

Gazeta dos Caminhos de Ferro

Contendo uma PARTE OFFICIAL, por despachos de 5 de março de 1888 e 13 de Maio de 1900 do Ministerio das Obras Publicas

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

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

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

ARQUIVO
CP
HISTÓRICO

ANNEXO D'ESTE NUMERO

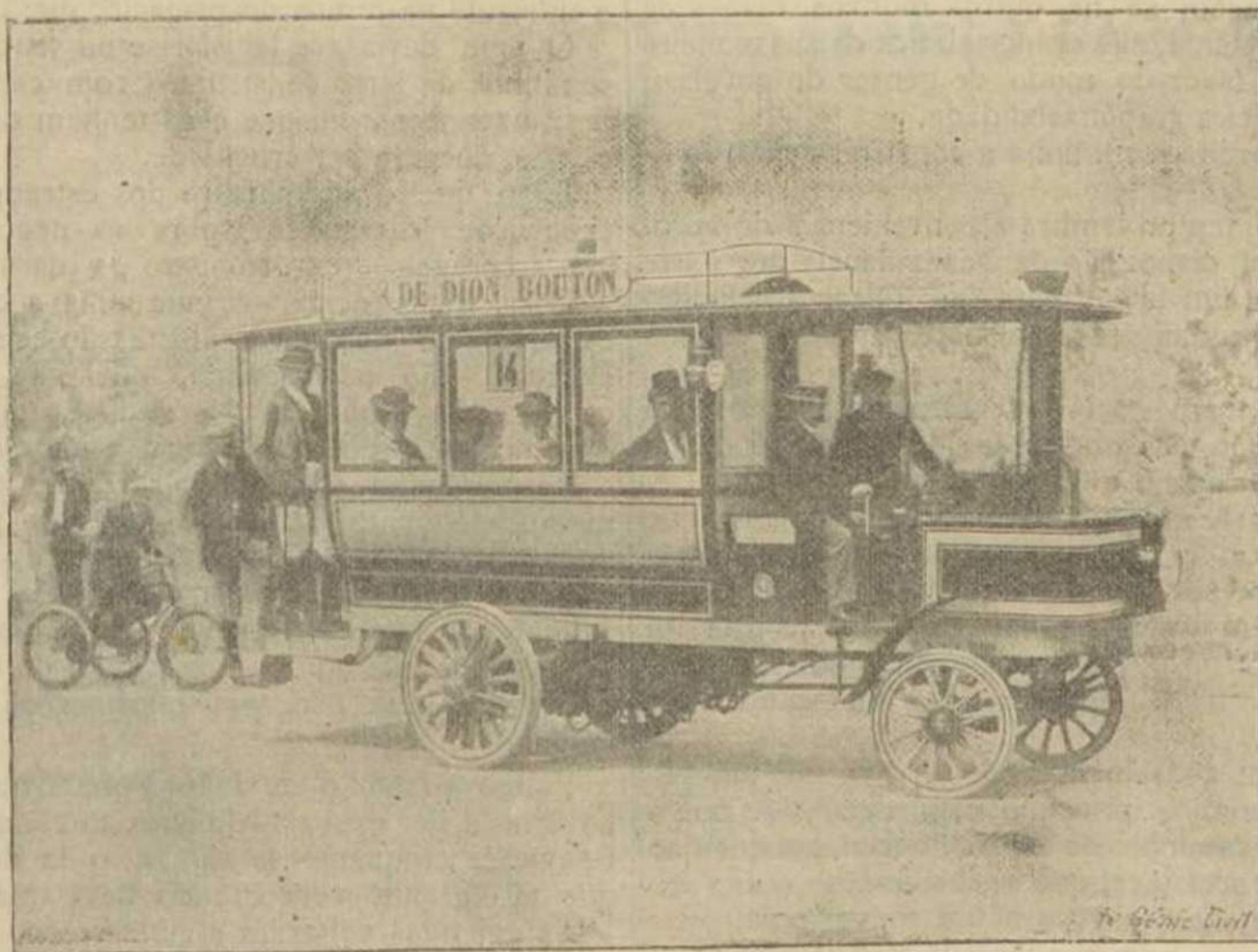
Tarifa especial n.º 13 dos caminhos de ferro da Beira Alta. — Transporte de mercadorias.

SUMMARIO

VIAS FERREAS ULTRAMARINAS NO PARLAMENTO, por O. S.	161
CARTA DE LOURENÇO MARQUES, por J. M. U.	163
TARIFAS DE TRANSPORTE	163
SERVIÇO PARA PARIS	163

Páginas

AUTOMOBILISMO (Ilustrado)	164
O NOSSO BRINDE	165
GUIA DA VIAGEM A PARIS—II—Irão a Bordens	166
A QUESTÃO DA CAPACIDADE DOS WAGONS DE MERCADORIAS	167
PARTE FINANCEIRA—Carteira dos accionistas—Boletim da Praça de Lisboa—Cambios, descontos e agios—Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras—Recetas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes	167 a 169
TRACÇÃO ELECTRICÁ	170
PUBLICAÇÕES RECEBIDAS	170
OS BILHETES NO METROPOLITANO	170
CAUTELLAS PARA BAGAGENS	171
LINHAS PORTUGUEZAS—Benguella ao Bihé—Ilha de S. Miguel—Associação dos empregados dos caminhos de ferro portuguezes—Via de resguardo—Rápido para Paris—Cintra à Praia das Maças	171
LINHAS ESTRANGEIRAS—Hespanha—França—Inglaterra—Inglaterra-colónias	171
AVISOS DE SERVIÇO	173
ARREMATACOES	173
AGENDA DO VIAJANTE	174
ANNUNCIOS	173 e 175
HORARIO DOS COMBOIOS EM 1 DE JUNHO DE 1900	175
VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA	176



Omnibus a vapor de Dion-Bouton

VIAS FERREAS ULTRAMARINAS NO PARLAMENTO

ENTROU em discussão no dia 18 o projecto de lei n.º 43 relativo á exploração e construcção de caminhos de ferro nas provincias ultramarinas, por conta do governo.

Abriu os debates o sr. conselheiro João Franco, o brilhante parlamentar e estadista immaculado. Alheando-se completamente do ponto de vista mesquinho do partidario intransigente, recorda os graves erros admi-

nistrativos que tem commettido as situações politicas anteriores d'uma ou d'outra parcialidade no que toca ás construcções ferro-viarias nas colonias.

A lição dos factos podia invocar-se para mostrar a pessima administração em materia de caminhos de ferro tanto nos construidos pelo estado como nos feitos por empresas particulares.

Sympathisa com a doutrina de se prescrever que os caminhos de ferro nas condições do artigo 1.º sejam realmente construidos e explorados pelo Estado.

Occupando-se do conjuncto do projecto, nota que elle pretende legislar não só para os caminhos de ferro a construir, mas até para habilitar o governo a remir conces-

sões que haja feito. Será na remissão do caminho de ferro de Ambaca que se pensa? mas esse ainda não chega á fronteira. Será de outros, apenas traçados nas cartas geographicas? Parecia-lhe prematuro. Para ser o da Beira, não lhe parece conveniente.

Por isto propõe que se supprima o artigo 4.º do projecto, artigo que não tem applicação pratica proxima.

Tambem lhe parece inutil o artigo 6.º que auctorisa o governo a negociar contractos, como se o executivo precisasse de tal auctorisação.

Na sua opinião, o artigo 7.º era o mais importante de todos. Todavia, a construcção do caminho de ferro da Bahia dos Tigres não representa nem um meio de fomento e de desenvolvimento da provincia de Angola, nem é uma obra de urgente necessidade, nem deve traduzir-se em vantagens consideraveis para o commercio e industria portuguezas. E, apesar d'isto tudo, vae custar centenas de contos que carregarão no thesouro com a respectiva annuidade!

Que razão occulta teria o sr. ministro para esta proposta? Talvez razão de character internacional, porque a Allemanha tem uma colonia sem porto de mar, entes tanto pelo sul com a nossa colonia.

Não se demora no assumpto para que não possa dizer-se que aproveita conhecimentos que porventura tivesse adquirido no tempo em que esteve no poder.

Limita-se a declarar que, se a construcção se fundamenta em conveniencias economicas ou financeiras, não merece approvação; se ha outros motivos, razões de character internacional, elle orador abdica da sua maneira de pensar em favor do modo de pensar do governo, deixando-lhe inteira responsabilidade.

Limita-se a pedir que a linha a construir seja o mais curta possivel.

E ao mesmo tempo lembra a conveniencia de aproveitar a natural disposição de benevolencia por parte de quem recebe um favor, para se ratificar a delimitação das fronteiras da nossa colonia com as da colonia allemã.

Pergunta tambem qual o pensamento do governo quanto á emissão das obrigações de 90.000 réis. São emittidas no paiz ou no estrangeiro?

Respondeu o sr. ministro da marinha affirmando que é de opinião deverem os caminhos de ferro de penetração estar sempre sob a administração do estado, declarando que convem empregar todos os meios para se entrar rapidamente na posse de algumas linhas africanas e que não tem duvida em acceitar a limitação da extensão da linha.

Seguiu-se o sr. conselheiro João Arroyo que não pôde concordar com o principio estabelecido de que a construcção dos caminhos de ferro coloniaes pertença ao estado. Acharia acceitavel que se sustentasse que a exploração lhe pertencesse, mas não a construcção.

Entende que num paiz que vive do *deficit* e que tem colonias que vivem no regimen da metropole, querer fazer um caminho de ferro d'estes é abusar demasiado das forças do thesouro.

No artigo 5.º diz-se que poderão ser emittidas obrigações de 900.000 cujos encargos de juro e amortisação não excedam 8 0/0. A que capital se refere? qual o praso? qual o juro? E' incomprehensivel que se leve ao parlamento um projecto assim.

Extraordinaria é tambem a confrontação do artigo 5.º com o 6.º. Naquelle propõe-se tudo o que ha de mais *estrombotico*, mas neste diz se que, em todo o caso, nada se fará sem approvação do parlamento.

O caminho de ferro a construir não é de aproveitamento regional, a não ser que se exerça a industria da areia em que assenta; não é de penetração, não é uma

linha de fronteira. Vae desviar para uma linha allemã o trafego que devia vir a uma linha portugueza. Vae ser um ninho de contrabando allemão.

Nota por fim que este projecto não tenha uma só vantagem que nos dê uma sombra de compensação.

De facto parece uma imposição como as que se fazem a um vencido.

O sr. Rodrigues Nogueira, que fez a sua estreia parlamentar, apresentou algumas razões justificativas do projecto e disse que o contrabando allemão pelo sul se evitaria por qualquer medida do governo, sendo a mais efficaz a construcção da linha de Benguella.

O sr. Mascarenhas Gaivão acha inoportuno o projecto e em demasia generico, ampliando a todas as colonias a sua doutrina. Parece-lhe o projecto um programma.

O sr. Perdigão responde a varios pontos que não teem nada com o projecto e accrescenta que basta o facto de ficar bem affirmada a posse da Bahia dos Tigres com a construcção do caminho de ferro, para que se reconheça não ser inutil a construcção. Tambem diz que o estado é mau explorador de caminhos de ferro tanto na metropole como nas colonias, mas reconhece que pôde haver outros interesses que aconselhem o systema.

