e mercadorias, tanto na grande como na pequena velocidade.

São exceptuados:

1.º A correspondencia publica, o numerario, os tabacos, documentos sellados e material de guerra, quando todos estes transportes se façam por conta do Estado.

2.º As vasilhas vasias de qualquer classe, incluindo os vagon-cisternas.

3.º Os objectos destinados ao corpo diplomatico.

4.º O numerario e mercadorias estrangeiras em transito.

5.º As encomendas postaes, serviço internacional.

O imposto recahe no carvão mineral e coque, nos minérios e phosphatos alcalinos destinados á agricultura.

E' supprimido o imposto de trafego e bem assim o de dez centimos por cada factura.

A lei do sello, que vigora desde o dia 27 de março, estabelece que se pagará 0,10 quando o custo da passagem é superior a 10 pesetas e inferior a 500; 0,25 quando excede a 500 e não passa de 1.000; 0,50 quando ultrapassa 1.000 pesetas.

Não teem sello as passagens que custem menos de 10 pesetas.

## AUTOMOBILISMO

Com a extensão que vae tendo o novo systema de viação em automovel, começam os municipios e os governos a tomar disposições pelas quaes se evitem, quanto possivel, os desastres.

Em *Chicago* foi resolvido que só pudessem conduzir os automoveis as pessoas que provem achar-se nas condições estabelecidas n'um regulamento.

Os candidatos a conductores de automoveis teem de ser submettidos a uma inspecção medica em que se verifica se teem boa vista e bom ouvido, e se o seu systema nervoso é tal que não haja probabilidades de perderem o sangue frio necessario nas occasiões de perigo.

Teem depois de ser submettidos a um exame que versa sobre o systema de tracção dos vehiculos, o seu peso, a lotação, a velocidade de que são capazes nas ruas da cidade, tempo necessario para a paragem, precauções a tomar nos cruzamentos, arranque, conservação, applicação dos freios, mudança de direcção, renovação de energia, conhecimento dos regulamentos para a circulação nas vias publicas, etc.

Só depois de approvados em tudo isto podem funcionar como conductores.

## LINHAS PORTUGUEZAS

Valle do Vouga. — Foi concedido mais um praso de prorogação aos concessionarios d'esta linha para começarem a construcção.

Trabalha-se activamente para que as obras comecem dentro d'este novo praso.

Carris de ferro do Porto. — Conforme a portaria que publicamos no lugar devido foi concedida a esta companhia autorisação para installar a tracção electrica nas linhas desde a rua da Restauração até á praça da Batalha e d'esta a Campanhã, bem como no troço da rua de Santa Catharina, desde o cruzamento com a rua de Santo Antonio até o da rua Formosa, ligando-se assim as linhas de Campanhã com a de Costa Cabral.



## LINHAS ESTRANGEIRAS

## Hespanha

Foram decretadas as expropriações necessárias para a execução da linha ferrea de Bilbao denominada *La industrial de Arbarren*, confirmando-se a deliberação do governador da provincia de Viscaya e negando os recursos interpostos pela companhia de Bilbao a Portugaete.

Foi dada por decreto regio a concessão da construção e exploração sem subvenção do Estado d'uma linha ferrea economica entre a estação de *Benicolet* na linha de *Almansa a Benicolet*, ao porto de *Gandia*.

Foi auctorizada a occupação dos terrenos publicos necesarios para a construção da linha de *Girgal* á estação do mesmo nome na linha de *Linares a Almeria*.

Foi concedida á companhia do *Ferro carril de Santander a Bilbao*, a construção e exploração, sem subvenção do Estado, de uma linha ferrea de 1 metro de bitola entre *Maliaño* e a ilha de la *Paloma*.

Foi prorogado por 4 annos o prazo concedido pela lei de 21 de fevereiro de 1895 para a construção da linha ferrea de *Madrid a Buitrago*.

Foi feita a concessão da construção e exploração sem subvenção do Estado, d'uma linha ferrea de via larga e estreita entre *Verina*, estação da linha de *Leon a Gijon*, e o porto de *Musel*.

Por lei de 7 de março ultimo foi auctorizado o governo a outorgar a D. Juan Ortoneda y Pedret, sem subvenção do Estado, a construção e exploração por 99 annos de uma linha ferrea de via estreita entre *Orense* e a fronteira de Portugal, tendo estações em *Orense, Lejalbo, San Ciprian, Noalla, Taboadella, Salgueiras, Junquera de Ambia, Sandiarrres, Pineira, Ginzo de Limia, Sarreans, Atanes-Baldriz, Tarrajo-Tamicelas, Laza, Nocelo, Castello, Verin, Tamagüelos-Mourazos e Feces de Abajo*.

Está prompto o troço da linha entre *Las Planas*, povoação perto de *Olot* e *Gerona*, e a villa de *Amer*.

Espera-se que comecem brevemente as obras na linha ferrea de via estreita entre a estação de *Baeza* e *Villacarrillo* por *Ubeda*.

