

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

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

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

Redactor: J. DE OLIVEIRA SIMÕES. Correspondentes: Madrid, D. JUAN DE BONA.—Paris, L. 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

	Páginas
A SENTENÇA DE BERNE, por O. S.	113
PARTE OFICIAL—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 ELEVACÃO E TRACCÃO (ilustrado)	117
O NOSSO BRINDE	117
PARTE FINANCEIRA — Carteira dos accionistas — Revue de la Bourse de Paris, por L. C.—Boletim da Praça de Lisboa—Câmbios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhóis	118 a 121
MORMUGO	122
IMPOSTO DE TRANSPORTES EM HESPAÑHA	122
AUTOMOBILISMO	122
LINHAS PORTUGUEZAS — Valle do Vouga — Carris de ferro do Porto	122
LINHAS ESTRANGEIRAS — Hespanha — Russia — Italia — China	123
NOTAS VÁRIAS	123
COMPANHIA NACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO — Relatorio apresentado à Assemblea Geral (continuação)	124
AVISOS DE SERVIÇO	125
ARREMATAÇÕES	125
ANNUNCIOS	125 e 126
HORARIO DOS COMBOIOS EM 16 DE ABRIL DE 1900	126
AGENDA DO VIAJANTE	127
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA	128

A SENTENÇA DE BERNE

Foi um desapontamento grande para os accionistas que haviam adquirido os titulos da companhia instituída 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 políticos e financeiros sobre a base falsa de que seríamos obrigados a pôr em leilão internacional as nossas colonias mais cobiçadas para pagamento dos habeis jogadores nas acções de duas companhias quasi em fallencia e que não cumpriram os contractos.

Foi para os portugueses 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, interfirindo directamente n'uma questão de direito, auxiliando trapaças financeiras, chegavam a recear que as chancillarias tivessem artes para fazer reaes as ameaças da imprensa.

Foi tambem um exemplo efficaz e salutar que demonstra mais uma vez quanto convém 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 consequencias, 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, mercé da previdencia com que se puzeram de lado alguns titulos d'onde nos pôde vir o dinheiro, previdencia burgueza mas eficaz 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 território 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 mésquinas paixões devidas á avidez humana, tendo a isenção suficiente para resistir a quaequer 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 da 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 capitais estrangeiros n'esta época em que por detrás de cada banqueiro está o governo respectivo, perfilhando todas as suas reclamações, falandoo 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 resloverão nossos filhos as que hão de surgir com a companhia do Nyassa, da Zambezia 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 convém que elle fique aqui em toda a sua nitidez sem as duvi-

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

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 entrait 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,

décrète 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 rescission 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 prononcé:

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 incomptant 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^{er} et en 2^e 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, à quantia que se referiam os telegrammas que nos serviram de base para os cálculos 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 propósito da indemnização que temos a pagar, tem-se feito variados cálculos e houve logo quem se lembrasse de, como medida de salvamento... particular, se lembrasse e lembrasse ao governo a criação de um syndicato, muito português — na aparente, está bem visto — que tomaria a exploração da linha e faria a emissão de obrigações ainda com garantia do governo (!) para pagar a indemnização.

A nosso ver isso seria um novo e grave erro em benefício dalguns sujeitos mais, dos muitos que já teem cavado a ruina do paiz; um erro tão grave ou mais do que os que nos obrigaram à 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, enquanto quizermos chamar português áquelle tão cubiçado distrito.

PARTE OFICIAL

Ministerio das Obras Públicas, 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 sistema de tracção eléctrica ás seguintes linhas:

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

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

3.º 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 *Diário do Governo* n.º 43, de 23 de fevereiro ultimo:

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

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

2.º A companhia concessionária 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 traduções 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 eléctrica, 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 experiência e os apparelhos necessarios para verificação do cumprimento das clausulas dos regulamentos acima referidos.

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

Ministerio dos negócios 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 efficaz do progresso da India portugueza, e se diminuam tanto quanto possível 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 diferentes propostas e alvitres apresentados para a exploração do mesmo caminho de ferro, não o podem com vantagem ser resolvidas isoladamente, e só convém quese 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 convém que para o estudo das alludiadas questões sejam chamados os que tem especial conhecimento dos assumptos relativos ao caminho de ferro de Mormugão:

Ha sua magestade El-Rei por bem, pela secretaria d'estado dos negócios da marinha e ultramar, nomear uma commissão 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 Cândido 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 tesouro.

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-lhos 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 efeitos, ao acto de serem postos os wagons nas estações da Companhia á disposição dos expedidores ou consignatários.

BILHETES PARA PARIS

Como já referimos, está concluída a combinação entre as companhias portuguezas, hespanholas e francesas

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 emquanto, e visto a oportunidade da occasião, vão ser criados, 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
De Lisboa.....	13 ⁰ 610	9 ⁰ 360
Do Entroncamento.....	9 ⁰ 810	6 ⁰ 730
Da Pampilhosa.....	6 ⁰ 880	4 ⁰ 720
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, supondo os cambios actuaes, 783 sobre Paris e 1⁰010 sobre Madrid:

	1. ^a classe	2. ^a classe
Lisboa á fronteira.....	13 ⁰ 610	9 ⁰ 360
Hespanha.....	25 ⁰ 755	15 ⁰ 746
França.....	40 ⁰ 730	24 ⁰ 286
Total	80 ⁰ 095	49 ⁰ 392
Do Entroncamento.....	76 ⁰ 295	46 ⁰ 762
Da Pampilhosa.....	73 ⁰ 365	44 ⁰ 752

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

Estas diferenças, porém, são de pequena importância e com os preços que deixamos indicados já qualquer pôde 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, Alfarellos ou Thomar.

O prazo de validade é de 30 dias.

VIAGEM A ROMA

Uma grande commissão portugueza está organizando uma peregrinação a Roma em condições que, segundo vemos, se vão formando o mais lisongeiras possivel.

A ida efectuar-se-ha n'un comboio especial que partira 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.

Nesse 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.^a classe, 22\$600 em 2.^a e 14\$600 em 3.^a 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 mês, haverá a faculdade dos viajantes regressarem nos ordinários durante 60 dias, o que lhes dá tempo para, finda a sua excursão piedosa, visitarem os países da Europa, como toda a Itália, a Suíça, a França etc.