O sr. José de Azevedo faz largas considerações ácerca da administração colonial e da organização da secretaria de marinha no seu tom caustico e original, e entrando na critica do projecto, diz:

O que devia era legislar-se no sentido de serem os caminhos de ferro construidos com capitaes portuguezes; dizer-se porém que elles tenham de ser feitos pelo estado, chega a ser crueldade.

Julga que o sr. ministro dos estrangeiros devia dar explicações categoricas sobre as negociações e estranha a coragem do sr. ministro da marinha.

O sr. ministro da marinha afina a corda patriotica e declama que não houve tal pressão estrangeira porque Portugal não a acceitaria, que não assentirá nunca em ceder uma particula do nosso dominio, mas vae dizendo que sente querer falar e não poder.

Responde ao sr. Arroyo dizendo que acceita uma modificação para definir o juro do capital empregado na construcção e responde a um áparte do sr. conselheiro Marianno de Carvalho ácerca da ligação do caminho de ferro a construir com a grande linha trans-africana (de que aqui temos falado) do Cabo ao Cairo, declarando que não tem informações officiaes a tal respeito.

Voltou a falar o sr. João Franco que aconselhou o governo a dar desenvolvimento ao caminho de ferro de Benguella enquanto se não faz o da Bahia dos Tigres que tão grande concorrência deve trazer ao primeiro.

As emendas voltaram á commissão.

Foram approvados o artigo 1.º e depois simultaneamente o 2.º e restantes com o additamento do artigo 2.º sobre o abastecimento das aguas:

Teve o primeiro sacramento este projecto que a nós se afigura uma joia falsa que arremeda diamantes, sendo feita de silica pura como a areia, engastada em bom oiro.

O sr. ministro, para disfarçar o pouco valor da joia, arranhou-lhe um engaste. Arranhou uma cousa generica para englobar um caso particular, que nos custará muito bom dinheiro, e, para melhor garantirmos a nossa propriedade, abrimos as portas ao vizinho; para podermos dizer que é nosso aquelle canto, riscâmo-lo com carris de aço comprados aos allemães com dinheiro allemão, cujos juros sahem dos nossos minguidos cofres. Somos tão gentis, que até nos sacrificamos em con-

struir uma linha concorrente á de Benguella, que Deus permita se faça depressa.

Se tivermos de sustentar assim a nossa soberania á força de caminhos de ferro como estes, somos cavalheirosamente generosos, mas arruinamo-nos completamente.

E tamanha é a nossa infelicidade, que nos não illudimos nem illudimos ninguém, por mais que douremos a pilula e por mais phantasia que seja o engaste da joia falsa que, bem presa ou mal segura, continue cravada na corôa da soberania portugueza, a refulgir nas scintillações indecisas d'um occaso triste, porque se recorda os fulgidos clarões de uma historia que foi grande, mas ephemera, antes das grandezas dos barbaros do Norte,

O. S.

CARTA DE LOURENÇO MARQUES

Lourenço Marques, 10 de abril.

As novidades que mais directamente nos interessam são as da guerra e sobre essa nada lhe digo porque ahi teem os telegrammas que dizem tudo... e muito mais.

Como curiosidade remetto-lhe uma nota dos passageiros fugitivos do Transvaal para aqui desde 29 de setembro a 28 d'outubro, sommando:

Em 1. ^a classe.....	2.078
» 2. ^a »	9.989
» 3. ^a »	30.128
Total.....	42.195

Os dias de maior immigração aqui foram o 9 de outubro, em que vieram 8.595, o 14, em que entraram 4.859 e o 27, com 4.362.

Este trafego anormal deu ao caminho de ferro o melhor de 70:114 7458 réis.

O movimento e receitas de novembro, dezembro e janeiro, comparadas com o dos annos anteriores, dão uma grande baixa, como se vê d'estes algarismos:

Novembro	1899		1898	
Passageiros..	2.104		4.235	
Recovagens..	31.518	kil.	20.382	kil.
Mercadorias..	15.376.877	»	15.705.566	»
Receita...	25.756.753		56.285.605	
Dezembro				
Passageiros..	1.726		3.956	
Recovagens..	32.609	kil.	32.528	kil.
Mercadorias..	5.795.657	»	12.729.107	»
Receita...	14.356.128		46.206.816	
Janeiro	1900		1899	
Passageiros..	2.267		4.211	
Recovagens..	28.867	kil.	27.625	kil.
Mercadorias..	4.197.965	»	14.389.759	»
Receita...	15.928.484		49.674.060	

—Na ausencia do sr. engenheiro Albers que para ahi segue amanhã, fica dirigindo este caminho de ferro o sr. Augusto Cesar Pereira, chefe da tracção e officinas, e como administrador-secretario este seu amigo, ficando no meu lugar o sr. inspector do serviço do movimento, Antonio Gomes d'Almeida, antigo empregado do Sul e Sueste.

J. M. C.

TARIFAS DE TRANSPORTE

Especial n.º 13 da Beira Alta.—E' uma tarifa original, esta, e que talvez conviesse applicar em todas as linhas portuguezas.

Applica-se ao transporte de todas as mercadorias com quaesquer pesos, de uma estação á sua immediata.

Assim se chamam ao caminho de ferro muitos transportes que habitualmente seguiam a via ordinaria e se promove o negocio continuo entre povoações proximas.

Dâmol-a hoje como annexo.

Vinhos da linha do Oeste.—A pedido de muitos transportadores que mandam vir vinho da linha do Oeste para os armazens do Poço do Bispo e Braço de Prata, ficou estabelecido, como se vê no aviso que vae na secção respectiva, que a tarifa especial n.º 2 seja ampliada n'este sentido, quanto aos preços especiaes do seu § 1.º, com a sobretaxa de 200 réis por tonelada.

O regresso das taras vazias e tambem gratuito d'aquellas estações para as de origem da remessa em cheio.

SERVIÇO PARA PARIS

Desde 8 do corrente o novo horario melhora consideravelmente as relações entre Lisboa e a capital da França.

Como dissémos, o sud-express partirá tres vezes por semana.

Ida—partida de Lisboa ás 8 horas da manhã—segundas feiras, quintas e sabbados.

Hendaya chegada..... 9^h 43 da manhã

Bordeos » 1^h 35 da tarde

Paris » 8^h 43 da noite

Volta—partida de Paris ás 12^h 30 da tarde—terças feiras, quintas e sabbados.

Bordeos partida 7^h 20 da noite

Irun » 10^h 30 »

Lisboa chegada 11^h 35 »

A sobretaxa a pagar n'estes comboios entre Lisboa e Paris é muito reduzida a partir de 8 de junho, como segue:

De Lisboa a Medina—7^h 50 réis ou 42,15 pesetas.

De Medina a Hendaya—25,95 pesetas (será provavelmente reduzida a 15 pesetas).

De Hendaya a Bordeos—5 francos.

De Bordeos a Paris—10 francos.

Os preços dos bilhetes de que os passageiros terão de munir-se, são os dos bilhetes simples de 1.^a classe. Os bilhetes de ida e volta não dão direito a viajar nos comboios Sud-Express.

Os comboios *Expressos-Medina* serão dois por semana no sentido Lisboa-Paris (e dois no sentido Paris-Lisboa) entre Lisboa e Medina del Campo—em correspondencia com os expressos da Companhia do Norte d'Hespanha e os expressos francezes—com uma (ou mais no caso de necessidade) carruagem de 1.^a classe, que segue directamente de Lisboa a Hendaya e vice-versa.

Partem de Lisboa ás 7 horas e 20 m. da manhã aos domingos e quartas feiras chegando a Medina ás 11 h. e 25 m. da noite.

Além de Medina, os passageiros de 1.^a classe partem

de Medina ás 12 h. da madrugada (pelo comboio expresso n.º 3 da Companhia do Norte d'Hespanha, pela qual segue a carruagem ou carruagens de 1.ª classe vindas de Lisboa), chegando a Hendaya ás 12 h. e 15 da tarde e a Paris ás 5 h. e 26 m. da manhã.

Os comboios directos entre Lisboa e Medina terão igualmente n'esta ultima estação correspondencia com o Sud-Express diario Madrid-Paris, que alli passa ás 11 h. e 44 m. da noite, chegando a Paris no dia seguinte ás 8 h. e 43 m. da noite..

Os mesmos comboios terão tambem correspondencia com o comboio expresso n.º 1 do Norte d'Hespanha que d'alli parte á 1 h. e 36 m. da madrugada e liga em Hendaya com as mesmas correspondencias do expresso n.º 3 da Companhia do Norte de Hespanha.

Os passageiros de 2.ª classe pãtem de Medina á 1 h. da madrugada (pelo comboio n.º 23 da Companhia do Norte), de Hendaya ás 11 h. e 3 m. da noite, chegando a Paris ás 5 h. e 16 m. da tarde.

Os passageiros portadores de bilhetes de 2.ª classe poderão tomar em Medina logar de 1.ª classe no expresso n.º 3 da Companhia do Norte de Hespanha mediante pagamento de uma sobretaxa de 13. pesetas até Hendaya, e em Hendaya logar de 1.ª classe no expresso 4 da Companhia do Midi de França até Bordes, mediante supplemento de 8,50 francos. Chegarão assim a Paris ás 5 h. e 26 m. da manhã, como os passageiros munidos de bilhetes de 1.ª classe, sem outra especie de supplemento.

O preço das passagens pelo comboio directo (Expresso Medina) é:

Bilhetes simples de Lisboa a Paris: 1.ª classe 8790 réis, 76,20 pesetas e 91,80 francos e em 2.ª classe 6830 réis, 57,15 pesetas e 62 francos; pagaveis em Lisboa ao cambio do dia, ou seja, por exemplo, ao cambio de 780 réis por 3 francos e 200 réis por peseta: 47900 réis em 1.ª classe e 34380 réis em 2.ª classe.

Bilhetes de ida e volta validos por 30 dias, com faculdade de ampliação por mais 30 dias, mediante pagamento de um supplemento de 10 p. c. do custo do bilhete. Não dão direito a viajar no Sud-Express.

Preços em 1.ª classe 14960 réis, 129,55 pesetas e 156,05 francos, e em 2.ª classe 10260 réis, 78,60 pesetas 93,05 francos; ou seja ao cambio acima indicado: em 1.ª classe 81450 réis, em 2.ª classe 50180 réis.

A approvação da tarifa relativa a estes bilhetes, não foi ainda obtida em Hespanha, o que aliás é esperado de dia para dia, mas a sua venda está preparada para o dia 8 de junho.

Para os comboios ordinarios ha ainda outros bilhetes directos simples, via Pampilhosa ou Guarda, cujo preço total regula por: 1.ª classe: 47110 réis, 2.ª 33780 e 3.ª 21820, e ida e volta por 80100, 49280 e 31890 respectivamente.

AUTOMOBILISMO

Illustram o excellente livro de Gérard Lavrengue que tem por titulo *Manuel théorique et pratique de l'automobile sur route*, a que já aqui nos referimos, as nossas figuras de hoje.

São de typos e fórmias muito diversas para melhor

se vêr a elasticidade que vae tendo este novo genero de locomoção, adaptando-se ás diversas necessidades praticas, modificando-se nas suas fórmias que umas vezes são esbeltas e ligeiras, outras reforçadas, robustas, servindo para transportes pesados e para passeios, primando pela velocidade que adquirem ou pela resistencia que comportam, proprias para transportar um passageiro ou muitos, com motor a vapor ou com outros meios de força.