Foi concedida uma linha ferrea economica entre *Utiel* na provincia a *Valencia* e *Landete* na provincia de *Cuenca*. Não tem subvenção do Estado.

## Russia

Foram concedidas ao principe Tschawtschawodre e outros as auctorisações necessárias para a construção da via ferrea de *Tiflis a Kachetien* no *Caucaso*.

Esta linha ficará em relação com a futura via ferrea do *Mar Negro*. *Dinskaja* é a estação terminal. A linha segue por *Stanize, Beloretschenskaja Tuapasse*, tendo um ramal de *Beloretschenskaja* para a cidade de *Markop*.

A região atravessada é muito fertil, tendo, entre outras culturas e ricas plantações de tabaco.

A bitola é de 1 metro.

As concessões chegam a *Kodsborg* e foram feitas por 54 annos.

As despesas previstas são de 80.000.000 rublos.

As linhas do imperio mediam, no fim do anno de 1899, 30.859 kilometros e mais 4.796 em construção. As vias ferreas que não pertencem ao Estado mediam 15.712 kilometros repartidos por 9 companhias, e mais 6.842 em construção.

Em vias férreas de interesse local havia 769 kilometros em exploração ou construção.

Dez annos antes a rede media 29.292 kilometros, sendo 6.902 do Estado e 22.390 de particulares, distribuidos por 42 companhias.

Por aqui se vê o desenvolvimento que tem tomado na Russia a viação accelerada e a orientação do governo no que respeita á propriedade das linhas.

O deficit da exploração em 1889 foi de 78,7 milhões de francos, mas em 1895 só foi de 4,67.

De 1891 a 1899 as despesas feitas na construção da linha

*transiberica* ascenderam a 501,6 milhões de rublos ou 1.254 milhões de francos. As sommas destinadas no corrente anno á continuação d'esta grande obra são de 150 milhões de rublos.

## Italia

Segundo a estatística do *Inspectorado geral das estradas ferreas*, as receitas brutas das linhas italianas no segundo semestre de 1899 foram as seguintes:

## Rêde mediterranea

Passageiros....	26.846.987	liras, menos	349.828	do que em 1898
G. V.....	5.648.107	" mais..	364.340	" " " "
P. V. accelerado	2.776.000	" menos	6.984	" " " "
P. V.....	34.907.331	" mais..	965.528	" " " "
Productos fóra do trafego...	451.037			
Total...	70.665.462	mais..	968.056	" " " "

## Rêde Adriatica

Passageiros.....	23.130.033	mais	19.83.935	do que em 1898
G. V.....	5.079.252	"	381.728	" " " "
P. V. accelerada...	6.063.311	"	437.880	" " " "
P. V.....	31.783.581	"	2.433.032	" " " "
Fóra do trafego....	450.040	"	253.701	" " " "
Total.....	66.506.223	"	5.490.576	" " " "

## Rêde Sicilia

Passageiros.....	1.785.121	mais	97.889	do que em 1898
G. V.....	244.859	"	7.121	" " " "
P. V. accelerada...	116.401	"	8.125	" " " "
P. V.....	2.550.460	"	124.518	" " " "
Fóra do trafego....	25.031	"	2.468	" " " "
Total.....	4.721.872	"	35.1852	" " " "

O total geral dá 141.893.557 ou mais 6.693.517. A participação do Estado é de 37.863.870 liras.

## China

Dizem de *Essen* que as fabricas allemãs tiveram a encomenda de 65.000 toneladas de carris para a linha chinesa de *Chau-tung*, 5.000 toneladas de material para pontes, 24 locomotoras e 700 vagons, sendo 400 para o transporte de carvão.

Além d'isto tem a industria allemã a fornecer cimento, material telegraphico, machinas-ferramentas e muitos materiaes de construção.

A encomenda importa em 20 milhões de marcos

## NOTAS VARIAS

**Progressos nas construcções navaes** — Falando dos progressos realizados nos ultimos 60 annos, diz sir William White relativamente aos navios a vapor.

A sua velocidade augmentou, passando de 8,5 nós a 22,5. O tempo da viagem é agora 80 por cento do que era em 1840. Os barcos tem um comprimento triplo, uma largura dupla, um deslocamento 10 vezes maior. Os passageiros passaram de 100 a 2.000 n'um barco. As machinas são 40 vezes mais fortes.

A proporção do consumo de carvão por c. v. reduziu-se á terça parte.

Queimavam-se 550 toneladas de carvão para transportar 2.000 toneladas através do Atlantico, com a velocidade de 8,5 nós: hoje transportam-se 20.000 com a velocidade de 22 nós, queimando 3.000 toneladas.

Uma tonelada do peso da machina com a pressão de 12 libras dava 2 cavallos vapor; hoje cada tonelada dá 6 a 7 c. v.

Que dirão os nossos netos dos progressos realizados e da utilização dos gases liquefeitos na mechanica?

**Exposição.** — Realisa-se no mez de junho proximo, em Londres, na *Agricultural Hall*, uma exposição internacional de trem-vias.