Por exemplo: o passageiro à volta pode, de Génova, seguir por Milão à Suíça, d'ahi a Paris e, descendo a Marselha ou a Côte, continuar d'ahi a Portugal com a concessão de redução no preço dos bilhetes.

Pode de Marselha seguir por Lyon a Paris e voltando áquelle ponto gozar d'aquela concessão.

Vindo até Bayonna, outros não deixarão de ir a Bordeus; 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 notáveis de Espanha.

Pode-se dizer que a comissão se esforça e consegue reunir o útil ao agradável, enfeixando no mesmo laço tudo que, segundo as suas ideias, pode concorrer para o brilhantismo do fim que se propõe, 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 mês de junho estará concluída, viagem que se tornará económica, porque é certo que de Marselha, de Arles, de Toulouse, Bayonna e todas as principais estações que ficam em caminho dos viajantes, à 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, recordamos que tantas vezes temos insistido por que, d'uma forma geral, se estabeleça no nosso país essa concessão aos passageiros ordinários.

E' já velha esta nossa insistência, 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 oferece ao público como aos caminhos de ferro.

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

Este pode ir comprando sucessivos bilhetes, segundo vae prolongando a viagem; parando onde lhe apraz, sem se arriscar a perder o equivalente a qualquer trajeto, por pequeno que seja, porque só compra o bilhete à 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 quilometro 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 distância 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 negócio ou de recreio, o convide a deter-se n'uma estação intermedia. Comprando o bilhete contraiu para com a linha ferrea a obrigação de não mais parar senão no seu destino. Apenas pode encurtar o percurso (se pagou pela tarifa geral) perdendo a parte que não utiliza.

Grande favor!

E' vulgaríssimo 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 negócio, para um estudo.

O passageiro, porém, tem que recusar, que constranger-se a seguir a 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 utilisa 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.

Aquela paragem em transito produz um negócio com que a linha ferrea pode lucrar; permite um passeio que incitará o viajante a voltar alli; 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 indivíduos de pontos diferentes, e é este sempre um benefício para uma empresa de transportes.

Difficultades de fiscalização, 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 dificuldades de fiscalização podem ser removidas aqui, como o estão em França, na Itália, na Suíça, na Belgica e na Alemanha.

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

Mas mesmo admitido 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 afirmar que esse prejuizo por si mesmo se annullava; porque o passageiro para voltar atras teria que comprar bilhete ordinário, o que corresponderia a fazer os dois percursos com a redução de 50 por cento.

E tanto mais lógico seria fazer essa concessão aos bilhetes ordinários quanto ella já existe para os bilhetes especiais, 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 ordinários, pagando-se 10 %, por exemplo, para se ter a faculdade de parar em qualquer estação intermedia, e fazer a viagem total em um prazo que poderia ser de dois dias por cada 100 quilometros ou fracção. Assim teríamos oito dias entre Lisboa e Porto ou entre Lisboa e Faro. Ali 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 aos apparelhos de tracção, dois poderosos tambores que assentam n'un bancal de ferro forjado.

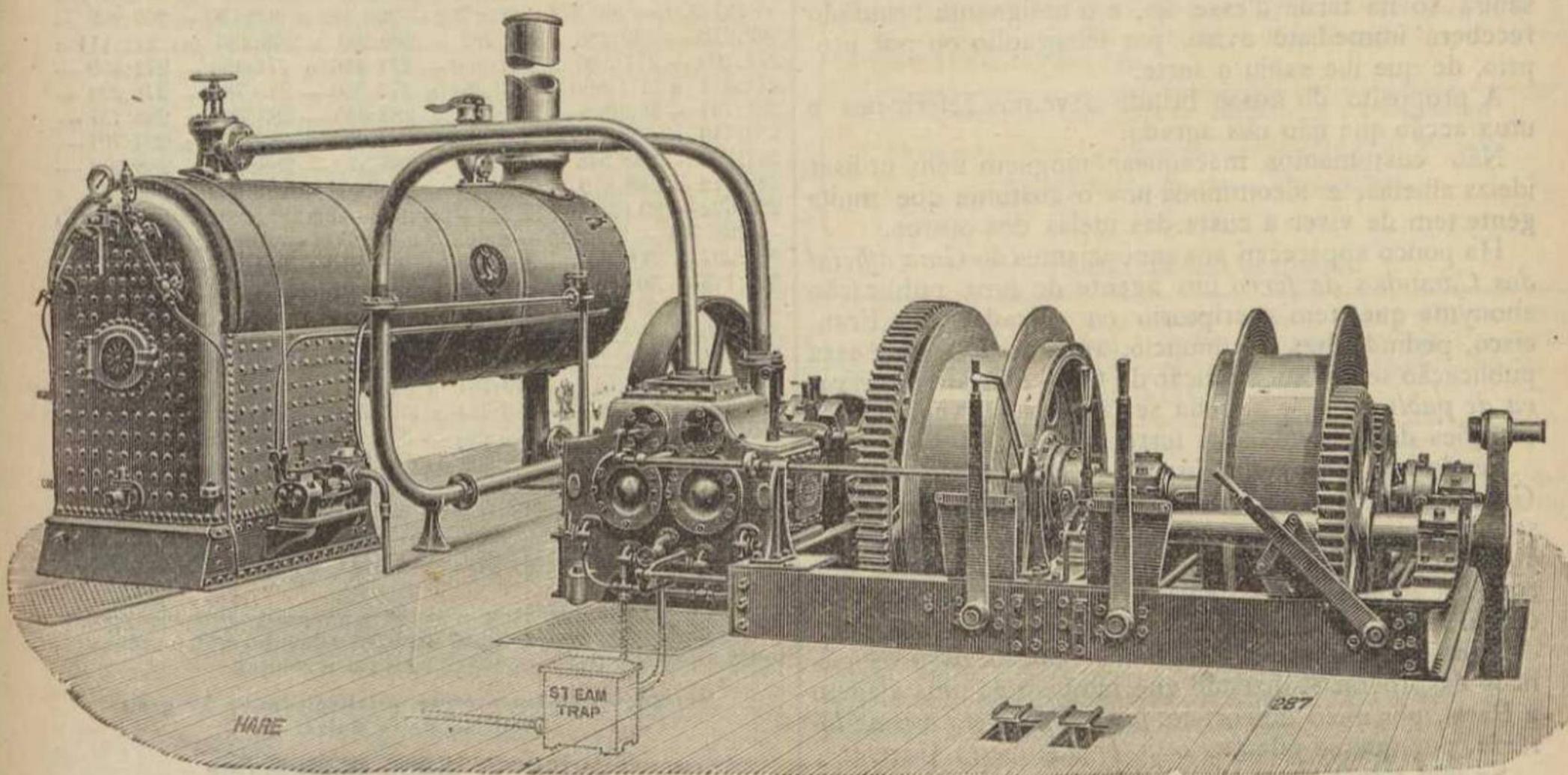
Os eixos d'estes tambores são distintos, para podem trabalhar separadamente quando se queira. O seu movimento é dado por fortes engrenagens de aço. Freios potentes e manobraveis á mão, permittem suspender o movimento quando se queira. Basta a força d'un homem para isso.