A primeira figura representa o *Omnibus a vapor de Dion-Bouton*.

Transporta 14 passageiros na caixa, que é fechada, e dois conductores sentados no van-trem, cujo estrado sustenta a caldeira e o motor, tendo na parte posterior uma plataforma e estribo para o accesso em que ha logar para mais 4 passageiros de pé. Na imperial podem ir 40 kig. de bagagens.

O motor é de 25 cavallos-vapor. A caldeira do systema Bouton, é formada por dois cylindros concentricos dispostos verticalmente, ligados por tubos d'aço que constituem o primeiro involucro da fornalha, e que deixam no centro logar para um outro cylindro que serve de reservatorio de combustivel que é o coke.

Os gases da combustão passam sinuosamente entre os tubos de aço cheios de agua e abandonam lhe o seu calor. Vão para a caixa de fumo e passam á chaminé encurvada de modo que o fumo se emite na parte posterior do carro.

A alimentação faz-se por um giffard. Entra rapidamente em pressão.

O motor tem dois cylindros dispostos horizontal-



Carrinho electrico MILD-GREFFE

mente, um ao lado do outro, tendo as manivellas a 90º para facilitar o arranque. Póde admittir-se directamente vapor no cylindro maior, que não trabalha então só pela expansão, quando se queira exercer um esforço maior em determinados momentos.

A admissão normal de vapor é a 75 % mas póde fazer-se variar por meio d'uma gaveta Walschaert.

Todas as peças são envolvidas n'uma especie de estojo de gusa. A lubrificação é feita pelo processo de patinhagem. Consomem n'uma velocidade de 18 kim. por hora, 1,5 kig. de coke e 9 litros de agua por cavallo-hora. A potencia com 680 voltas é de 25 c. v.

Pesa com transmissões e estojo 800 kig.

O cylindro pequeno tem o diametro de 100^{mm} e o de expansão 190^{mm}.

As extremidades dos tirantes dos embolos ligam-se ás manivellas de dois volantes cujo veio tem carretos para as mudanças de velocidade, os quaes se podem ligar tambem a um 2.º veio quando é necessario desenvolver mais esforço nas subidas.

As rodas trazeiras são livres, com cubo metallico, raios de madeira e 1^m de diametro exterior, as deanteiras tem 0,80 de diametro, estão ligadas ao eixo e governadas por alavancas. As cintas são de ferro, tanto nas rodas motrizes como nas outras.

O freio é do systema *Lemoine* com cabo de aço e ha um outro no veio á *Cardan*.

A caixa do motor está suspensa do caixilho que é de vigas de ferro em cantoneira. Os depositos de agua ficam sob os assentos interiores, a suta de coque e o reservatorio de oleo vão no van trem.

Por cada kilometro o consumo é de 2 kig. de coque e 12 litros de agua.

Póde andar 40 kim. sem novo municiamento.

A segunda figura representa o *tricyclo* Columbia destinado ao transporte rapido de pequenos objectos.

Serve aos grandes armazens para transportes de encomendas remetidas aos clientes pelo correio e que

Com o regimen normal de 18 a 20 amperios, o accumulador que tem 15 a 20 elementos *Fulmen B* permite um percurso de 60 kilometros em patamar e em 5 horas.

O motor tem a potencia de 550 voltios a 40 voltios de escovas. A roda motriz é uma só. A arvore gira sobre chumaceira de esferas.

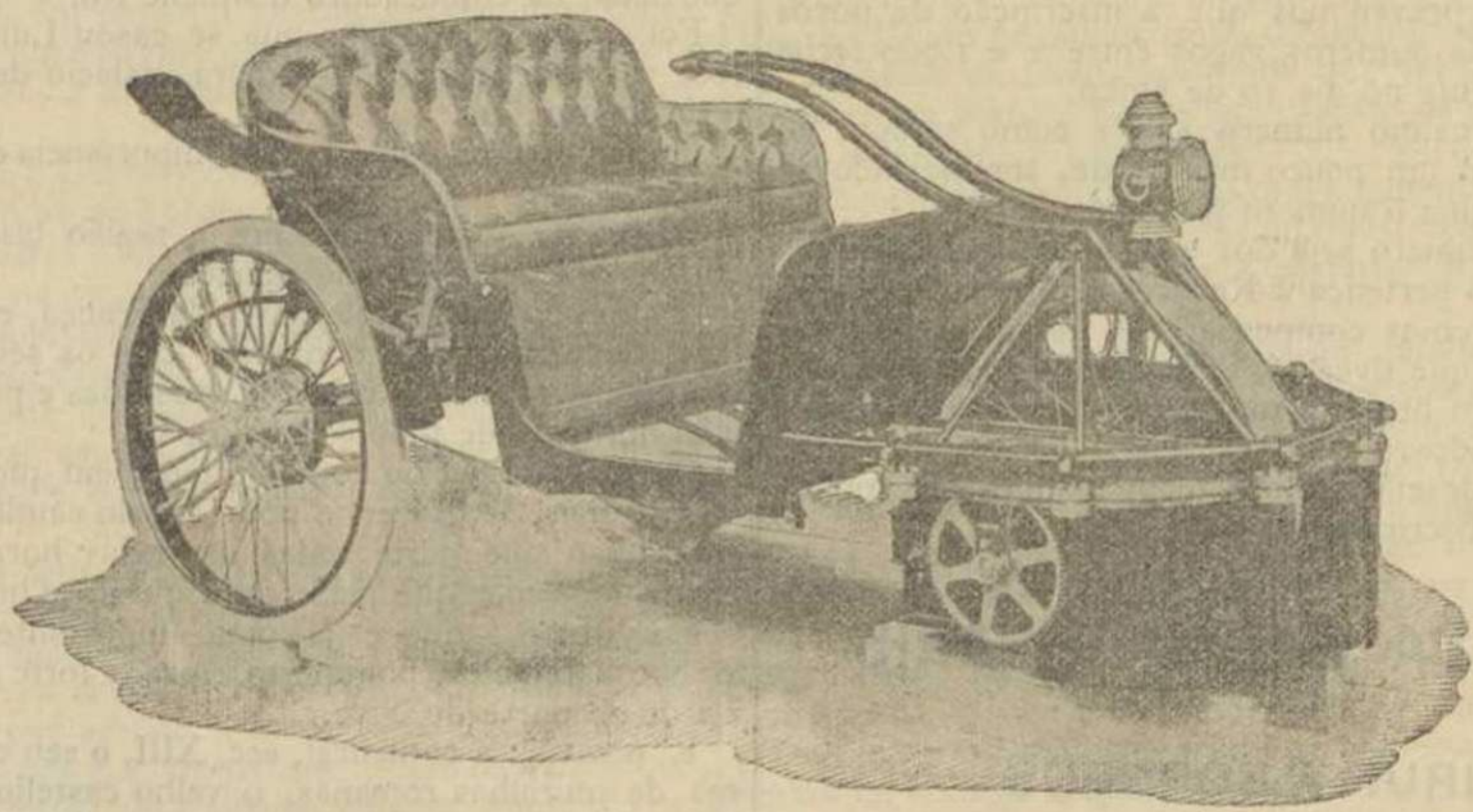
O carrinho é guiado por meio de alavanca ou timão com dois varaes ligado a um eixo vertical cujo attrito se attenuou com anneis de esferas.

Um combinador collocado debaixo do assento que se manobra com uma alavanca, permite recuar com duas velocidades diferentes, parar e avançar com 4 velocidades diversas (6, 10, 15 e 19 kilometros) sem que os accumuladores deixem de estar ligados em tensão, e sem que se empreguem rheostatos.

O conductor póde cortar o circuito por meio d'um pedal e póde fazer actuar um freio mechanico por meio de outro pedal.

Damos portanto tres typos de automoveis, um com motor a vapor, outro com motor de benzina e outro com motor electrico.

Dos tres é porventura o ultimo o menos pratico. Tem



Tricyclo Columbia

tem todos os dias de ser enviadas ás repartições dos correios, para a distribuição aos domicilios de pequenos objectos etc. Deviam ter boa applicação entre nós para o serviço dos carteiros e distribuidores de correspondencias.

O tricyclo Columbia tem um motor a petroleo. E' fabricado pela fabrica *Pope de Hartford* nos Estados Unidos. O motor é cylindrico no genero de *Dion* que dá 2 c. v. a 1.500 voltas, com valvula de admissão e de fuga movidas mecanicamente.

Está collocado na parte posterior á direita do conductor, e actua no eixo motor com as velocidades de 6, 8, 20 e 25 kilometros por hora conforme se desejar. O arranque é facilitado por meio dos pedaes.

O caixilho que é tubular e sustenta a caixa destinada a conter os objectos que se transportam, por meio de dois pares de molas muito flexiveis. A direcção é dada por meio da roda deanteira.

Pesa tudo 400 a 500 kig.

A terceira figura representa o carrinho electrico *Mil-di-Greffe*. O van-trem leva o motor director *Greffe* de roda unica que arrasta a caixa da carruagem em que ha logares para dois passageiros.

Pesa tudo apenas 300 kilogr. estando vazio.

pequeno raio de acção. Depende das fontes de energia electrica. Não tem a independencia dos dois primeiros. São os vicios do systema. Accresce que o modelo indicado tem contra si ainda a falta d'espaco, pois que o vantrem é pequeno para levar a bateria e motor.

O NOSSO BRINDE

VIAGEM A PARIS

E' a ultima vez que falamos aos nossos leitores antes do sorteio que se realisará no dia 16, pela loteria da Misericordia, do **Brinde que offerecemos aos nossos leitores** constante de uma *viagem a Paris* (ou uma excursão circulatoria em Portugal, á sua escolha) com todas as commodidades, e não nos preocupamos por não lhes dar ainda todos os detalhes d'essa viagem, porque muitos d'elles dependem de combinações que só poderão ser feitas quando, em definitivo, se fixar o dia da chegada a Paris do viajante a quem sahir o premio.

Este ponto, um dos mais importantes, é o que se relaciona com o alojamento na grande capital.

Uma infinidade — vamol-o vendo — de agencias ou empresas parisienses creadas *ad hoc* para lucrar com os viajantes por occasião da exposição, sabendo que a nossa *Gazeta* offerece este *brinde* teem-nos offerecido os seus serviços, como o fazem, a todos por preços elevadissimos, fazendo crer que a vida em Paris está carissima, que os hoteis só tomam hospedes para alojamento e comida reunidos, que é mister fixar com enorme antecedencia o dia, a hora da chegada; partir no momento preciso que se estabeleceu antecedentemente, etc.

Nada d'isso nos assusta. Se a agglomeração em Paris é enorme, é enorme tambem a quantidade de hoteis e restaurantes que se fundaram, e é até prejudicar a cidade e a França fazer crer que ha alli falta de commodidades ou de alojamentos, que ella se não preparou prudentemente para receber os seus hospedes.

Houve quem nos offerecesse alojar o nosso viajante durante uma semana por 250, 300 e até por 1.000 francos, dizendo ser barato.

*

Novamente prevenimos que a inscripção de novos assignantes nos numeros vagos entre 1 e 1.000 fecha impreterivelmente no dia 10 de junho.

O nosso proximo numero sahirá como sempre no seu dia, porém um pouco mais tarde, annunciando no alto da 1.^a pagina o numero premiado.