Admittem-se vehiculos montados de todos os systemas: por cabos; por ar comprimido, a gaz, a vapor, electricos, etc.

Podem expôr-se tambem todos os accessorios, desde as caldeiras aos dynamos e freios.

**Carboneto de calcio.** — Este precioso corpo que, como se sabe, é a materia prima para o fabrico do gaz acetylene, já se fabrica em duas fabricas do vizinho reino — a de *San Quirse de Bessora* e a de *Berga*, havendo mais algumas em construção.

Em Portugal foi pedido ao ministerio das obras publicas o privilegio de introdução d'essa nova industria, privilegio que garantia o introduzido contra a concorrência durante 10 annos, mas não foi concedido, sem duvida por motivos muito ponderosos. Entretanto continuaremos a importar do estrangeiro o carboneto que tão bem poderíamos fabricar aqui.



Londres.—A grande Babylonia moderna tem, segundo o ultimo censo, 6.500.000 habitantes; mais do que a população de Portugal e ilhas adjacentes.

Calcula-se que na cidade ha um nascimento de 3 em 3 minutos e uma morte de 5 em 5.

As suas ruas medem 13.000 kilometros.

Ha na cidade mais catholicos do que em Roma, mais judeus do que na Palestina, mais irlandezes do que em Belfast, mais escocizes do que em Edimburgo.

Consome annualmente 400.000 bois, 1.500.000 carneiros, 8.000.000 aves, 400.000.000 kig. de peixe e 500.000.000 litros de cerveja.

Que pena não gastar vinho na mesma proporção!

**Linhas telephonicas.**—O governo italiano vae apresentar ao parlamento um projecto de lei sobre a organização do serviço dos telephonicos. Por este projecto o governo adquire a propriedade das rêdes telephonicas pertencentes a empresas particulares, deixando-lhes todavia as linhas secundarias.

Todas as linhas internacionaes e interurbanas pertencerão ao Estado.

## Companhia Nacional de Caminhos de ferro

Relatorio apresentado á Assemblêa Geral

(Continuação.)

Houve, portanto, relativamente ao anno de 1898, no conjunto da nossa rêde, um augmento de receita de 11:225.122 réis em mercadorias de pequena velocidade.

Em passageiros houve uma diminuição de 333\$259 réis e nas mercadorias de grande velocidade uma diminuição de 215\$550 réis.

Os productos médios, liquidos do imposto de transito na linha de Mirandella, foram, por passageiro, em 1899 de 395 réis, em 1898 de 402 réis.

Por tonelada de mercadorias em grande velocidade, em 1899 de 4\$557 réis, em 1898 de 4\$358 réis.

Por tonelada de mercadorias em pequena velocidade, em 1899 de 1\$283 réis, em 1898 de 1\$274 réis.

Na linha de Vizeu:

Por passageiro, em 1899 de 321 réis, em 1898 de 335 réis.

Por tonelada de mercadorias em grande velocidade, em 1899 de 3\$489 réis, em 1898 de 3\$946 réis.

Por tonelada de mercadorias em pequena velocidade, em 1899 de 1\$027 réis, em 1898 de 1\$046 réis.

### Percurso dos comboios

O numero de kilometros percorridos pelos comboios foi, nos dois exercicios de 1898 e 1899, o seguinte:

	Numero de kilometros de trem		Differença em 1899	
	1898	1899	A mais	A menos
Linha de Mirandella...	40.946	43.348	2.402	—
„ „ Vizeu .....	58.450	57.770	—	680

### Despesas de exploração

As despesas de exploração das linhas no anno de 1899 foram as designadas no quadro seguinte:

Capítulos	TITULO II Despesas de exploração das linhas	IMPORTANCIAS					
		Linha de Mirandella		Ramal de Vizeu		Totaes	
		Parcelaes	Por capitulos	Parcelaes	Por capitulos	Parcelaes	Por titulos
1.º	Direcção....	Art. 1.º Pessoal do serviço central e contabilidade .....		3:481\$000		3:481\$000	
		„ 2.º Despesas diversas .....		556\$568	4:037\$568	556\$582	4:037\$582
						1:113\$150	8:075\$150
2.º	Movimento e tráfego...	Art. 1.º Pessoal do serviço do movimento .....		5:716\$250		5:081\$030	10:797\$280
		Art. 2.º Illuminação das estações e trens. Despesas diversas...		1:152\$237	6:868\$487	1:631\$716	1:717\$746
						2:783\$953	13:581\$233
3.º	Via e obras	Art. 1.º Pessoal da conservação e guarda da linha .....		3:532\$080		3:856\$230	7:388\$310
		„ 2.º Despesas diversas .....		314\$530		589\$864	904\$394
		„ 3.º Conservação de aterros .....				10\$000	10\$000
		„ 4.º „ de obras d'arte .....		553\$395		—	553\$395
		„ 5.º „ de edificios .....		439\$195		864\$547	1:303\$742
		„ 6.º Travessas, carris, pequeno material e ferramentas. . .		2:527\$866	7:367\$066	2:704\$799	8:025\$440
						5:232\$665	15:392\$506
4.º	Material e tracção...	Art. 1.º Conducção das machinas; pessoal .....		1:670\$480		1:855\$490	3:525\$970
		„ 2.º Alimentação: carvão, agua e materias gordas .....		2:720\$580		4:735\$386	7:455\$966
		„ 3.º Conservação do material, pessoal das officinas, reparações de machinas, carruagens e wagons .....		2:405\$420		2:152\$144	4:557\$564
		„ 4.º Ensebamento dos comboios. .		454\$340		575\$520	1:029\$860
		„ 5.º Despesas de expediente e diversas .....		187\$911	7:388\$731	135\$899	9:454\$439
						273\$810	16:843\$170
5.º	Gastos geraes	Art. 1.º Contencioso e contribuições do pessoal .....		835\$581		825\$001	1:660\$582
		„ 2.º Publicações, cartazes e tarifas .....		28\$150		28\$150	56\$300
		„ 3.º Seguros contra incendios. . .		131\$130		119\$200	250\$330
		„ 4.º Avarias e perdas de mercado rias .....		41\$310		28\$260	69\$570
		„ 5.º Serviço commum com a Beira Alta .....		—		—	1:193\$659
		„ 6.º Despesas diversas .....		100\$000	1:136\$171	1:193\$659	100\$000
		„ 7.º Imprevistos .....				2:194\$270	3:330\$441
				26:798\$023		30:424\$477	57:222\$500