E' n'estes tambores que vão gornir os cabos para a elevação dos materiaes das minas, ou para a tracção dos vagons, 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.^a, representada em Lisboa pelo sr. John Harker.



E' de grande superficie de aquecimento, utilisa 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'un 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 NOSO BRINDE

Viagem gratuita

Continuamos recebendo numerosas comunicações 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 kilómetros 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 gastos 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 possivel 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 vér, em qualquer lista da Misericordia, se lhe sahiu o brinde ou não.

O numero premiado será anunciado no alto da nossa 1.^a pagina no jornal de 16 de junho (que por isso sahirá 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 accão que não nos agrada.

Não costumamos macaquear ninguem nem utilizar ideias alheias, e incomoda-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 industrioso 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 *esperto* manda noticias para os jornaes da província, 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 — SERVICO DE CONTABILIDADE CENTRAL

Amortisação do anno de 1898, por compra no mercado

Em virtude do disposto no § 5.^o do artigo 3.^o e alínea b) do artigo 61.^o 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.^o 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 — 36:198 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 271:458 — 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 — 356:984 — 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.^o 6 e seguintes, todas as outras teem o coupon n.^o 12 e seguintes.

Obrigações de 3 por cento, privilegiadas de 1.^o grau (Emissão Beira Baixa)

Titulos de cinco obrigações

23 — 943 (a) 1:119 — 1120 — 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 — 6:586 (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 — 13:608 — 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)

Títulos 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 — 108:588 — 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 — 289:590 a 289:592 — 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 — 297:987 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 têm 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

Títulos 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 três mil quatrocentas e uma obrigações estão devidamente cancelladas e annulladas, e deixaram de ser encargo da companhia.

Amortização 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 — 27:281 — 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 quarent

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 moindre 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 plait 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 généreront pas le gouvernement. Enfin, on remarque que les achats pour le compte espagnol se suivent et s'accentuent. 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 seraient, dit-on, intervenus 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^{er} 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	8.267:374.480
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
Déférence en faveur de l'exercice 1899-1900.....	110.982	460:563.293

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

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 meilleures 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 renouveler 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 socegando 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 espíritos.

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

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

Se o sr. Espregueira, que em tantas situações da gerencia difícil da sua pasta tem sabido ter energia e rapida resolução, meter 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 políticos do nosso tempo — ser justo e imparcial.

Chegar-lhe-ha o folego para tanto — cremos que lhe chegava, se o deixassem; mas também vemos que as influências são enormes, correndo parelhas com os gastos novos que aumentam 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 meses.

Estamos certos que nenhum dos paizes comparáveis 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 elas 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 permittido.

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

Se tivessemos 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 realiza na terça feira prevalecerá a ideia de se apoiar a proposta se o ministro aceitar 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, realizando-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 agravaram-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 cambiais e das importantes compras feitas pelos moageiros e varios comerciantes importadores que foram agora abastecer-se de fornecimentos diversos do estrangeiro.

Mas o aparecimento 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.^a feira.

Cambios, descontos e agios

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

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

ABRIL														
BOLSAS	2	3	4	5	6	7	9	10	11	12	13	14	-	-
Lisboa: 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% 1888	-	17.900	-	18.000	17.950	17.950	17.900	17.900	17.900	-	-	17.800	-	-
» 4% 1890 assent.....	-	-	-	-	-	-	-	-	42.800	-	-	-	-	-
» 4% 1890 coupon...	-	-	-	-	42.800	-	-	-	-	-	-	48.600	-	-
» 4 1/2 % assent.....	-	-	-	-	-	49.800	-	-	-	-	-	48.600	-	-
» 4 1/2 % coup. int...	-	-	49.900	-	-	-	-	-	-	-	-	48.600	-	-
» 4 1/2 % externo....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Tabacos coupón ...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Accções B. de Portugal.....	138.500	138.500	138.500	138.600	138.500	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.* Real.	-	-	-	-	-	-	-	20.500	-	-	-	-	-	-
Obrig. prediaes 6%	-	-	-	93.500	93.500	93.500	-	-	93.000	-	-	93.500	-	-
» » 5%	-	91.200	-	91.200	-	91.200	-	91.600	91.300	-	-	91.300	-	-
» C.* Real 3% 1.º grau	-	79.000	79.000	-	-	-	-	79.500	79.100	-	-	79.100	-	-
» » 3% 2.º grau	23.100	-	-	-	-	23.000	-	22.950	22.900	-	-	22.950	-	-
» C.* Nacional.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Atravez Africa.....	76.000	-	-	75.900	-	76.000	76.000	76.000	75.900	-	-	76.000	-	-
Paris: 3% portuguez	25,75	25,95	26,30	25,85	25,90	25,80	25,95	25,80	25,65	25,80	25,70	-	-	-
Accções Comp.* Real.....	-	84,50	-	85	82	80	80	77	83	-	77	-	-	-
» Madrid Caceres....	45	54	54,50	59	55,25	56,50	56	48	42	52	50	-	-	-
» Norte de Hespanha.	240	240	240	238	239	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Madrid Zaragoza...	344	335	338	329	332	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Andaluzes.....	358	-	348	348	350	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp.* 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.* Beira Alta	-	-	83	82	84	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Madrid Caceres	-	100	105	-	103	106	-	105	103	102	-	-	-	-
» N. Hesp. (1.ª hyp.)..	295,50	297,50	298,50	293,50	293,50	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Londres: 3 / 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	-	-	-	-
Amsterdam: Atravez Africa...	-	57	57,50	57,75	57,96	-	57,50	-	57,50	57,25	-	-	-	-
Bruxellas: Atravez Africa	-	-	-	57	57	57	57	57	57	57	-	-	-	-