Caso esse numero seja dos que fiquem vagos e portanto o premio pertença á Redacção, o que não desejamos, procuraremos compensar aos nossos assignantes a pouca sorte que tiveram, empregando a despesa que fariamos com o brinde n'um outro, um mappa que será offerecido a todos.

E' esse o desejo que nos teem manifestado muitos dos nossos subscriptores.

GUIA DA VIAGEM A PARIS

II

IRUN A BORDEUS

Para alguma coisa servem as montanhas e os rios na divisão das nacionalidades. Os dois quadrados que no mappa da Europa apresentam a França e a Hespanha, desalinhados no sentido sudoeste, teem a dividil os a grande cordilheira dos Pyreneos, e no extremo occidental d'esta, como que ainda a marcar a divisoria natural entre os dois paizes, o pequeno rio Bidassoa que separa

Irun e Fuentarrabia — de um lado, com as suas ingremes ruas e o seu idioma biscainho, como que mixto d'arabe e flamengo, em que os *k k* e os *y y* se atropelam em cada palavra, e do outro as duas villas francezas, primeiras sentinellas da fronteira *Behobie* e

Hendaya. — Temos que empregar o nosso tempo, se vamos no comboio ordinario, em dois cuidados muito importantes para o passageiro que quer viajar commodamente e sem desgosto: — assistir á verificação das bagagens e assegurar logar no comboio.

Tendo almoçado em Irun, como lhe aconselhei, o viajante ao chegar deve, primeiro que tudo, ir marcar o seu logar.

Um lenço, um jornal é bastante, e nem sempre é prudente, quem viaja só, abandonar das vistas coisa de maior valor.

Melhor que tudo é procurar o *controleur de route* e apertar-lhe a mão affectuosamente, tendo o cuidado de levar na palma uma moeda de *franco* que se abandona

na mão apertada. Assim se assegura um logar e as boas graças do amavel empregado.

Entretanto estão as bagagens descarregadas, passa-se pelo *guichet* para comprar novo bilhete ou para visar o bilhete circulatorio de que o passageiro, sendo assignante d'esta *Gazeta*, póde ir já munido desde Lisboa, e com elle — bem guardado — se vae, de chaves em punho, assistir á abertura dos volumes.

Tabaco, phosphoros e alcool são as principaes coisas que não se devem levar, ou, se se levam, não as occultar. Franqueza sempre; a alfandega franceza não é tão minuciosa como a hespanhola, a allemã e... a portugueza. Mas é sempre arriscado querer enganar o fisco.

Indo em 1.^a classe, o comboio parte 1 hora e 10 minutos depois de ter chegado de Hespanha.

Indo-se em 2.^a, ha que ficar para o comboio das 3 h 22', podendo-se empregar o tempo em ir ver a praia que é vasta e bonita, o Palacio d'Arragory, ou, quem não se demorar, em atravessar o rio e ir a Fuentarrabia.

Partindo de Hendaya o comboio, deixando o valle do Bidassoa, passa um tunnel e uma ponte sobre o Nivelle e vae parar em

Saint Jean de Luz — estação balnear muito frequentada, na embocadura d'aquelle rio.

Foi n'esta cidadesinha que se casou Luiz XIV. Merece ver-se o edificio da camara, palacio de Luiz XIV, o do infante, etc.

Passemos uma estação sem importancia e pararemos em breve em

Biarritz — onde deixamos a região biscainha para entrarmos em plena vida franceza.

E' uma das praias elegantes da França, esta; confortavel de verão como d'inverno, com os seus sumptuosos hoteis, o casino; centro d'excursões e ponto de reunião obrigado de todo o sul do paiz.

Quem sahir ahi do comboio tem bem que ver em um dia ou mais, se quizer, e póde ir pelo caminho de ferro economico que parte todas as meias horas, ou pelo tremvia a vapor que parte cada quarto d'hora, ir a

Bayonne — que é já uma importante cidade de 27.000 habitantes, bom porto e praça forte na confluença do Adour e do Nive.

E' notavel: a cathedral, sec. XIII, o seu claustro, restos de muralhas romanas, o velho castello (sec. XII e XV). Tem bons hoteis e todos os confortos d'uma cidade de muito frequentada por nacionaes e estrangeiros.

A linha férrea atravessando o rio sobre uma ponte de 270 metros (ver a cidade, á esquerda, logo ao sahir do tunnel que precede a ponte) deixa á direita a outra linha que segue para Pau, Tarbes, Tolosa etc. pelos Pyreneos do norte, descreve uma grande curva e toma a margem do Adour, para logo depois a deixar, proximo da foz d'este rio, dirigindo-se para o norte; e o comboio, passando 8 estações sem parar e sem importancia que mereça menção, vae deter-se em

Dax — importante estação thermal pelas suas lamas e fontes a 64° que são a maravilha da cidade. Tem tres grandiosos estabelecimentos de banhos, casino (já se vê) restos de fortificações romanas etc.

Por estas alturas começa, no verão, o martyrio do viajante.

Estamos no paiz dos Landes, extensos pinheirais de onde se extrae a seiva que serve para o afamado xarope de Lagasse.

Em tempo de calor esta passagem abraza se o Oceano, de que não vamos longe, nos não manda uma aragem.

De Dax destaca-se tambem, para a direita, outra linha que vae a *Puyoo* encontrar-se com a de *Pau-Tarbes*.

Agora paramos em todas as estações, mas não vale a pena tratar d'ellas; apenas citaremos

Laluque — porque o leitor quererá saber que as duas pequenas linhas que vê destacar-se da principal são, para a direita a que vae a *Tartas* (14 km) e para a esquerda a que se dirige a *Luixé* (27 km.)

Animo aos sequiosos pelo calor, porque em meia hora chegamos a

Moreonx — entroncamento também de pequenas linhas, para a esquerda, e de outra, a *Tarbes*, para a direita.

Ahi nos espera sobre a mesa do bufete armada, ao ar livre, uma fresca cerveja ou outras bebidas que nos salvam do completo desespero pela sede.

Nova serie de cinco estações sem importancia nem variedade de aspectos. Sempre a um e outro lado pinheiros com pucarinhos pendurados, sempre o solo de areia branca e incandescente como a do Sirôco do Sahara, sempre o calor, a poeira, a sede.

Só como especial ha a notar que é este o maior tracto em recta e patamar que tem as linhas ferreas francezas, e acaso a appareção d'alguns habitantes landezes nas suas andas, curtas, mas que lhes dão um cunho especial de equilibristas de circo, ao mesmo tempo que a vantagem de andar sobre a areia sem que esta lhes entre nos sapatos.

São 60 km. em patamar continuo e sem uma curva.

Lamothe é o extremo d'essa recta e entroncamento para *Arcachon*, a afamada praia de banhos e... e outras.

Atravessa-se o *Leyre* sobre uma bella ponte e de novo nos embrenhamos no bosque de pinheiros de que tanto temos falado e que só deixamos em *Gazinet*, a 14 km. de

Bordeus, passando-se sobre um grande aterro ao lado do viaducto de 900 metros de extensão, em 91 arcos, do antigo caminho de ferro de Teste.

A bella cidade do *Garonne* tem 257.000 habitantes e é o principal centro marítimo e commercial do sudoeste francez, e o terceiro porto da França pelo seu commercio.

A fama dos seus vinhos tornou-se universal, a ponto de que hoje, a região do *Médoc* não produzindo já tanto vinho como antigamente, milhões de hectolitros de outras procedencias vão alli ser baptizados com aquelle nome acreditado de pae adoptivo, e receber o tratamento que lhes dá a limpidez e o aroma que tornou os vinhos bordezes obrigatórios em todos os jantares finos.

A cidade desenvolve-se magestosamente n'um crescente sobre a margem esquerda do rio, coalhado de embarcações de todas as lotações, bordado de uma importante linha de caes de cerca de 7 kilometros d'extensão e transposto por uma pesada ponte de pedra de 486 metros que liga a cidade ao bairro *Bastide*, onde é a estação da linha de *Orleans*, e para onde o caminho de ferro que vae d'*Hendaya* atravessa por uma elegante ponte tubular.

Marca o centro da cidade a praça de *Quinconces* (monumento dos *Girondinos*) com as suas duas columnas sobre o caes.

As avenidas são largas e direitas, o jardim publico muito interessante, o theatro elegante e moderno — é o bairro luxuoso.

Varios museus muito interessantes, soberbos estabelecimentos de todos os artigos de commercio por preços muito mais baratos do que os de *Paris*, serviço de tremvias frequente e barato, viver economico, eis o que *Bordeus* offerece aos seus visitantes.

As linhas ferreas estendem-se ao longo do caes, para o importantissimo trafego de mercadorias.

O viajante que puder consagrar um ou dois dias a *Bordeus* encontrará bons hotéis por preços economicos, e bastante em que passar o tempo agradavelmente.

O que seguir em 1.^a classe no comboio ordinario tem 38 minutos para jantar (das seis horas e sete minutos ás seis horas e quarenta e cinco minutos); o que fôr em 2.^a, sendo activo, pôde aproveitar o tempo da demora (das cinco horas ás oito horas e vinte e oito minutos da manhã) para dar uma volta rapida, em tremvia, na cidade.

Á chegada vale bem gastar vinte e cinco centimos nos excellentes *lavabos* da estação, despojando o rosto, as mãos e o fato dos montões de poeira que tudo cobrem.

O que se detiver em *Bordeus* tem não menos de vinte comboios diarios á sua escolha, para seguir a *Paris*, pela linha d'*Orleans*, e talvez mais de dez pela linha do Estado que também é muito interessante.

Mas como a mais utilizada é a de *Angoulême*, *Poitiers*, *Tours* e *Orleans*, será essa que descreveremos no proximo artigo.

A questão da capacidade dos wagons de mercadorias

Sobre este interessante assumpto, que entrava no artigo XVIII do questionario da 6.^a sessão do congresso de caminhos de ferro, assumpto que foi tratado pelos engenheiros *Biard* e *Schoeller*, tiraram os illustres relatores as seguintes conclusões.

A capacidade dos vehiculos tem augmentado progressivamente na maior parte das administrações que empregam quasi exclusivamente material de eixos independentes.

O augmento affectou separada ou simultaneamente a tonelagem, o volume da caixa, ou o comprimento do vehiculo. O wagon de tonelagem inferior a 10 toneladas tende a desaparecer; o wagon de 10 ton. e dois eixos que era o wagon typo tende a ser substituido pelo de dois eixos de 12, 14, 15 e mesmo 20 ton.

A extensão maior ou menor dada ao augmento de capacidade e a escolha do genero de vehiculos: wagons descobertos, fechados, ou plataformas, tem dependido da natureza do trafego das rédes, das correntes de transportes, da proporção das mercadorias pesadas ou volumosas no trafego de pequena velocidade, e bem assim dos usos commerciaes e das disposições das tarifas.

A maior parte das administrações tem realisado o augmento de capacidade por via de transformação no material existente e pela creação de typos novos quando se fazem aquisições.

O augmento de capacidade é vantajoso sob o ponto de vista technico.