(Continua.)



## AVISOS DE SERVIÇO

### Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

**Ramal de Cascaes—Pequena velocidade—Porto de Lisboa**  
**Caes de Santos—Ampliação do § 2.º da tarifa especial**  
**provisoria C n.º 1 bis**

Desde 1 de Abril de 1900 estará a estação de Caes do Sodré habilitada a permutar com toda a rede, transportes de pequena velocidade procedentes do porto de Lisboa, Caes de Santos, ou a este caes destinados.

Estes transportes serão entregues á Empresa do Porto de Lisboa ou d'ella recebidos nos proprios wagons em que tenham que transitar pelas linhas da Companhia, não se fazendo na estação de Caes do Sodré cargas nem descargas nem transbordos, e não se cobrando, n'este caso, as taxas de despesas accessorias relativas a estas operações na referida estação.

Os prazos de estacionamento serão contados desde que os wagons sejam entregues, para carregar ou para descarregar, á Empresa do Porto de Lisboa, sendo essa entrega equiparada, para todos os effeitos, no acto de serem postos os wagons, nas estações da Companhia, á disposição dos expedidores ou consignatarios.  
Lisboa, 31 de Março de 1900.

## ARREMATACÕES

### Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

#### Fornecimento de ferro para fundição

No dia 30 de abril pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de kilogrammas 20 000 de ferro em linguados para fundição.

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

Lisboa, 29 de março de 1900.

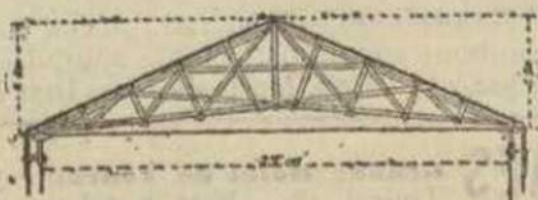
#### Fornecimento de drogas, tintas etc.

No dia 23 de abril pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de drogas, tintas, etc.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens (edificio da estação de Santa Apollonia) todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde.

Lisboa, 29 de março de 1900.

## M. H. Lummerzheim & C.<sup>a</sup>



**WONDELGEM-LEZ-GAND**  
**BELGICA**

Fabricantes de cartões betumados para tectos e placas isoladoras e contra a humidade para fundações.

Empreiteiros de construcções de coberturas em cartão betumado e em cimento vulcanico para plataformas e terraços, convindo especialmente para paizes quentes.

Duração e resistencia garantidas por contracto, durante 20 annos. Referencias de primeira ordem.

Orçamentos, planos e amostras gratis.

## Companhia de Telephones

**Rua de Santa Justa, 60, 4.º — LISBOA**

**TELEPHONE N.º 1**

Subscrições reduzidas para a rede publica incluindo a conservação das linhas e instrumentos :

**45\$000 réis** annualmente para as casas commerciaes, correspondendo a 123 réis por dia

**33\$750 réis** annualmente para succursaes das mesmas que tenham subscripto, correspondendo a 92 réis por dia.

**33\$750 réis** annualmente para casas particulares, medicos e postos medicos, correspondendo a 92 réis por dia.

O serviço da estação central é diurno e nocturno, e por esta forma podem a qualquer hora communicar os subscriptores entre si e com theatros, hoteis, postos medicos, medicos, caminhos de ferro, companhias de carruagens, hospitaes, policia, bombeiros municipaes e voluntarios, etc.

### Venda de telephones e linhas particulares, etc.

A companhia construe e vende telephones e material para a collocação de linhas, comtanto que sejam para uso em local que esteja fóra do *radius* da cidade de Lisboa, 15 kilometros.