Receita dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhos	Periodo de exploração	1900			1899			Totaes desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totaes	Kilom.	Kil.	Totaes	Kilom.	1900	1899	1900	1899
COMPANHIA REAL	de a		Réis	Réis		Réis	Réis		Réis	Réis	Réis
Antiga rede e nova não garantida ...	19 25 Mar.	693	61.557.000	88.870	693	70.252.551	101.374	795.006.000	840.994.394	-	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
Nova rede garantida	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
Sul e Sueste	12 18 Mar.	475	14.359.015	30.229	475	15.932.850	33.542	170.112.561	187.187.061	-	17.074.500
Minho e Douro.....	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	-
Beira Alta	26 4 Mar.	253	6.898.271	27.265	253	7.065.135	27.925	54.925.984	49.881.012	5.044.972	-
Nacional—Mirandella e Vizeu.....	19 25 Fev.	105	1.428.293	13.602	105	1.151.446	10.966	11.283.706	10.315.66-	968.038	-
	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	-
Guimarães	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	-
Porto á P. e Famalicão	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	447 3672 Ps.	447 3672 Ps.	1.740.177	Ps. 475 Ps.	18.666.055	Ps. 18.368.106	297.949	-
Norte de Hespanha ..	18 24 "	"	1.703.119	465	"	1.699.078	464	20.369.174	20.067.184	301.990	-
Madrid — Zaragoza — Alicante	19 25 Mar.	3650	1.625.020	439 3650		1.703.087	466	19.652.254	19.672.038	-	19.784
Andaluzes	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 — Caceres ..	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	-
Zafra a Huelva	26 1 Abr.	180	38.496	213 180		33.028	183	475.986	375.861	100.125	-

MORMUGÃO

Continuam decrescendo as receitas d'esta linha, sendo já importante a diferença 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 indiferente 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 tráfego 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 deante seja modificado com mais vantagens para nós. O accordo actual foi feito em Londres, ao Deus dará, sem que o governo directa ou indirectamente fosse informado das suas clausulas, antes de elles haverem sido aprovadas 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 acordo, a fim de, a tempo, poder obstar a que saia de lá um monstroso, como o accordo actualmente em vigor, que nos tem feito perder uma enorme quantidade de tráfego. E' indispensavel que o governo portuguez tenha um representante nas sessões onde o novo accordo se discutir; se este representante puder ser um technico conhecedor do assumpto, da região e das condições especiais 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 tráfego 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 aceitar 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, aprovado 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 technico 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 oposição alguma.

Contra um accordo semelhante é que o governo se deve prever. O meio mais seguro para isso é enviar a Londres um delegado especial technico, 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 Cândido 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 HESPAÑHA

Foi publicada em 25 de março ultimo no jornal oficial 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

redução que se lhes tiver feito attingir ou excede 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 vagons-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 coke, nos minérios e phosphatos alcalinos destinados á agricultura.

E' suprimido o imposto de tráfego 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 sistema de viação em automovel, começam os municípios e os governos a tomar disposições pelas quais se evitem, quanto possível, os desastres.

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

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

Teem depois de ser submetidos a um exame que versa sobre o sistema de tracção dos vehiculos, o seu peso, a lotação, a velocidade de que são capazes nas ruas da cidade, tempo necessário 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 aprovados em tudo isto podem funcionar como conductores.

LINHAS PORTUGUEZAS

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

Trabalha-se activamente para que as obras começem dentro d'este novo prazo.

Carris de ferro do Porto. — Conforme a portaria que publicamos no logar 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 província de Viscaya e negando os recursos interpostos pela companhia de Bilbao a Portugalete.

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

*
Foi auctorizada a ocupação dos terrenos publicos necessários 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 prorrogado por 4 anos 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 anos 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, Sandiarres, Pineira, Ginzo de Lima, Sarreans, Atanes-Baldriñ, Tarrajo-Tamicelas, Laza, Nocelo, Castrelo, 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 económica entre Utiel na província a Valencia e Landete na província de Cuenca. Não tem subvenção do Estado.

Russia

Foram concedidas ao principe Tschawtschawodre e outros as auctorizações 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 Staniže, Beloretschenskaja Tuapasse, tendo um ramal de Beloretschenskaja para a cidade de Markop.

A região atravessada é muito fértil, 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 kilómetros e mais 4.796 em construção. As vias ferreas que não pertencem ao Estado mediam 15.712 kilómetros repartidos por 9 companhias, e mais 6.842 em construção.

Em vias ferreas de interesse local havia 769 kilómetros em exploração ou construção.

Dez annos antes a rede media 29.292 kilómetros, 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 acelerada 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

transsiberica ascenderam a 501,6 milhões de rublos ou 1.254 milhões de francos. As sommas destinadas no corrente anno à 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 :

Réde mediterranea

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

Réde Adriatica

Passageiros.....	23.130.033 mais 19.83.935 do que em 1898
G. V.....	5.079.252 " 381.728 " "
P. V. acelerada...	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 " "

Réde Sicilia

Passageiros.....	1.785.121 mais 97.889 do que em 1898
G. V.....	244.859 " 7.121 " "
P. V. acelerada...	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 alemais tiveram a encomenda de 65 000 toneladas de carris para a linha chineza de Chautung, 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 alema fornecer cimento, material telegraphico, machinas-ferramentas e muitos materiais de construção.