Só as considerações de ordem commercial, que são particulares para cada rede, permitem que se tome uma resolução sobre a conveniencia de se proceder a este augmento e que se fixem os limites que devam adoptar-se em cada caso.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Nos termos dos artigos 31.^o e 39.^o dos estatutos d'esta companhia, approvados por alvará de 30 de novembro de 1894, são convocados os srs. accionistas para se reunirem em Lisboa na sede social, em assembléa geral ordinaria, no dia 30 de junho proximo futuro, ao meio dia.

Ordem do dia

1.º Apresentação das contas respectivas ao exercício de 1899 do relatório annual do conselho de administração e do respectivo parecer do conselho fiscal e votação do mesmo parecer sobre essas contas;

2.º Apresentação dos assumptos relativos ao contracto com a companhia dos caminhos de ferro meridionaes e votação da proposta e parecer relativo a esse assumpto;

3.º Eleição de dois membros do conselho de administração, nos termos do artigo 13.º dos estatutos, podendo ser reeleitos, segundo o mesmo artigo, os administradores sorteados;

4.º Eleição de dois membros do conselho fiscal, nos termos do artigo 24.º dos ditos estatutos, podendo ser reeleitos, segundo o mesmo artigo, os accionistas que tiverem sido sorteados;

5.º Eleição do presidente e vice-presidente da assembléa geral, que teem de funcionar nos annos de 1901 a 1903 inclusivè, segundo o artigo 35.º dos ditos estatutos.

Esta assembléa geral, segundo os preceitos do artigo 28.º dos mesmos estatutos, compor-se-ha dos accionistas possuidores de cem ou mais acções da companhia.

Para poder tomar parte na assembléa devem as acções nominativas ter sido averbadas até o dia 29 do corrente inclusivè, e as acções ao portador ser depositadas até as quatro horas da tarde do dia 16 de junho proximo futuro.

Em Lisboa, na séde da companhia, no banco de Portugal, no banco Lisboa & Açores, no banco commercial de Lisboa, no banco nacional ultramarino, no monte pio geral e no Crédit franco-portugais;

No Porto, no banco alliança e no banco commercial do Porto; Em Paris, nas caixas do Crédit Lyonnais, da Société Générale du Crédit Industriel et Commercial, da Société Générale pour favoriser le développement du Commerce et de l'Industrie en France, do Comptoir National d'Escompte de Paris e do banco de Paris et des Pays Bas;

Em Londres, nas caixas dos banqueiros Glyn, Mills Currie & Co. Em Berlim e Francfort, nas caixas do Bank für Handel und Industrie.

Os bilhetes de admissão á assembléa serão passados pela commissão executiva da companhia, em vista das acções averbadas ou dos recibos dos depósitos das acções depositadas.

A assembléa geral constitue-se e poderá validamente deliberar, nos termos dos artigos 33.º, 36.º, 37.º e 39.º dos estatutos.

Lisboa, 28 de maio de 1900.—O presidente do conselho de administração, Antonio Maria Pereira Carrilho.

Companhia das Docas do Porto e Caminhos de ferro Peninsulares

Tendo-me sido requerida uma assembléa geral extraordinária em harmonia com o disposto no art. 44.º do estatuto, convido os srs. accionistas a reunirem-se em sessão ordinaria e extraordinária, pelas 12 horas do dia 18 de junho proximo, na rua das Taipas, n.º 70, para os fins designados nos artigos 31.º, 42.º, 49.º e 51.º, e especialmente para o que dispõe o artigo 22.º e tudo quanto ao assumpto diga respeito.

Porto, 25 de maio de 1900. O presidente da assembléa geral, Pelo Banco Alliança, Bernardo Pinto Andes, Joaquim Soares da Silva Moreira.

Companhia de Seguros Fidelidade

Nos dias 30 e 31 do corrente, 1 e 2 junho proximo, das onze horas da manhã até a uma hora da tarde, no escriptorio da mesma companhia, no largo do Corpo Santo, n.º 13, 1.º andar, proceder-se-ha ao pagamento do dividendo dos lucros de 1899, réis 74.000 por acção, livre de imposto de rendimento, continuando depois ás mesmas horas, em todas as quintas-feiras. Quando seja santificado o dia de quinta feira, far-se-ha o pagamento na quarta-feira anterior.

Lisboa, 16 de maio de 1900. Pela Companhia de Seguros Fidelidade. Os directores José Rodrigues Tarujo Formigal, João Theotónio Pereira Junior.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 31 de maio de 1900.

Os factos principaes da quinzena foram ainda os dois contractos, sobre a linha de Salamanca e sobre o empenho das obrigações da companhia real para pagamento da indemnização de Berne.

Por tres lados estes negocios se relacionam com os caminhos de ferro; por isso e porque são de importancia financeira, teem que ser tratados aqui.

O contracto Salamanca funda-se na liquidação do credito que

o thesouro tinha sobre os bancos Alliança e Commercial por adeantamentos feitos á companhia no valor de 2.279.220\$536 réis.

São já de todos conhecidas as bases d'este contracto: o governo deixa de reter, como o fazia até hoje, a subvenção de 270 contos annuaes, recebendo o seu credito metade ou 1.139.658\$536 réis, em dinheiro, metade em obrigações, 21.103, ao preço de 54.000 réis, ou seja 1.139.562\$000 réis, e entregará á companhia a exploração da linha, pagando-lhe annualmente os 270 contos, ou melhor, metade tambem, porque a restante é o juro das obrigações que ficam na posse do estado.

O thesouro tinha um credito que lhe não vencia juros e de que se ia reembolsando em mais de 10 % annualmente. Em 8 annos e meio a conta estaria saldada.

Mas o governo precisa de fazer dinheiro e os bancos devedores tambem, e por isso a combinação versou sobre o thesouro receber desde já o seu credito e pagar tambem desde já a sua subvenção com a qual os bancos levantam um emprestimo para pagarem ao thesouro e ainda lhes fica, como de costume, um resto para si, já pela emissão de 41.235 obrigações de 2.º grau, já porque a companhia fica de inteira posse da linha.

Vê-se assim que o negocio foi para o thesouro um simples adiantamento de metade da liquidação, e para os bancos uma vantajosa operação pela qual transformaram um credor soffrego que por suas mãos se pagava do seu credito, n'um credor paciente que só será reembolsado em 80 annos.

As proximas assembléas geraes devem lançar nas suas actas votos de agradecimento ás respectivas direcções, pelo bem que andaram.

Nós só o dariamos ao sr. ministro e felicitariamos o paiz se estivessemos convencidos de que esta questão ficava morta para todo o sempre, e o thesouro não veria mais ordenhadas as tetas por aquelle syndicato—o primeiro e o mais fatal que temos tido no paiz.

Mas isso não o estamos. Apenas perguntamos se, findos os 80 annos e amortisada por completo toda a divida o thesouro, terá que continuar a pagar a subvenção. Cessando a causa parece que deve cessar o effeito.

O outro contracto, o das obrigações Leste e Norte, tambem não é muito sorridente.

Pagamos um juro de 6 %, mais alto 2 % do que a taxa do desconto no Banco de França, e se esta subir de 4 %, elevar-se-ha o nosso encargo a 6 1/2 %.

Ora como é sabido, a taxa official suppõe sempre papel de primeira ordem; as obrigações Leste e Norte são assim consideradas e como tal admittidas á negociação em todas as bolsas; logo o que imprime a differença de dois pontos é a falta de credito do paiz. Triste situação a nossa.

Quer isto dizer que o ministro não soube negociar? Não, e até o fez em muito melhores condições do que outros; não pôde conseguir melhor; ahí está.

As outras condições da operação são boas: Não haverá nenhuma reserva ou opção sobre as obrigações que servirão de caução ao supprimento.

A operação será a praso d'um anno, com liquidações trimestraes. O governo terá o direito de levantar em cada uma d'essas liquidações uma parte do penhor correspondente á quantia que empregar para amortisação do supprimento.

O governo já annunciou officialmente que pagará a indemnisação assim que lhe seja communicada a sentença completa, pelas vias competentes.

Tambem a junta do credito publico fez constar que tem no estrangeiro os fundos necessarios para o coupon de julho, e sustou, portanto, os seus concursos de cambiaes.

Todas estas noticias influram consideravelmente na melhoria dos cambios que se tem accentuado nos ultimos dias, e mais continuará se as esperanças da terminação da guerra anglo-boer se confirmarem.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres 90 d/v...	37 13/16	36 11/16	Desconto no Ban-	
" cheque...	37 1/2	37 7/16	co de Portugal.	5 1/2 %
Paris 90 d/v.....	760	761	No mercado	60/0
" cheque.....	765	766	Agio Buenos Ay-	
Berlim 90 d/v.....	302	304	res.....	220
" cheque....	311	313	Cambio do Brazil	9 3/16
Francfort 90 d/v...	302 1/2	304 1/2	Premio da libra..	1\$800
" cheque....	311 1/2	313 1/2	a	
Madrid cheque...	1.015	1.025		1\$850

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS		MAIO													
		16	17	18	19	21	22	23	24	25	26	28	29	30	31
Lisboa:	Inscrições de assent.	35,95	-	34,95	35,85	35,85	35,70	-	-	-	35,60	35,55	35,50	35,50	-
	" coupon	35,80	35,75	35,75	35,69	35,65	35,50	35,45	-	34,40	35,30	-	35,25	34,21	35,22
	Obrig. 4 1/2 0/0 1888	-	-	-	18,400	18,400	18,500	18,400	-	18,350	18,300	-	18,100	-	-
	" 4 0/0 1890 assent.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	43,200	-	-	-	-
	" 4 0/0 1890 coupon ...	43,000	-	-	-	-	-	43,500	-	-	43,000	-	-	-	-
	" 4 1/2 0/0 assent.	-	-	-	-	49,500	-	49,400	-	-	-	49,100	-	-	-
	" 4 1/2 0/0 coup. int. ...	49,400	49,400	49,500	-	49,500	-	49,500	-	49,500	-	49,200	-	49,200	49,000
	" 4 1/2 0/0 externo ...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	" Tabacos coupon ...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Acções B. de Portugal.	140,000	140,000	140,000	140,000	140,000	140,000	140,000	-	-	-	139,000	139,100	139,100	139,100
	" " Commercial ...	123,500	-	-	-	-	-	123,500	-	123,500	-	123,500	123,500	123,500	123,500
	" " N. Ultramarino ...	133,000	131,000	127,700	127,800	127,700	128,000	128,500	-	128,000	128,100	128,100	-	127,500	127,500
	" " Lisboa & Açores ...	120,000	120,000	120,000	120,000	120,000	120,000	120,000	-	-	120,300	120,300	120,500	120,500	120,500
	" Tabacos coupon ...	136,100	136,000	136,000	136,000	136,000	136,000	-	-	136,200	136,000	-	-	-	132,000
	" Comp. ^a Real.	-	-	19,500	-	-	-	-	-	-	-	-	18,200	-	-
	Obrig. prediaes 6 1/2 0/0	93,700	-	93,800	-	94,000	94,000	94,000	-	94,000	94,200	94,200	94,200	-	-
	" " 5 1/2 0/0	91,400	91,550	91,550	-	91,800	92,000	92,000	-	92,000	92,000	-	-	-	91,500
	" C. ^a Real 3 1/2 0/0 1. ^o grau	79,800	79,800	-	-	-	-	79,100	-	-	-	-	78,100	78,000	-
	" " 3 1/2 0/0 2. ^o grau	-	-	23,500	-	23,350	-	-	-	23,000	-	22,950	-	-	-
	" C. ^a Nacional.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	46,000	-
	" Atravez Africa	80,000	80,000	80,500	80,500	80,900	80,700	80,300	-	80,000	79,700	79,700	79,000	79,000	-
Paris:	3 1/2 0/0 portuguez ...	25	24,85	25	24,80	24,50	24,55	24,35	-	24,50	24,30	24,60	24,30	24,40	-
	Acções Comp. ^a Real.	76,60	78	-	77	76	-	-	-	70	-	70	71	-	-
	" Madrid Caceres.	48	-	48	48	50	50	50	-	50	49	-	48	45	-
	" Norte de Hespanha.	241	239	239	241	241	238	239	-	241	-	-	-	-	-
	" Madrid Zaragoza.	322	324	322	320	320	319	320	-	323	-	-	-	-	-