Campainhas electricas, pára-raios, despertadores de ladrões e de incendios e todos os mais aparelhos electricos que se vendem ou se alugam tanto em Lisboa como em toda e qualquer outra parte de Portugal

### SUBSCRIPÇÕES DE LINHAS PARTICULARES

Ha para preços muito modicos desde 9\$000 (42 réis por dia), incluindo a conservação das linhas e instrumentos, e fazendo importante redução aos subscriptores da rede publica.

Para ouvir em casa as operas cantadas no Real Theatro de S. Carlos são 3\$000 réis por noite, ou 90\$000 réis por toda a epocha.

O director-gerente—**BARÃO DE DANVERS**



# 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.ª ordem — Cuisine et service français — Salles de lecture et de conversation — Gran comfortable — 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, Ronão 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 accomodações 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 accomodações. 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. Accomodações 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.



## SALON ROUGE

46, Rua Ivens, 48

## EXPOSIÇÃO DO PANOPTICUM UNIVERSAL

## 50 ESPLENDIDAS VISTAS DE HESPAÑA

Os magníficos panoramas de

Madrid, Barcelona, *Sevilha*, Saragoça,  
Cordova, Pamplona, Cadiz,  
Toledo, Alicante, Valencia, Granada, Granja, etc.

Todos os dias das 2 horas da tarde à meia noite

Entrada 120 réis

Os engenhosos aparelhos Auto-Estereoscópios

Onde o publico pela modicissima quantia de **20 réis**, po-  
derá admirar os mais bellos quadros.

## O BIOGRAPHE PARISIENSE

A grande atracção da actualidade

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

## ROYAL MAIL

Steam Packet Company

MALA REAL INGLEZA

Em 17 de abril

O paquete *Magdalena*

Para o Brazil e Rio da Prata

Os vapores teem magnificas accommodações para passageiros.  
Nos preços das passagens include-se vinho de pasto, comida á  
portugueza, cama, roupa, propinas a criados e outras despesas.  
Para carga e passagens trata-se com os

## AGENTES

Em Lisboa: — James Rawes & C.<sup>a</sup> — R. dos Capellis-  
tas, 31, 1.<sup>o</sup>

No Porto: — W. G. Tait & C.<sup>a</sup> — R. dos Ingleses, 23 1.<sup>o</sup>

## HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 16 de Abril de 1900

COMPANHIA REAL

C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
6-15 m.	7-20 m.	6-35 m.	7-30 m.
7-45 m.	8-50 m.	7-35 m.	8-40 m.
9-10 m.	9-47 m.	8-10 m.	8-47 m.
9-15 m.	10-20 m.	9-15 m.	10-20 m.
10-40 m.	11-17 m.	9-55 m.	10-32 m.
10-45 m.	11-50 m.	10-45 m.	11-50 m.
12-15 m.	1-20 t.	11-25 m.	12-2 t.
1-40 t.	2-17 t.	12-15 t.	1-20 t.
1-45 t.	2-50 t.	1-45 t.	2-50 t.
3-10 t.	3-47 t.	2-25 t.	3-2 t.
3-15 t.	4-20 t.	3-15 t.	4-20 t.
4-40 t.	5-17 t.	3-55 t.	4-32 t.
4-45 t.	5-50 t.	4-45 t.	5-50 t.
6-10 t.	6-47 t.	5-25 t.	6-2 t.
6-15 t.	7-20 t.	6-15 t.	7-20 t.
7-40 t.	8-17 n.	6-55 t.	7-32 t.
7-45 t.	8-50 n.	7-45 t.	8-50 n.
9-15 n.	10-20 n.	9-15 n.	10-20 n.
10-40 n.	11-17 n.	9-55 n.	10-32 n.
10-45 n.	11-50 n.	10-45 n.	11-50 n.
12-25 n.	1-2 n.	11-25 n.	12-2 n.
12-30 n.	1-35 n.	12-50 n.	1-31 n.

C. Sodré	Alges	C. Sodré	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
5-45 m.	6-10 m.	6-0 m.	6-20 m.
6-35 m.	6-55 m.	6-30 m.	6-55 m.
7-15 m.	7-40 m.	7-30 m.	7-50 m.
8-50 m.	9-10 m.	8-0 m.	8-25 m.
9-35 m.	9-55 m.	9-30 m.	9-55 m.
10-15 m.	10-40 m.	10-30 m.	10-50 m.
11-5 m.	11-25 m.	11-0 m.	11-25 m.
11-45 m.	12-10 t.	12-0 t.	12-20 t.
12-35 t.	12-55 t.	12-30 t.	12-55 t.
1-15 t.	1-40 t.	1-30 t.	1-50 t.
2-5 t.	2-25 t.	2-0 t.	2-25 t.
2-45 t.	3-10 t.	3-0 t.	3-20 t.
3-35 t.	3-55 t.	3-30 t.	3-55 t.
4-15 t.	4-40 t.	4-30 t.	4-50 t.
5-5 t.	5-25 t.	5-0 t.	5-25 t.
5-45 t.	6-10 t.	6-0 t.	6-20 t.
6-35 t.	6-55 t.	6-30 t.	6-55 t.
7-15 t.	7-40 t.	7-30 t.	7-50 t.
8-45 n.	9-10 n.	8-0 n.	8-25 n.
9-35 n.	9-55 n.	9-30 n.	9-55 n.
10-15 n.	10-40 n.	11-0 n.	11-25 n.