A encommenda importa em 20 milhões de marcos

NOTAS VARIAS

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

A sua velocidade aumentou, passando de 8,5 nós a 22,5. O tempo da viagem é agora 80 por cento do que era em 1840. Os barcos teem 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 Atlântico, 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 mes de junho proximo, em Londres, na Agricultural Hall, uma exposição internacional de trem-vias.

Admittem-se vehiculos montados de todos os sistemas : 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 matéria prima para o fabrico do gaz acetylene, já se fabrica em duas fabricas do vizinho reino — a de San Quirze de Besora 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 garantiu o introductor contra a concorrência durante 10 annos, mas não foi concedido, sem dúvida 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 irlandeses do que em Belfast, mais escozeses do que em Edimburgo.

Consume 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!

Linhos telephonicas. — O governo italiano vae apresentar ao parlamento um projecto de lei sobre a organisação do serviço dos telephonios. Por este projecto o governo adquire a propriedade das rēdes 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 Assembléa Geral

(Continuação.)

Houve, portanto, relativamente ao anno de 1898, no conjunto da nossa rēde, um aumento 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, líquidos 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 exercícios de 1898 e 1899, o seguinte:

	Número de kilometros de trem		Diferença 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	IMPORTANCIAS					
		Linha de Mirandella		Ramal de Vizeu		Totaes	
		Parciaes	Por capítulos	Parciaes	Por capítulos	Parciaes	Por títulos
1.º	Direcção....	Art. 1.º Pessoal do serviço central e contabilidade	3:481.5000	3:481.5000	6:962.5000	6:962.5000	8:075.5150
		" 2.º Despesas diversas	556.5568	4:037.5568	556.5582	4:037.5582	1:113.5150
2.º	Movimento e tráfego ...	Art. 1.º Pessoal do serviço do movimento	5:716.5250		5:081.5030		10:797.5280
		Art. 2.º Illuminação das estações e trens. Despesas diversas...	1:152.5237	6:868.5487	1:631.5716	1:717.5746	2:783.5953
3.º	Via e obras .	Art. 1.º Pessoal da conservação e guarda da linha	3:532.5080		3:856.5230		7:388.5310
		" 2.º Despesas diversas	314.5530		589.5864		904.5394
		" 3.º Conservação de aterros			10.5000		10.5000
		" 4.º " de obras d'arte	553.5395		-5-		553.5395
		" 5.º " de edificios	439.5195		864.5547		1:303.5742
		" 6.º Travessas, carris, pequeno material e ferramentas ...	2:527.5866	7:367.5066	2:704.5799	8:025.5440	5:232.5665
4.º	Material e tracção ...	Art. 1.º Condução das machinas; pessoal	1:670.5480		1:855.5490		3:525.5970
		" 2.º Alimentação : carvão, agua e matérias gordas	2:720.5580		4:735.5386		7:455.5966
		" 3.º Conservação do material, pessoal das officinas, reparações de machinas, carruagens e wagons	2:405.5420		2:152.5144		4:557.5564
		" 4.º Ensebamento dos comboios	454.5340		575.5520		1:029.5860
		" 5.º Despesas de expediente e diversas	137.5911	7:388.5731	135.5899	9:454.5439	273.5810
5.º	Gastos geraes	Art. 1.º Contencioso e contribuições do pessoal	835.5581		825.5001		1:660.5582
		" 2.º Publicações, cartazes e tarifas	28.5150		28.5150		56.5300
		" 3.º Seguros contra incendios....	131.5130		119.5200		250.5330
		" 4.º Avarias e perdas de mercadorias	41.5310		28.5260		69.5570
		" 5.º Serviço commum com a Beira Alta	-5-		-5-		
		" 6.º Despesas diversas	100.5000	1:136.5171	1:193.5659	2:194.5270	100.5000
		" 7.º Imprevistos					3:330.5441
				26:798.5023		30:424.5477	
							57:222.5500

(Continua.)

AVISOS DE SERVIÇO

Companhia Real dos Caminhos de ferro
Portuguezes

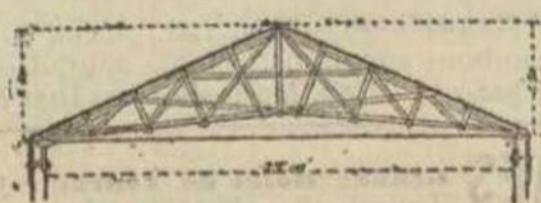
Ramal de Cascaes—Pequena velocidade—Porto de Lisboa
Caes de Santos—Ampliação do § 2º da tarifa especial
provisoria C n.º 1 bis

Desde 1 de Abril de 1900 estará a estação de Caes do Sodré habilitada a permitir 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 wagens 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 accessórias relativas a estas operações na referida estação.

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

Lisboa, 31 de Março de 1900.



WONDELGEM-LEZ-GAND
BELGICA

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

Empreiteiros de construções 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, 4º — 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 comunicar os subscriptores entre si e com theatros, hoteis, postos medicos, medicos, caminhos de ferro, companhias de carruagens, hospitais, polícia, 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 fora do radius da cidade de Lisboa, 15 kilometros.

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

SUBSCRIÇÕES 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 reducção 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.

ARREMATAÇÕES

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 Apolonia) 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 Apolonia) todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde.

Lisboa, 29 de março de 1900.

AGENDA do VIAJANTE

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

AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR

Nous ne saurons recommander à nos lecteurs d'autres MAISONS, que celles indiquées ci-bas, car nous les connaissons PAR EXPERIENCE PERSONNELLE.

LISBOA **Rodolfo Beck.**—Comissões e consignações.—Artigos de ferro, etc.—Rua dos Douradores, 21.

LISBOA **C. Mahony & Amaral.**—Comissões, consignações, transportes, etc. Vide annuncio na frente da capa—Rua Augusta, 70, 2.^o

LISBOA **José Francisco Canha.**—Artigos de mercearia.—R. d'El-Rei, 43 e 45.

LISBOA **João Maria Bravo.**—Agente de importantes casas estrangeiras (correspondencia em francez, inglez, alemão, 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 flores artificiales—F. Delport, sucessores.—Rua Sá da Bandeira, 249—Filial em Lisboa : Rua Arco do Bandeira, 39, 1.^o

LISBOA **Braganza-Hotel.**—Salons — Vue splendide sur la mer — Service de 1.^o ordre.—Propri. Victor Sassetti.