Receita dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Período de exploração	1900			1899			Totaes desde 1 de janeiro		Differença a favor de	
		Kil.	Totaes	Kilom.	Kil.	Totaes	Kilom.	1900	1899	1900	1899
Antiga rede e nova não garantida...	7 13 Mai.	693	67.828.000	97.875	693	67.080.865	96.797	1.287.010.000	1.329.622.507	-	42.612.507
	14 20 "	"	67.048.000	96.750	"	67.080.865	96.797	1.354.058.000	1.396.703.372	-	42.645.372
Nova rede garantida	7 13 Mai.	380	8.661.000	22.792	380	8.563.135	22.534	150.787.000	156.812.493	-	6.025.493
	14 20 "	"	8.851.000	23.292	"	8.563.135	22.534	159.638.000	165.375.628	-	5.737.628
Sul e Sueste	23 29 Abr.	475	15.401.550	32.424	475	15.720.430	33.095	265.592.381	278.482.459	-	12.890.078
	30 6 Mai.	"	16.185.630	34.075	"	17.498.918	36.839	281.778.011	295.981.377	-	14.203.366
Minho e Douro	5 11 Mar.	353	20.275.643	57.438	353	21.250.019	60.198	192.729.606	189.688.770	3.040.836	-
	12 18 "	"	21.449.169	60.762	"	20.288.118	57.473	214.178.775	209.976.888	4.201.887	-
Beira Alta	16 22 Abr.	253	5.284.655	20.887	253	5.304.974	20.967	95.622.236	98.655.378	6.966.858	-
	23 29 "	"	5.104.761	20.176	"	4.608.578	18.215	100.726.997	93.263.956	7.463.041	-
Nacional—Mirandella e Vizeu	30 6 Mai.	"	7.434.497	29.385	"	7.251.094	28.660	108.161.494	100.515.050	7.646.444	-
	26 1 Abr.	105	1.883.021	13.171	105	1.743.181	16.601	17.817.522	17.956.892	-	139.370
Guimarães	2 8 "	"	1.839.673	17.520	"	1.315.194	12.525	19.657.195	19.272.086	385.109	-
	9 15 "	"	1.321.322	12.584	"	1.535.060	14.619	20.978.517	20.807.146	171.371	-
Porto á Pre Famalicão	23 29 Abr.	34	1.485.932	43.703	34	1.635.825	48.112	23.412.600	24.192.617	-	750.017
	30 6 Mai.	"	1.659.805	48.229	"	1.721.395	50.629	25.102.405	25.914.012	-	811.607
Norte de Hespanha	16 28 Fev.	64	2.383.848	37.247	64	2.835.015	44.297	12.003.330	12.904.057	-	900.727
	29 5 Mai.	3656 Ps.	1.886.028 Ps.	515	3656 Ps.	1.883.293 Ps.	515	31.207.502 Ps.	30.912.256 Ps.	295.246	-
Madrid—Zaragoza—Alicante	6 12 "	"	1.890.830	517	"	1.886.876	516	33.098.332	32.799.132	299.200	-
	30 6 Mai.	3650	1.824.890	499	3650	1.878.112	514	30.334.729	30.308.482	26.247	-
Andaluzes	7 13 "	"	1.898.873	520	"	1.799.433	492	32.233.603	32.107.915	125.688	-
	30 6 Mai.	1067	433.997	406	1067	433.521	406	6.741.815	6.273.201	468.614	-
Madrid—Caceres	7 13 "	"	351.826	329	"	302.676	283	7.093.641	6.575.878	517.763	-
	7 13 Mai.	429	92.687	216	429	80.103	186	1.302.355	1.242.540	59.815	-
Zafra a Huelva	7 13 Mai.	180	28.597	158	180	25.930	144	665.845	545.843	120.002	-
	14 20 "	"	27.592	153	"	30.804	171	693.437	576.647	116.790	-

TRACÇÃO ELECTRICÁ



Sob proposta do director dos caminhos de ferro no ministerio das obras publicas em França, foi creada uma commissão especial technica incumbida do exame das questões relativas á applicação da tracção electrica aos caminhos de ferro.

A proposta do ministro recorda as difficuldades technicas e economicas da applicação da tracção electrica ás grandes rédes ferro-viarias, difficuldades que só podem ser progressivamente resolvidas com experiencias extensas e methodicas; lembra que as applicações nos comboios relativamente pesados são differentes das que se fazem nos tremvias; refere-se ás difficuldades economicas para a implantação dos novos systemas que estão ainda na epocha evolutiva e que podem em pouco tempo tornar-se antiquados e improprios; aponta os estudos e as soluções que tem havido ao problema na America e Suissa, e insiste nas experiencias italianas.

Accrescenta: que em França as grandes companhias estudam o emprego da electricidade n'algumas linhas, taes como as metropolitanas de trafego intenso e as de montanha como a de *Fayet* em *Chamonix*, d'onde resulta a necessidade de uma modificação nos regulamentos; e que o problema está muito intimamente ligado ao do aproveitamento das forças hydraulicas que devem dar a energia electrica, sendo necessario proceder a trabalhos analogos aos que se executam na Italia com este fim.

O augmento do preço do carvão dá maior utilidade a estes estudos que devem versar sobre:

- 1.º a applicação da tracção electrica;
- 2.º a revisão da legislação e regulamentos;
- 3.º a utilização das quedas d'agua.

E assim ver-se hia: quaes as experiencias electricas realisadas, projectadas ou estudadas nas diversas rédes dos caminhos de ferro francezes; se essas experiencias são bastantes; se correspondem ao que se faz ou se prepara n'outros paizes; em que sentido e em que pontos se devem animar outras; se os contractos com as companhias são de natureza tal que facilitem o desenvolvimento normal da tracção electrica; quaes os contractos que parecem uteis; que modificações deverão introduzir-se nos cadernos d'encargos e nos regulamentos d'exploração; como completar ou modificar, sob o ponto de vista dos interesses ferro-viarios, a legislação relativa á utilização das quedas de agua; quaes as medidas provisórias a adoptar enquanto se não elaborarem novas leis, que reservem ás vias ferreas, em boas condições economicas, as forças hydraulicas.

O ministro adoptou esta proposta e nomeou os membros n'ella indicados.

Vê-se d'aqui como começa a interessar á administração dos caminhos de ferro o novo systema de viação.

Muito folgariamos em ver qualquer cousa de analogo entre nós. Supponho que para o serviço do tunnel do Rocio, na linha de Cascaes e na linha urbana a tracção electrica devia dar resultados.

Tambem julgamos que o potencial dos cachões ou quedas d'agua do alto Tejo, do alto Douro e do Mondego podia ser aproveitado pelas linhas da Beira Baixa entre a Ribeira de Erias e Villa Velha, pela linha do Douro, e por parte da linha da Beira Alta.

Quando não façamos desde já experiencias directas que são caras, poderíamos realisar os estudos hydraulicos, habilitando nos depois com a experiencia alheia, a adoptarmos com maior facilidade os resultados que d'ella derivem.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Representação da associação commercial de lojistas de Lisboa contra o augmento de impostos.—Esta sympathica associação, compenetrada da sua elevada missão que não é a de thuribular os governos applaudindo-os incondicionalmente, ou isolar-se, deixando-lhes inteira liberdade nos seus actos ainda os mais imprudentes, redigiu uma bem elaborada representação na qual se protesta contra a proposta n.º 14 C, D, E, do sr. ministro da fazenda que no seu afan de fazer dinheiro tem redigido diversas rédes varredoras com que muito póde padecer a riqueza publica, porque muito prejudicam as classes industriaes e commerciaes.

O sr. ministro, pelas urgencias do thesouro, esqueceu-se de que não é só com o augmento de receita proveniente de novas ou mais amplas tributações que se logra equilibrar o orçamento. Isso deve conseguir-se principalmente reduzindo as despesas, e fazendo uma melhor e mais equitativa distribuição do imposto.

Fazer despesas superfluas e augmentar os impostos desagrada a todos.

Muito bem diz a associação quando escreve:

«O principio a que em todos os paizes devem obedecer as reformas das leis tributarias, consiste em harmonisar os interesses geraes do Estado com os lucros particulares do contribuinte, e não em reduzir vexatoriamente esses lucros a uma proporção insignificante relativamente á somma do capital empregado, e com o excesso d'assiduidade, zelo, trabalho e applicação, que, em uma lucta incessante com a adversidade, é forçoso empregar para garantir esse capital.»

Oxalá a voz auctorizada d'esta prestante corporação seja attendida como merece.

Os bilhetes no metropolitano

Para accelerar o serviço da venda dos bilhetes aos passageiros e para simplificar o serviço da fiscalisação d'esses bilhetes adoptaram-seapparelhos muito engenhosos que realisam o trabalho com grande perfeição e celeridade.

No bilheteiro ha machinas de imprimir e marcar os bilhetes, que dispensam a necessidade de haver uma grande provisão de bilhetes em cada estação.

Estas machinas são mais simples do que aquellas de que aqui já falámos, porque só teem de fornecer bilhetes de tres typos: 1.ª classe, 2.ª classe, ida e volta, visto que a tarifa é uniforme e independente do percurso.

Fornecem os bilhetes á medida que os executam, imprimindo os e cortando-os rapidamente sem que o empregado tenha de exercer esforço muscular importante, pois apenas toca na tecla correspondente ao bilhete que deve ser fornecido. Um pequeno motor electrico põe o apparelho em actividade.

Ao mesmo tempo o machina procede ao registo dos bilhetes que vae expedindo e numerando, dispensando-se portanto a contabilidade.

No bilhete imprimem-se as seguintes indicações: *Métropolitain*, numero do dia do anno desde o 1.º a 366º, anno, hora de 1 a 24 a começar na meia noite, classe, numero de ordem do bilhete, nome da estação d'onde se sahe e preço do bilhete.

Os passageiros munidos dos seus bilhetes dirigem-se por um corredor para a plataforma, passando pelo

revisor que marca os bilhetes n'uma machina que é tambem uma contadora automatica. A entrada só pô de ser por essa porta, mas a sahida é inteiramente livre.

Cautellas para bagagens

Todos sabem quanto é incommodo muitas vezes nas estações de grande movimento o esperar pelas guias de bagagens quando os passageiros teem de as despachar e não podem leval-as consigo nas carruagens.

Teem de tomar logares, ha despedidas a fazer, crianças a instalar, um conjuncto de coisas a tractar que faz considerar como uma obrigação penosa a de esperar junto do balcão que chegue a vez para pesagem das bagagens e pagamento da taxa do despacho ou do excesso. Muitas pessoas preferem recorrer a intermediarios a que pagam por este serviço, e assim fica mais caro o transporte.