C. SODRÉ	P. ARCOS	C. SODRÉ	
8-5 m.	8-38 m.	8-50 m.	9-22 m.

Lisboa	Sacavem	Lisboa	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
6-40 m.	7-24 m.	7-40 m.	8-24 m.
7-10 m.	7-54 m.	8-25 m.	9-11 m.
8-40 m.	9-24 m.	9-35 m.	10-19 m.
9-30 m.	10-14 m.	10-30 m.	11-17 m.
10-30 m.	11-14 m.	11-45 m.	12-29 t.
11-30 m.	12-14 t.	12-30 t.	1-14 t.
1-40 t.	2-24 t.	2-35 t.	3-19 t.
7-55 t.	8-39 n.	9-0 n.	9-44 n.
9-20 n.	10-4 t.	10-15 n.	10-59 n.
9-37 n.	11-21 n.	11-35 n.	12-19 n.

Lisboa	Povoal	Lisboa	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
12-40 t.	1-38 t.	1-50 t.	2-49 t.
3-5 t.	4-3 t.	4-20 t.	5-29 t.
4-45 t.	5-43 t.	6-35 t.	7-34 t.

Lisboa	V. Franca	Lisboa	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
5-45 t.	7-4 t.	5-15 m.	6-39 m.
12-30 n.	1-55 n.	7-35 t.	8-59 n.

Lisboa	Cintra	Lisboa	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
6-10 m.	7-17 m.	5-0 m.	5-59 m.
7-55 m.	9-2 m.	6-0 m.	7-1 m.
9-40 m.	10-45 m.	7-35 m.	8-39 m.
10-55 m.	11-35 m.	9-15 m.	10-12 m.
11-20 m.	12-27 t.	11-0 m.	11-59 m.
1-0 t.	2-7 t.	1-5 t.	2-4 t.
2-50 t.	3-57 t.	2-40 t.	3-44 t.
4-40 t.	5-45 t.	4-10 t.	5-9 t.
6-0 t.	7-8 t.	5-0 t.	5-40 t.
7-45 t.	8-52 n.	6-20 t.	7-21 t.
9-10 n.	10-17 n.	7-30 t.	8-34 n.
10-45 n.	11-47 n.	9-10 n.	10-7 n.
12-45 n.	1-52 n.	10-50 n.	12-5 n.

Lisboa	Porto	Lisboa	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
7-35 m.	8-50 n.	4-0 m.	5-31 t.
8-30 m.	11-20 n.	8-15 m.	11-45 n.
11-30 m.	1-38 n.	2-50 t.	5-42 m.
6-31 t.	10-45 m.	4-20 t.	11-33 n.
8-45 n.	7-42 m.	7-10 t.	9-0 m.

Lisboa	Figueira	Lisboa	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
5-15 m.	7-11 t.	5-55 m.	6-45 t.
7-35 m.	2-54 t.	3-40 t.	11-45 n.
6-31 t.	5-11 m.	11-15 n.	9-0 m.

Lisboa	V. Alcant.	Lisboa	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
8-30 n.	5-55 t.	8-15 m.	9-31 t.
11-0 m.	7-0 m.	6-20 t.	4-0 m.
8-45 n.			5-42 m.

Lisboa	Badajoz	Lisboa	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
8-30 m.	8-20 n.	5-40 m.	9-31 t.
11-0 m.	7-13 m.	6-45 t.	4-0 m.
8-45 n.			5-42 m.

Lisboa	Guarda	Lisboa	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
8-30 m.	12-50 n.	1-50 n.	3-31 t.
11-0 m.	10-37 m.	4-0 t.	5-42 m.

Lisboa	Santarem	Lisboa	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
6-0 m.	8-38 m.	9-50 m.	12-35 t.
11-15 m.	1-41 t.	5-0 t.	7-42 t.

Lisboa	Entrono.	Lisboa	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
1-10 t.	5-28 t.	4-20 m.	9-5 m.
4-35 t.	8-35 n.	6-0 t.	11-10 n.

Alfarellos	Porto	Alfarellos	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
3-3 t.	8-50 n.	8-20 m.	2-11 t.

Lisboa	Pampilhosa	Lisboa	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
7-50 m.	12-23 t.	1-0 t.	5-58 t.
6-50 t.	11-22 n.	2-30 m.	7-27 m.

Coimbra	Figueira	Coimbra	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
6-0 m.	7-48 m.	6-20 m.	8-13 m.
4-5 t.	5-57 t.	11-5 m.	12-49 n.
		9-17 n.	11-0 n.

Aveiro	Porto (d)	Aveiro	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
3-10 m.	5-48 m.	4-10 t.	6-51 t.
		10-10 n.	1-26 n.