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

LISBOA **Restaurante Tavares.**—Cosinha de primeira ordem, almoços, à la carte; jantares de mesa redonda ou à la carte. Vinhos e todas as bebidas das melhores qualidades. Prop. Vicente Caldeira & Filho—Rua de S. Roque, 35 e 37. Número telephonico, 450.

PORTO **Grande Hotel do Porto.**—Le meilleur de la ville. Lits à ressorts. Omnibus. Téléphone. Boite aux lettres.—Salles de lecture et de réception. Bains. Journaux.

PORTO **Hotel Continental.**—Rua Entreparedes (Frente á Batalha). Serviço de 1.^o 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. Aceito e bom serviço.—15000 a 15400 réis diarios.

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

ALCOBACA **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 Bon Vista.**—Serviço de primeira ordem. Banhos completos. Serviço especial para diabéticos. Bons quartos. Luz electrica. Aceito e ordem. Preços modicos.

CALDAS DA RAINHA **Grande Hotel Lisbonense.**—Estabelecimento de primeira ordem em edificio proprio. Accomodações para familias. Cosinha esmerada e farta.—Proprietario, Vicente C. de Paramos.

CALDAS DA RAINHA **Hotel Madrid**—Magnifica situação.—Excellentes aposentos para familias.—Serviço de cozinha de 1.^o ordem sob a direcção do seu proprietario Domingos del Rio.

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

CINTRA **Hotel Nunes.**—Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria, 1500 réis a 25000 réis.—Proprietario, João Nunes.

CINTRA **Hotel Netto.**—Serviço de primeira ordem, aposentos confortaveis e aceados, almoços e jantares, mesa redonda ou separada, magnificas vistas de terra e mar, casa de jantar para 100 pessoas. Preços razoaveis.—Proprietario, Ron.ão Garcia Vinhas.

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

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

MADRID **Cesar Perea.**—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 inexcedivel aceio, casa de banhos. Preços modicos.—Proprietario, José Gomes Ribeiro.

ESTORIL **Hotel de Paris**—Casa de 1.^o ordem.—Serviço esmerado.—Sala de reunião.—Bons quartos com esplendida vista, etc.—Bilhar, lawntennis, croquet e outros jogos.—Preços rasoaveis.—Propr. Léon Lacam.

FARO **Hotel Magdalena.**—Esmerado aceio, preços commodos em bons aposentos; comida apuradâ e boa. Rua do Infante D. Henrique, 95.—Propr. 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 inexcedeiveis commodidades, e aceio; tratamento recommendavel — Proprietario, Domingos José Pires.

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

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

NAZARETH **Grande Hotel Club.**—As melhores commodidades e economia.—Precos : 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 telegraphic, Romão—Nazareth.—Propr. Antonio de Sousa Romão.

SOBRADO DE PAIVA **Restaurante Hotel** de Alfre do Augusto Ribeiro.—Este hotel installado n'un dos melhores predios da villa oferece aos seus hóspedes as melhores commodidades.

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

SANTIAGO (Galliza) **Hotel Restaurante e Café Orlental.**—Casa recommendavel pelo aceio e excellente tratamento, situada no centro da cidade. Bellas accommodações. Preços modicos.—Proprietarios, Christian Pfister Godenzi & C.

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 alemão.—Proprietarios, Ricca Hermanos.

SEVILHA **Gran Fonda de Madrid.**—Principal estabelecimento de Sevilha—Illuminação eléctrica—Luxuoso pateo—Sala de jantar para 200 pessoas—Banhos.

SALON ROUGE

46, Rua Ivens, 48

EXPOSIÇÃO DO PANOPTICUM UNIVERSAL

50 ESPLÉNDIDAS VISTAS DE HESPAÑA

Os magníficos panoramas de

Madrid, Barcelona, *Sevilha*, Saragoça,
Córdoba, Pamplona, Cádiz,
Toledo, Alicante, Valencia, Granada, Granja, etc.