Uma companhia franceza, a de *Ouest*, tem em experiencias um processo que remedeia em parte estes inconvenientes.

Não é necessario apresentar desde logo os bilhetes para se effectuar o despacho. As bagagens são pesadas e o empregado competente entrega ao passageiro uma cautella em que menciona o destino, o numero e o peso dos volumes.

O passageiro, depois, entrega esta cautella no postigo do despacho e recebe em troca a guia definitiva.

D'este modo pôde começar-se mais cedo o despacho e evita-se tambem a demora do passageiro junto do balcão ou do bilheteiro.

Parece simples e vantajoso.

LINHAS PORTUGUEZAS

Benguella ao Bihé — Dizem alguns collegas que foram já dadas algumas empreitadas da linha ferrea entre a praia do Lobito e Caconda, sem que para isso se procedesse á devida arrematação.

Não agrada o principio, que ameça o custo da linha ficar tão caro como a de Salamanca.

Os principaes empreiteiros são os srs. Bacellar, da firma Bensaude Bacellar & Freitas, Alvaro de Castro e Pedro Figueirôa Gonçalves.

Este ultimo já se encontra em Benguella a tratar de assumptos que dizem respeito á linha ferrea.

Ilha de S. Miguel. — A junta geral de Ponta Delgada enviou ao governo o projecto para a construcção e exploração do caminho de ferro n'esta ilha, sem subsidio nem garantia de juro.

Associação dos empregados dos caminhos de ferro portuguezes. — Os corpos gerentes d'esta associação foram ha dias, em conformidade com a resolução tomada na ultima assembléa geral, entregar diplomas de socios honorarios aos srs. Ministro das Obras Publicas, director da fiscalisação do governo, directores e sub-directores da companhia real e sul e sueste e chefe e sub chefe da exploração d'aquella companhia.

Via de resguardo. — O conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado concedeu auctorisação ao sr. Joaquim de Mendonça para ligar, por meio d'uma linha ferrea, a sua fabrica de cortiça com a estação de Vendas Novas, com as condições do costume para estas construcções.

Rapido para Paris. — A direcção do Minho e Douro emprega os mais decididos esforços junto de compa-

nhas estrangeiras, afim de poder estabelecer, semanalmente, um comboio rapido, que deve partir ao meio dia do Porto a ligar em Medina ou Boadilla com o sud-express para Paris, durante todo o tempo da exposição universal.

E' muito para desejar que esta iniciativa chegue a converter-se em factos. Assim o Porto ficaria ligado á capital da França por um trajecto de 32 horas apenas.

Em sentido descendente o comboio, partindo de Paris ao meio dia e 30, poderia chegar ao Porto no dia seguinte ás 7 e meia da tarde, isto é, com um trajecto de 32 horas tambem.

Cintra á Praia das Maças. — Já está entregue na secretaria da camara municipal de Cintra, pelos concessionarios os srs. engenheiro Pinheiro Borges e Nunes de Carvalho, o projecto, que tem de ser approvedo pelo governo, para que possam principiar os trabalhos para a construcção d'esta linha.

Os concessionarios e a companhia por estes organizada já teem o contracto para toda a obra ajustado com uma importante casa franceza.

O projecto está feito com toda a minuciosidade e mereceu excellentes referencias por parte de alguns engenheiros que o examinaram.

Para que os interessados e habitantes de Cintra e outras localidades, servidas pelo caminho de ferro, tenham conhecimento do traçado, está o projecto na secretaria da camara municipal de Cintra.

LINHAS ESTRANGEIRAS

Hespanha

A *Sociedad Hullera Española* pediu auctorisação para estudar uma linha ferrea para tremvia a vapor entre *Campo de la Iglesia* parochial de *Moreda* (Oviedo) e o povo de *Flechaça*.

Esta mesma companhia foi auctorisada a proceder aos estudos para um tremvia a vapor na estrada de *Boñar a Campo de Caso* com um ramal de *Lillo a Santullano* na provincia de Oviedo.

O funicular de *Tibidabo* em *Barcelona* vae empregar um motor a gaz da casa *Crossley* de 300 cav. v. alimentado com gaz *Dowson*.

Continuam muito activamente as obras de construcção da linha de *Moreda a Granada*.

Foi auctorisado o governo a outorgar á companhia da via ferrea de *Santander a Bilbao*, a concessão para construir e explorar uma linha, com a bitola de 1.^{mo}, entre *Santander* e *Puente de Arce*. Esta linha mede 12,5 km. e deve começar-se dentro de tres mezes.

Já chegam a *Sarrion* os comboios com material da via ferrea *Central de Aragon*.

No mez de junho deve concluir-se a linha até *Puerto de Teruel*.

A companhia dos caminhos de ferro *Andaluces* encomendou mais 10 machinas e 300 wagons.

França

A assembléa geral dos accionistas do caminho de ferro do *Nord* approvou as contas do anno findo, fixou o dividendo de 74 frs. por acção e abriu um credito de 21 milhões para obras a executar em 1900.

Ratificou tres contractos relativos ás vias ferreas do porto de *Boulogne*, dos ramaes da estação de *Arras* e da linha de *Guise a Wirny* e a *Hirson*.

A assembléa dos accionistas da companhia do *Est* saudou com muitos applausos a declaração de que a companhia pela primeira vez deixava de receber a garantia de juro do estado visto as suas receitas excederem as despesas a ponto de se começar a dar ao estado alguma cousa por conta dos seus adeantamentos.

AVISOS DE SERVIÇO

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Transporte de vinhos das linhas do Oeste para Poço do Bispo—Braço de Prata. Ampliação do § 1.º da Tarifa especial n.º 2 — Pequena velocidade.

Desde 1 de junho de 1900 serão ampliados ás estações de Poço do Bispo e Braço de Prata, mediante a sobretaxa uniforme de 200 réis por tonelada, os preços excepcionaes do § 1.º da tarifa especial n.º 2 de pequena velocidade, em vigor desde 1 de outubro de 1889, observando-se, para o transporte das taras vazias, o regimen de gratuidade estabelecido para Lisboa pela condição 2.ª da referida tarifa.

Lisboa 26 de Maio de 1900.

Serviço de Banhos e Aguas Thermaes—Viagens de ida e volta por preços reduzidos

Bilhetes validos por dois mezes com faculdade de ampliação de praso

Aguas thermaes de S. Pedro do Sul, Cucos, Fonte Nova, Caldas da Rainha, Piedade (Alcobaça), Amieira e Fadagosa, Praias do Furadouro, Espinho, Granja, Porto, Foz do Douro, Mattosinhos, Leça da Palmeira, Nazareth, S. Martinho e Figueira da Foz.

Desde 1 de Junho e até 15 de Outubro de 1900, esta companhia terá á venda bilhetes de ida e volta a preços reduzidos, validos por dois mezes, das suas principaes estações para as que servem as localidades acima designadas.

Aos portadores d'estes bilhetes é concedida a faculdade de detenção em transito, ampliação de praso etc.

Demais condições e preços ver os cartazes affixados nos logares do costume.

Lisboa, 23 de Maio de 1900.

Touradas em Madrid

Grande corrida de Beneficencia no dia 1 de Junho

Uma outra grandiosa corrida de touros, promovida pela Associação da Imprensa, de 3 a 6

Bilhetes de ida e volta a preços reduzidos validos para
Ida..... nos dias 30 de Maio a 5 de Junho (Pelos comboios
Volta..... " " 1 a 8 de Junho (ordinarios

Preços

De Lisboa-Rocio ou Caes dos Soldados 1.ª cl.ª 15.000, 2.ª 11.000, 3.ª 8.000—Porto-Campanhã. 1.ª 18.000, 2.ª 13.000, 3.ª 10.000.

Nos preços supra não estão incluídas as verbas que correspondam por differença de cambio sobre o particípe da companhia hespanhola e imposto do sello para o governo portuguez.

Demais condições ver os cartazes affixados nos logares do costume.

Lisboa 25 de Maio de 1900.

ARREMATACÕES

Caminhos de ferro do Estado Direcção do Minho e Douro

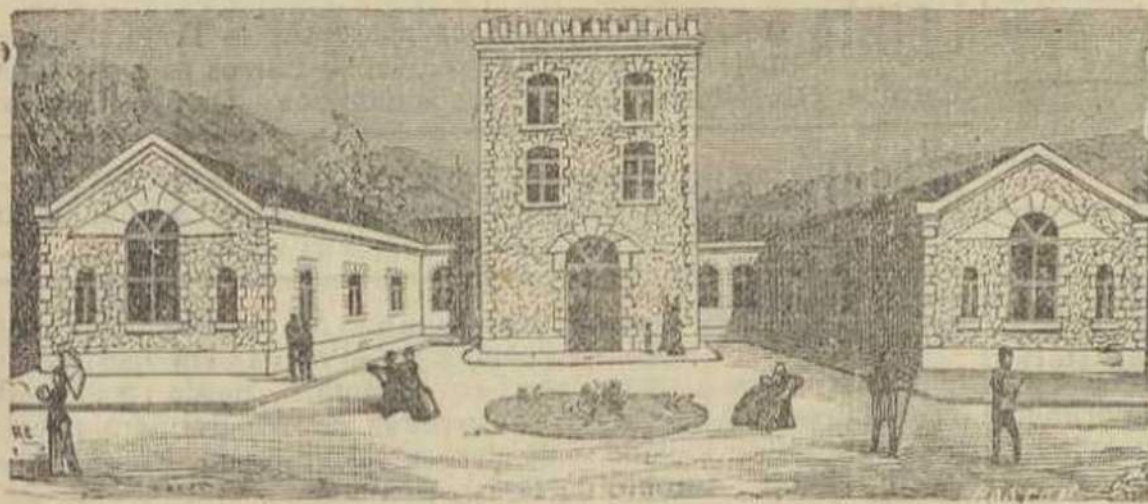
Fornecimento de creosote

Tendo alguns individuos allegado não poderem apresentar no acto do concurso para o fornecimento de creosote, que se ha de realizar no dia 29 do corrente mez, as respectivas analyses e amostras exigidas no programma do concurso, faz-se saber que é concedido o praso de trinta dias, a contar da data do concurso para a apresentação das referidas amostras e analyses.

Porto 26 de Maio de 1900.

Caldas da Felgueira--Cannas de Senhorim (BEIRA ALTA) ESTABELECIMENTO THERMAL

Dos mais perfeitos do paiz



Abertura em 1 de maio e encerramento em 30 de novembro

Excellentes aguas mineraes para doenças
de pelle, rheumatismo,
estomago, garganta, etc., etc.

O estabelecimento thermal comprehende 34 banheiras de 1.ª a 5.ª classes; duas salas para douches, uma para senhoras e outra para homens, e a mais completa sala de inalação, pulverisação e aspiração, com gabinetes annexos e independentes para toilette.—E' sem duvida o melhor do reino e o mais barato.

Grande Hotel Club

Abriu em 5 de maio.—Estação do correio e telegrapho, medico, pharmacia e casa de barbear.

Magnificas accomodações desde 1\$200 réis, comprehendendo serviço, clubs, etc. Bonus para os medicos.