Ovar	Porto	Ovar	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
5-40 m.	7-4 m.	11-10 n.	12-42 t.
1-10 t.	2-40 t.	4-35 t.	6-5 t.
6-40 t.	8-12 n.	6-10 t.	7-41 t.

Espinho	Porto	Espinho	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
8-5 m.	8-58 m.	6-40 m.	7-31 m.
8-40 m.	9-28 m.	7-30 m.	8-20 m.
11-15 m.	12-8 t.	10-0 m.	11-0 m.
4-15 t.	5-7 t.	12-22 t.	1-20 t.

Lisboa	Setubal	Lisboa	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
7-5 m.	8-40 m.	4-45 m.	6-30 m.
7-45 m.	10-5 m.	8-15 m.	10-0 m.
12-45 t.	2-18 t.	11-30 m.	1-5 t.
4-30 t.	6-5 t.	9-0 m.	10-55 m.
		2-45 t.	4-45 t.
		4-45 t.	6-30 t.

Lisboa	Faro	Lisboa	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
4-30 t.	5-0 m.	6-15 t.	6-30 m.

Lisboa	Extremoz	Lisboa	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
7-45 m.	3-45 t.	8-50 m.	4-45 t.
4-30 t.	11-30 n.	11-30 n.	6-30 m.

Lisboa	Barreiro	Lisboa	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
7-5 m.	7-40 m.	5-55 m.	6-30 m.
7-45 m.	8-16 m.	9-25 m.	10-0 m.
10-30 m.	11-5 m.	10-20 m.	10-55 m.
12-45 t.	1-20 t.	12-30 t.	1-5 t.
2-40 t.	3-15 t.	3-0 t.	3-35 t.
4-30 t.	5-5 t.	4-5 t.	4-45 t.

Lisboa	Evora	Lisboa	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
		7-0 m.	10-55 m.

Casa Branca	Evora	Casa Branca	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
2-50 t.	3-40 t.	7-0 t.	7-47 t.

Casa Branca	Faro	Casa Branca	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
7-40 m.	8-5 n.	6-30 m.	7-30 n.

Lisboa	Pias	Lisboa	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
7-45 m.	5-0 t.	8-0 m.	4-45 t.

TUNES	POÇO BARRETO	TUNES	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
3-35 m.	4-21 m.	5-26 t.	5-57 t.
8-10 m.	8-49 m.	7-0 t.	7-26 t.

FARO	POÇO BARRETO	FARO	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
4-25 t.	6-33 t.	6-20 m.	8-33 m.

BEIRA ALTA

Figueira	Pamp.	Figueira	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
5-5 m.	6-35 m.	8-7 m.	9-52 m.
4-30 t.	6-10 t.	7-5 t.	8-35 n.

Pamp.	V. Formoso	Pamp.	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
8-10 m.	4-30 t.	10-0 m.	5-55 t.
11-28 n.	5-44 m.	9-15 n.	2-20 m.

FIGUEIRA Mangualde	FIGUEIRA		
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
4-30 t.	10-22 n.	4-40 m.	9-32 m.

Mangualde	Guarda	Mangualde	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
10-42 n.	1-35 n.	1-25 n.	4-25 m.

MINHO E DOURO

Porto	Rio Tinto	Porto	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
7-20 m.	7-35 m.	8-45 m.	9-0 m.
4-50 t.	5-5 t.	5-10 t.	5-23 t.

Porto	Braga	Porto	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
4-45 m.	7-50 m.	5-30 m.	8-15 m.
8-0 m.	10-35 m.	11-50 m.	2-15 t.
11-0 m.	1-20 t.	4-35 t.	7-10 t.
5-30 t.	8-20 n.	6-50 t.	10-30 t.

Nave	Braga	Nave	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
5-25 t.	6-0 t.	9-10 m.	9-45 m.

Porto	Valença	Porto	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
8-0 m.	1-10 t.	2-20 n.	8-15 m.
11-0 m.	3-10 t.	9-45 m.	2-15 t.
5-30 t.	11-20 n.	1-40 t.	7-10 t.

Porto	Vianna	Porto	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
4-45 m.	9-45 m.	5-30 t.	10-30 n.

Vianna	Valença	Vianna	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
7-0 m.	9-5 m.	6-0 t.	8-5 n.

Porto	Barca d'Alva	Porto	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
7-30 m.	3-0 t.	11-0 m.	6-45 t.

Porto	Regoa	Porto	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
4-5-0 m.	11-5 m.	4-45 m.	8-50 m.
4-15 t.	8-25 t.	4-40 t.	11-10 t.

Regoa	Barca d'Alva	Regoa	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
4-45 m.	11-35 m.	3-30 t.	9-0 n.

GUIMARÃES

PORTO	GUIMARÃES	PORTO	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
4-45 m.	8-55 m.	4-40 m.	8-15 m.
8-0 m.	11-06 m.	11-20 m.	2-15 t.
11-0 m.	3-12 t.	4-0 t.	7-10 t.
5-30 t.	8-32 n.	6-50 t.	10-30 n.