Todos os dias das 2 horas da tarde à meia noite

Entrada 120 réis

Os engenhosos apparelhos Auto-Estereoscopios

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

O BIOGRAPHE PARISIENSE

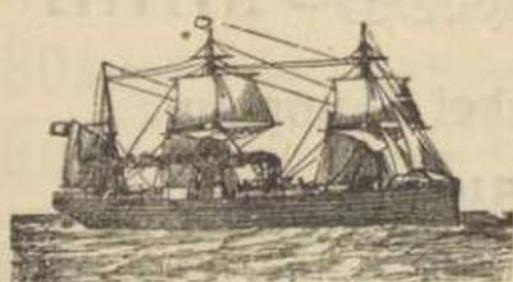
A grande attracção da actualidade

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

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

COMPANHIA REAL			Lisboa	Povoa	Lisboa	Alfarelos	Porto	Alfarelos	BEIRA ALTA	Pamp.	Figueira
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Figueira	Pamp.	Figueira
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
6-15 m.	7-20 m.	6-35 m.	7-30 m.	12-40 t.	1-38 t.	1-50 t.	2-49 t.	3-3 t.	8-50 n.	8-20 m.	2-11 t.
7-15 m.	8-50 m.	7-35 m.	8-40 m.	3-5 t.	4-3 t.	4-20 t.	5-29 t.	5-5 m.	6-35 m.	8-7 m.	9-52 m.
a 9-10 m.	9-47 m.	a 8-10 m.	8-47 m.	4-45 t.	5-43 t.	6-35 t.	7-34 t.	4-30 t.	6-10 t.	7-5 t.	8-35 n.
9-15 m.	10-20 m.	9-15 m.	10-20 m.	5 45 t.	7-4 t.	a 5-15 m.	6-39 m.	a 6-50 t.	g 11-22 n.	a 2-30 m.	h 7-27 m.
a 10-40 m.	11-17 m.	a 9-55 m.	10-32 m.	12-30 n.	1-55 n.	a 7-35 t.	8-59 n.	Coimbra	Figueira	Coimbra	
10-45 m.	11-50 m.	10-45 m.	11-50 m.	Lisboa	V. Franca	Lisboa	6-0 m.	7-48 m.	i 6-20 m.	8-13 m.	
12-15 m.	1-20 t.	a 11-25 m.	12-2 t.	6-10 m.	7-17 m.	5-0 m.	5-59 m.	4-5 t.	5-57 t.	11-5 m.	
a 1-40 t.	2-17 t.	12-15 t.	1-20 t.	7-55 m.	9-2 m.	6-0 m.	7-1 m.	—	—	9-17 n.	11-0 n.
1-45 t.	2-50 t.	1-45 t.	2-50 t.	9-40 m.	10-45 m.	7-35 m.	8-39 m.	Aveiro	Porto (d)	Aveiro	
a 3-10 t.	3-47 t.	a 2-25 t.	3-2 t.	a 10-55 m.	e 11-35 m.	9-15 m.	10-12 m.	3-10 m.	5-48 m.	n 4-10 t.	6-54 t.
3-15 t.	4-20 t.	3-15 t.	4-20 t.	11-20 m.	12-27 t.	11-0 m.	11-59 m.	—	—	o 10-10 n.	1-26 n.
a 4-40 t.	5-17 t.	a 3-55 t.	4-32 t.	1-0 t.	2-7 t.	1-5 t.	2-4 t.	Ovar	Porto	Ovar	
4-45 t.	5-50 t.	4-45 t.	5-50 t.	2-50 t.	3-57 t.	2-40 t.	3-44 t.	5-40 m.	d 7-4 m.	11-10 n.	12-42 t.
a 6-10 t.	6-47 t.	a 5-25 t.	6-2 t.	4-40 t.	5-45 t.	4-10 t.	5-9 t.	1-10 t.	2-40 t.	4-35 t.	6-5 t.
6-15 t.	7-20 t.	6-15 t.	7-20 t.	6-0 t.	7-8 t.	a 5-0 t.	5-40 t.	6-40 t.	8-12 n.	6-10 t.	7-41 t.
a 7-40 t.	8-17 n.	a 6-55 t.	7-32 t.	7-45 t.	8-52 n.	6-20 t.	7-21 t.	Espinho	Porto	Espinho	
7-45 t.	8-50 n.	7-45 t.	8-50 n.	9-10 n.	10-17 n.	7-30 t.	8-34 n.	8-5 m.	8-58 m.	d 6-40 m.	7-31 m.
9-15 n.	10-20 n.	9-15 n.	10-20 n.	10-45 n.	11-47 n.	9-10 n.	10-7 n.	8-40 m.	9-28 m.	d 7-30 m..	8-20 m.
a 10-40 n.	11-17 n.	a 9-55 n.	10-32 n.	12-45 n.	1-52 n.	10-50 n.	12-5 n.	11-15 m.	12-8 t.	10-0 m.	11-0 m.
10-45 n.	11-50 n.	10-45 n.	11-50 n.	b 7-35 m.	8-50 n.	4-0 m.	a 3-31 t.	4-15 t.	1-5 t.	12-22 t.	1-20 t.
a 12-25 n.	11-2 n.	a 11-25 n.	12-2 n.	Lisboa	Porto	Lisboa	c 5-37 t.	—	—	4-45 t.	6-30 t.
12-30 n.	1-35 n.	a 12-50 n.	1-31 n.	b 7-35 m.	8-50 n.	4-0 m.	a 3-31 t.	—	—	4-45 t.	6-30 t.
C. Sodré	Algés	C. Sodré	a 7-50 m.	1-3-5 t.	b 8-15 m.	11-45 n.	b 8-15 m.	Lisboa	Setubal	Lisboa	
5-45 m.	6-10 m.	6-0 m.	6-20 m.	c 8-30 m.	11-20 n.	a 10-35 m.	p 5-58 t.	7-5 m.	8-40 m.	4-45 m.	6-30 m.
6-35 m.	6-55 m.	6-30 m.	6-55 m.	a 11-5 m.	k 11-38 n.	2-50 t.	5-42 m.	7-45 m.	10-5 m.	10-5 m.	10-0 m.
7-15 m.	7-40 m.	7-30 m.	7-50 m.	a 4-30 t.	5 11 n.	a 4-20 t.	m 11-33 n.	12-45 t.	2-18 t.	11-30 m.	1-5 t.
8-50 m.	9-10 m.	8-0 m.	8-25 m.	b 6 31 t.	10-45 m.	4-0 m.	4-0 m.	4-30 t.	6-5 t.	9-0 m.	10-55 m.
9-35 m.	9-55 m.	9-30 m.	9-55 m.	8-45 n.	7-45 m.	7-10 t.	5-42 m.	—	2-45 t.	4-45 t.	
10-15 m.	10-40 m.	10-30 m.	10-50 m.	-10 30 n.	7-42 m.	b 9-0 m.	—	—	4-45 t.	4-45 t.	
11-5 m.	11-25 m.	11-0 m.	11-25 m.	Lisboa	Figueira	Lisboa	Lisboa	7-45 m.	8-15 m.	11-30 n.	6-30 m.
11-45 m.	12-10 t.	12-0 t.	12-20 t.	5-15 m.	7-11 t.	5-55 m.	6-45 t.	12-45 t.	10-5 m.	11-30 n.	10-0 m.
12-35 t.	12-55 t.	12-30 t.	12-55 t.	a 4-30 t.	2-54 t.	3-40 t.	11-45 n.	4-30 t.	2-18 t.	11-30 m.	1-5 t.
1-15 t.	1-40 t.	1-30 t.	1-50 t.	6-31 t.	5 11 n.	11-15 n.	9-0 m.	—	6-5 t.	9-0 m.	10-55 m.
2-5 t.	2-25 t.	2-0 t.	2-25 t.	3-20 t.	3-55 t.	a 5-55 t.	a 8-15 m.	—	2-45 t.	4-45 t.	
2-45 t.	3-10 t.	3-0 t.	3-20 t.	c 8-30 n.	a 5-55 t.	a 8-15 m.	a 3-31 t.	7-5 m.	7-40 m.	5 55 m.	6 30 m.
3-35 t.	3-55 t.	3-30 t.	3-55 t.	a 11-0 m.	4-50 t.	c 5-37 t.	c 5-37 t.	7-45 m.	8-16 m.	9-25 m.	10-0 m.
4-15 t.	4-40 t.	4-30 t.	4-50 t.	5-25 t.	5-25 t.	8-45 n.	8-45 n.	10-30 m.	11-5 m.	10-26 m.	10-55 m.
5-5 t.	5-25 t.	5-0 t.	6-20 t.	6-0 t.	7-0 m.	6-20 t.	4-0 m.	12-45 t.	12-30 t.	1-5 t.	
5-45 t.	6-10 t.	6-0 t.	6-55 t.	6-55 t.	7-50 t.	7-50 t.	5-42 m.	2-40 t.	3-15 t.	3-0 t.	3-35 t.
6-35 t.	6-55 t.	6-30 t.	7-40 t.	7-40 t.	8-25 n.	8-20 n.	5-42 m.	4-30 t.	5 5 t.	4-5 t.	4-45 t.
7-15 t.	7-40 t.	7-30 t.	7-50 t.	c 8-30 m.	8-20 n.	5-40 m.	a 3-31 t.	7-6 m.	7-40 m.	7-40 m.	8-30 m.
8-45 n.	9-10 n.	8-0 n.	8-25 n.	a 11-0 m.	8-30 n.	5-40 m.	c 5-37 t.	7-45 m.	8-16 m.	9-25 m.	10-0 m.
9-35 n.	9-55 n.	9-30 n.	9-55 n.	8-45 n.	7-13 m.	6-45 t.	4-0 m.	10-30 m.	11-5 m.	10-26 m.	10-55 m.
10-15 n.	10-40 n.	11-0 n.	11-25 n.	10-30 n.	12-50 n.	1-50 n.	5-42 m.	12-45 t.	12-30 t.	1-5 t.	
C. SODRÉ	P. ARCSOS	C. SODRÉ	8-5 m.	8-32 m.	8-50 m.	9-22 m.	Lisboa	Casa Branca	Evora	Lisboa	
6-40 m.	7-24 m.	7-40 m.	8-24 m.	c 8-30 m.	12 50 n.	1-50 n.	a 3-31 t.	7-6 m.	7-6 m.	7-6 m.	
7-10 m.	7-54 m.	8-25 m.	9-11 m.	a 11-0 m.	8-45 n.	10-37 m.	4-0 t.	12-45 t.	8-5 m.	11-20 m.	2-15 t.
8-40 m.	9-24 m.	9-35 m.	10-19 m.	10-30 n.	11-17 m.	c 6-0 m.	8-38 m.	10-30 m.	11-5 m.	11-0 m.	7-10 t.
9-30 m.	10-14 m.	10-14 m.	11-14 m.	12-29 t.	c 11-15 m.	1-41 t.	5-0 t.	12-45 t.	12-30 t.	1-5 t.	5-30 t.
10-30 m.	11-14 m.	11-14 m.	11-45 m.	c 6-0 m.	8-38 m.	9-50 m.	c 12-35 t.	TUNES	POÇO BARRETO	TUNES	
11-30 m.	12-14 t.	12-14 t.	12-30 t.	1-14 t.	3 19 t.	1-41 t.	5-0 t.	12-45 t.	4-21 m.	5-26 t.	5-57 t.
1-40 t.	2-24 t.	2-24 t.	2-35 t.	c 11-15 m.	8-44 n.	Lisboa	Entrono.	8-10 m.	8-49 m.	7-0 t.	7-26 t.
7-55 t.											

Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana



CARREIRA OFICIAL

O vapor Gomes IV — Commandante Rocha Junior

SAHIRÁ no dia 1 de Maio ás 9 horas da manhã para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira Faro, Olhão Tavira, e Villa Real de Santo António. — Para carga, encomendas e passageiros trata-se no Largo dos Torneiros, 5.

Alberto Centeno & C.^a



Africa Oriental, 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.^a Rua dos Fanqueiros, 10.



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vap. all. **Propolis**. Sahirá a 22 de Maio.
Agente, E. George, R. da Prata, 8, 2.^o



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vap. alemão **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.^a Rua dos Fanqueiros, 10.



Bordeaux, vap. fr. **I a Plata**. Sahirá a 25 de Abril.
Agentes, Torlades & C.^a R. Aurea, 32, 1.^o



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



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



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



Liverpool (directo), vap. ing. **Sobralense**. Sahirá a 17 de Abril.
Agentes, Garland Laidley & C.^a R. do Alecrim, 10, 1.^o



Lourenço Marques e Beira, vap. fr. **Campana**. Shahirá a 1 de Maio.
Agente, Augusto Freire, P. do Município, 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.^a R. do Alecrim, 10, 1.^o



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



Pará e Manaus, vap. ing. **Cametense**. Sahirá a 21 de Abril.
Agentes, Garland Laidley & C.^a R. do Alecrim, 10, 1.^o



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



Pará e Manaus, vap. it. **Ré Umberto**. Sahirá a 4 de Maio.
Agentes, Orey, Antunes & C.^a, T. dos Remolares, 28, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vap. port. **D. Amelia**. Sahirá a 18 de Abril.
Agente, João Patrício 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 Município, 19.



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



Pernambuco, e Parahyba, vap. ing. **Inventor**. Sahirá a 17 de Abril. Agentes, Garland Laidley & C.^a 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



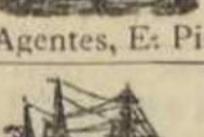
Porto, vap. port. **D. Maria**. Sahirá a 15 de Abril.
Agente, João Patrício Alvares Ferreira, R. dos Bacalhoeiros, 135, 1.^o



S. Thiago, Príncipe, 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, Valparaíso e mais portos Pacifico, vap. ing. **Liguria**. Sahirá a 16 de Abril.
Agentes, E. Pinto Basto & C.^a Caes do Sodré, 64, 1.^o



Vigo, La Palice e Liverpool, vap. ing. **Oropesa**. Sahirá a 23 de Abril.
Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



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