Para esclarecimentos em Lisboa, rua do Alecrim, 125, referente ao estabelecimento balnear, e rua de S. Julião, 80, 1.º, referente ao GRANDE HOTEL.

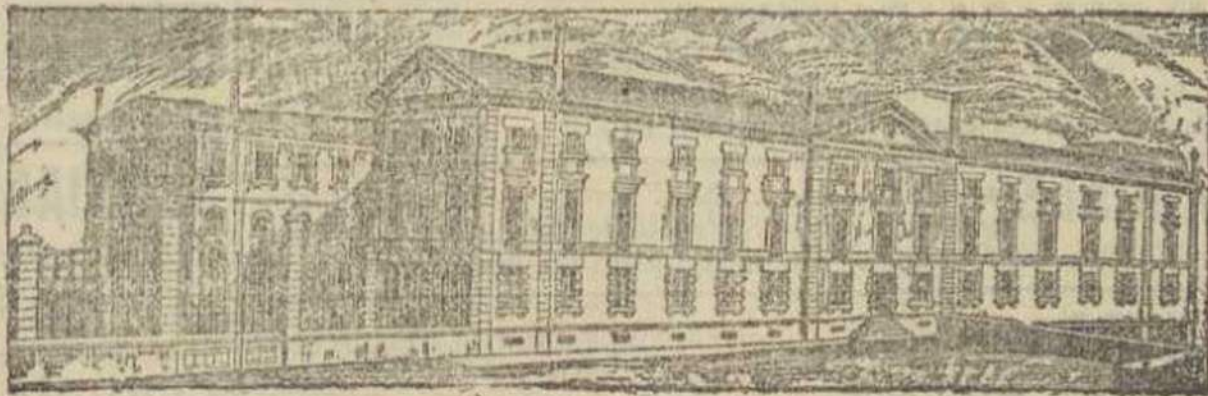
Correspondencia para Caldas da Felgueira, ao gerente da companhia do GRANDE HOTEL

As aguas engarrafadas vendem-se nas pharmacias e drogarias, e no deposito geral: Pharmacia Andrade, rua do Alecrim, 125.

A exploração do Hotel está a cargo da Companhia do Grande Hotel Club.

VIAGEM.—Faz-se toda em caminho de ferro até Cannas (Beira Alta), e d'ahi 5 kilometros em bons carros.—A estação de Cannas, na linha ferrea da Beira Alta, está directamente ligada com todas as linhas ferreas hespanholas que entram em Portugal por Badajoz, Caceres, Villar Formoso, Barca d'Alva e Tuy.

De 15 de maio a 30 de setembro os comboios sud-express e expresso-Medina param em Cannas de Senhorim.



AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MEMOIRE DU VOYAGEUR

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

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

LISBOA C. Mahony & Amaral. — Comissões, consignações, transportes, etc. Vidé anúncio na frente da capa — Rua Augusta, 70, 2.º

LISBOA Cunha & Formigal. — Artigos de mercearia. — P. do Municipio, 4, 5, 6 e 7.

LISBOA João Maria Bravo. — Agente de importantes casas estrangeiras (correspondência em francez, inglez, allemão, hespanhol e italiano). Rua do Arsenal, 84.

PORTO João Pinto & Irmão. — Despachantes. — Rua Mousinho da Silveira, 134.

PORTO A La Ville de Paris. — Grande fabrica de corôas e flores artificiaes — F. Delport, successores. — Rua Sá da Bandeira, 249 — Filial em Lisboa: Rua Arco do Bandeira, 39, 1.º

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

LISBOA Hotel Durand. — Rua das Flores, 71 — 1.ª class, English family hotel — Proximo de theatros e centro da cidade — Gabinete de leitura.

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

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

PORTO Hotel Continental. — Rua Entreparedes (Frente à Batalha). Serviço de 1.ª ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros; muito central — Propr. Lopez Munhós.

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

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

ALGOBAÇA Hotel Gallinha. — Aposentos commodos e extremamente aceados. Cozinha excellente. Carros para Vallado e mais pontos. — Propr., Antonio Sousa Gallinha.

BRAGA-BOM JESUS Grande Hotel — Grande Hotel do Elevador — Grande Hotel da Boa Vista. — Serviço de primeira ordem. Banhos completos. Serviço especial para diabéticos. Bons quartos. Luz electrica. Aceio e ordem. Preços modicos.

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

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

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

CINTRA Hotel Nunes. — Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria, 15600 réis a 25000 réis. — Proprietario, João Nunes.

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

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

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

MADRID Cesar Fereal. — Agente commercial da Companhia dos caminhos de ferro. Transportes, comissões

PARIS Ad Seghers. — Representante de grandes fabricas da Belgica, Inglaterra, etc. — Rue de la Victoire, 56.

VALENCIA D'ALCANTARA D. Alejandro Campero — Agente da alfandega na fronteira por parte da Companhia Hespanhola.

VALENCIA D'ALCANTARA Justo M. Estellez. — Agente internacional de adunas y trasportes.

COIMBRA Hotel dos Caminhos de Ferro — Praça 8 de Maio. — Estabelecimento de primeira ordem, no centro da cidade; cozinha abundante e esmerada, quartos confortaveis e inexcédível aceio, casa de banhos. Preços modicos. — Proprietario, José Gomes Ribeiro.

ESTORIL Hotel de Paris — Casa de 1.ª ordem. — Serviço esmerado. — Sala de reunião. — Bons quartos com esplendida vista, etc. — Bilhar, lawn tennis, croquet e outros jogos — Preços razoaveis. — Propr. Léon Lacam.

FARO Hotel Magdalena. — Esmerado aceio, preços commodos em bons aposentos; comida apurada e boa. Rua do Infante D. Henrique, 95. — Prop. Maria de Jesus Dias & Sobrinho.

GUIMARÃES Grande Hotel do Toural. — 15, Campo do Toural, 18. — Este hotel é sem duvida um dos melhores da provincia, de inexcédíveis commodidades, e aceio; tratamento recommendavel — Proprietario, Domingos José Pires.

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

MAFRA Hotel Moreira. — No largo, em frente do convento. — Bellas accommodações desde 15000 réis por dia até 15500. — Reducção de preços para caixeiros viajantes.

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

SOBRADO DE PAIVA Restaurante Hotel de Alfredo Augusto Ribeiro. — Este hotel installado n'um dos melhores predios da villa offerece aos seus hospedes as melhores commodidades.

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

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

SEVILHA Grand Hotel d'Europe. — Plaza de S. Fernando, 10 Omnibus nas estações. Salão de leitura e musica. Accommodações para familias. Preços modicos. Fala-se portuguez, francez, inglez, italiano e allemão. — Proprietarios, Ricca Hermanos.

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

DE

Calçada do Cascão LISBOA

DEPOSITOS

PORTO

PRODUCTOS

ROYAL  MAIL

MALA REAL INGLEZA

Em 11 de Junho

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

AGENTES

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

COMPANHIA REAL

faz aos sabbados.—p) às 3.^{as} feiras.—r) às
5.^{as} e domingos.—s) só nos dias uteis.

Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFFICIAL

O vapor Gomes IV—Commandante Rocha Junior

SAHIRÁ no dia 16 de Junho ás 9 horas da manhã para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro, Olhão Tavira, e Villa Real de Santo Antonio.—Para carga, encomendas e passageiros trata-se no Largo dos Torneiros, 5.

Alberto Centeno & C.^a

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Africa Oriental, (pelo canal de Suez), vap. all. **König**. Sahirá a 15 de junho.
Agente, E. George, R. da Prata 8, 2.^o



Anvers, e Havre, vap. sueco. **Karin**. Sahirá a 3 de Junho.
Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10.



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vap. all. **Pe-lotas**. Sahirá a 6 de junho.
Agente, E. George, R. da Prata, 8, 2.^o



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



Bordeaux, vap. fr. **Brésil**. Sahirá a 5 de junho.
Agentes, Torlades & C.^a, Rua Aurea, 32, 1.^o



Bremen, vap. all. **Planet**. Sahirá a 8 de junho.
Agente, E. George, R. da Prata, 8, 2.^o



Cherbourg, Rotterdam e Hamburgo vap. all. **Antonina**. Sahirá a 6 de junho.
Agente E. George, R. da Prata, 8, 2.^o



Dakar, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres vap. fr. **Cordillere**. Sahirá a 4 de junho.
Agentes, Torlades & C.^a, R. Aurea, 32, 1.^o



Hamburgo, vapor all. **Oldenburg**. Sahirá a 8 de junho.
Agente, E. George, R. da Prata, 8, 2.^o



Iquitos, vapor inglez **Bolivar**. Sahirá a 5 de junho.
Agentes, Garland Laidley & C.^a, R. do Alecrim, 10, 1.^o



Lourenço Marques (via Cabo) vap. all. **Elita Nossack**. Sahirá a 2 de junho.
Agente, E. George, R. da Prata, 8, 2.^o



Lourenço Marques, Beira, via Cabo, vapor all. **Cassius**. Sahirá a 6 de junho.
Agente, E. George, R. da Prata, 8, 2.^o



Madeira, Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vap. all. **Heidelberg**. Sahirá a 12 de junho.
Agentes, Pereira & Lane, R. de S. Julião, 100, 2.^o



Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Principe, S. Thomé, Cabinda, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguella e Mossamedes, vap. port. **S. Thomé**. Sahirá a 11 de junho. Empresa Nacional de Navegação, R. da Prata, 8, 1.^o



New-York, (via Açores), vap. port. **Oevenum**. Sahirá a 9 de junho. Agente J. P. Alvares Ferreira. R. Bacalhoeiros, 135, 1.^o



Pará e Manaus, vap. it. **Rio Amazonas**. Sahirá a 7 de Junho.
Agentes, Orey, Antunes & C.^a, P. dos Remolares, 4, 1.^o



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres, vap. ing. **Elbe**. Sahirá a 11 de junho.
Agentes, J. Rawes & C.^a R. dos Capellistas, 31.



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vap. fr. **Parahyba**. Sahirá a 14 de junho.
Agente, Augusto Freire, P. do Município, 19, 1.^o



Porto, vap. port. **D. Maria**. Sahirá a 5 de junho.
Agente, J. P. Alvares Ferreira, R. dos Bacalhoeiros, 135, 1.^o



Porto, vap. port. **D. Amelia**. Sahirá a 9 de junho.
Agente, J. P. Alvares Ferreira, R. dos Bacalhoeiros, 135, 1.^o



Rotterdam, e Hamburgo, vap. all. **Herzog**. Sahirá de 11 a 12 de junho.
Agente, E. George, R. da Prata, 8, 2.^o



S. Miguel, Terceira, Graciosa, (St.^a Cruz), S. Jorge (Calheta) Lages-do-Pio, Fayal e Flores, vap. port. **Açor**. Sahirá a 5 de junho. Agente, G. S. Arnaud, C. Sodré, 84, 2.^o



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Ayres, Valparaíso e mais portos do Pacifico, vap. ing. **Oravia**. Sahirá a 6 de junho.
Agentes, E. Pinto Basto & C.^a Caes do Sodré, 64, 1.^o



Valencia, Barcelona, Certe e Marselha, vapor fr. **Saint Thomas**. Sahirá a 2 de junho.
Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10.

SALON ROUGE

46—RUA IVENS—48

Exposição do Panopticum Universal
O BIOGRAPHE PARISIENSE
A grande atracção da actualidade

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