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



# Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

## CARREIRA OFFICIAL

### O vapor Gomes IV—Commandante Rocha Junior



**S**AHIRÁ no dia 1 de Maio 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.<sup>a</sup>*



**Africa Oriental**, vap. all. **Kanzler**. Sahirá a 20 de Abril.  
Agente E. George, R. da Prata 8, 2.º



**Anvers** e Havre, vap. sueco **Karin**. Sahirá a 26 de Abril.  
Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup> Rua dos Fanqueiros, 10.



**Bahia**, Rio de Janeiro e Santos, vap. all. **Petropolis**. Sahirá a 2 de Maio.  
Agente, E. George, R. da Prata, 8, 2.º



**Bahia**, Rio de Janeiro e Santos, vap. allemão **Trier**. Sahirá a 20 de Abril.  
Agentes, Pereira & Lane, R. de S. Julião, 100, 2.º



**Bahia**, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vap. all. **Paraguassú**. Sahirá a 23 de Maio.  
Agente, E. George, R. da Prata, 8, 2.º



**Barcelona**, Cette e Marselha, vap. fr. **St. Philippe**. Sahirá a 16 de Abril. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup> Rua dos Fanqueiros, 10.



**Bordeaux**, vap. fr. **La Plata**. Sahirá a 25 de Abril.  
Agentes, Torlades & C.<sup>a</sup> R. Aurea, 32, 1.º



**Brazil**, e R. da Prata, vap. Ing. **Magdalena**. Sahirá a 17 de Abril.  
Agentes, J. Rawes & C.<sup>a</sup> R. d'El-Rei, 31, 1.º



**Dakar**, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres, vap. fr. **Brasil**. Sahirá a 23 de Abril.  
Agentes, Torlades & C.<sup>a</sup> R. Aurea, 32, 1.º



**Havre** e Anvers, vap. fr. **St. Thomas**. Sahirá a 29 de Abril.  
Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup> Rua dos Fanqueiros, 10.



**Liverpool** (directo), vap. Ing. **Sobralense**. Sahirá a 17 de Abril.  
Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup> R. do Alecrim, 10, 1.º



**Lourenço Marques** e Beira, vap. fr. **Campana**. Sahirá a 1 de Maio.  
Agente, Augusto Freire, P. do Municipio, 19.



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



**Maranhão** e Ceará, vap. Ing. **Lisbonense**. Sahirá a 29 de Abril.  
Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup> R. do Alecrim, 10, 1.º



**New York** via Açores, vap. port. **Oevenum**. Sahirá a 17 de Abril.  
Agente, João Patricio A. Ferreira, R. dos Bacalhoeiros, 135 1.º



**Pará** e Manaus, vap. Ing. **Cametense**. Sahirá a 21 de Abril.  
Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup> R. do Alecrim, 10, 1.º



**Pará** e Manaus, vap. it. **Colombo**. Sahirá a 17 de Abril.  
Agentes, Orey, Antunes & C.<sup>a</sup>, T. dos Remolares, 28, 1.º



**Pará** e Manaus, vap. it. **Rè Umberto**. Sahirá a 4 de Maio.  
Agentes, Orey, Antunes & C.<sup>a</sup>, T. dos Remolares, 28, 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. **Ville S. Nicolas**. Sahirá a 22 de Abril.  
Agente, Augusto Freire, P. do Municipio, 19.



**Pernambuco**, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vap. fr. **Paraguassú**. Sahirá a 3 de Maio.  
Agente, Augusto Freire, P. do Municipio, 19.



**Pernambuco**, e Parahyba, vap. Ing. **Inventor**. Sahirá a 17 de Abril. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup> R. do Alecrim, 10, 1.º



**Pernambuco**, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vap. all. **Argentina**. Sahirá a 25 de Abril.  
Agente, E. George, R. da Prata, 8, 2.º



**Pernambuco**, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor all. **Amazonas**. Sahirá a 12 de Maio.  
Agente, E. George, R. da Prata, 8, 2.º



**Porto**, vap. port. **D. Maria**. Sahirá a 15 de Abril.  
Agente, João Patricio Alvares Ferreira, R. dos Bacalhoeiros, 135, 1.º



**S. Thiago**, Principe, S. Thomé, Cabinda, Santo Antonio do Zaire, Ambrizette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela, Mossamedes, Bahia dos Tigres, Porto Alexandre, vap. port. **Cazengo**. Sahirá a 21 de abril.  
Empresa Nacional de Navegação, R. da Prata, 8, 1.º



**S. Vicente**, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Ayres, Valparaiso e mais portos Pacifico, vap. Ing. **Liguria**. Sahirá a 16 de Abril.  
Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup> Caes do Sodré, 64, 1.º



**Vigo**, La Palice e Liverpool, vap. Ing. **Oropesa**. Sahirá a 23 de Abril.  
Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.º



**Vinaros**, vap. sueco **Norden**. Sahirá a 17 de Abril.  
Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup> Rua dos Fanqueiros, 10.