

# 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: 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 KIBSCH, Eng.—Lourenço Marques, J. M. COSTA

Composto e impresso na  
Typ. do Commercio  
T. do Sacramento ao Carmo, 3 a 7

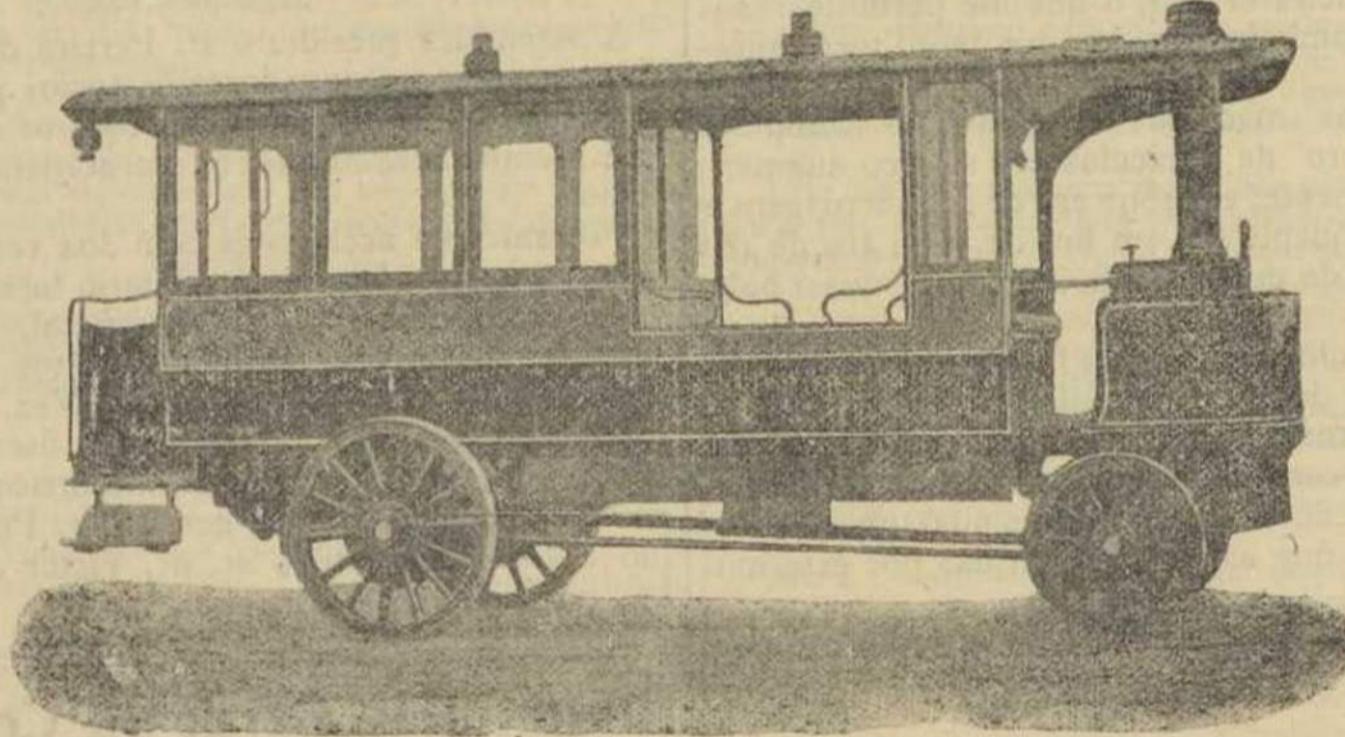
REDACÇÃO — RUA NOVA DA TRINDADE, 48 — LISBOA

TELEPHONE 27

## SUMMARIO

	Páginas
ASSEMBLÉA GERAL DA COMPANHIA REAL.....	193
ASSEMBLÉA GERAL DA COMPANHIA DE SALAMANCA.....	194
PARTES OFICIAIS—Portarias de 11 de maio, 15 de Junho e decreto de 23 de Junho do Ministerio das Obras Publicas e decreto de 23 de Junho e regulamento do caminho de ferro de Benguela, do Ministerio da Marinha e decreto de 11 de Junho do Ministerio da Fazenda.....	194 a 197
TARIFAS DE TRANSPORTE.....	197
BILHETES PARA PARIS.....	197
AUTOMOBILISMO (Illustrado).....	197
A NOVA LINHA DA BAHIA DOS TIGRES .....	199

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS .....	199
PARTES FINANCEIRAS .....	200 e 201
EXPOSIÇÃO DE PARIS.....	201
LINHAS PORTUGUEZAS — Ao norte do Mondego—Ascensor do Carmo—De Faro a Tavira—Uma lembrança... — Carris de ferro de Lisboa—Benguela .....	201
LINHAS ESTRANGEIRAS—Espanha—França—França-colônias—Alemanha—Belgica—Suíça—China .....	201 a 203
COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO DA BEIRA ALTA—Relatório do Conselho de Administração (continuação) .....	204
COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES — Relatório do conselho de administração .....	204
AVISOS DE SERVIÇO — ARREMATAÇÕES — AGENDA DO VIAJANTE ..	205 e 206
ANNUNCIOS—HORÁRIO DOS COMBOIOS EM 1 DE JULHO DE 1900.....	207
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA.....	208



Auto-omnibus a vapor (Vidé artigo a pag. 197)

## ASSEMBLÉA GERAL DA COMPANHIA REAL

REALIZOU SE hoje a reunião annual dos accionistas da companhia, reunião cuja ordem do dia era a apresentação do relatório e contas da gerencia de 1899, apresentação e votação do parecer sobre o contrato com a companhia dos Meridionais e eleições dos membros dos conselhos d'administração e fiscal sorteados e da mesa d'assembléa geral que tem que funcionar até 1903.

O relatório que, segundo o costume, começamos hoje a publicar contém, d'esta vez, além dos mais interessantes detalhes sobre a situação financeira, sobre o desenvolvimento dos serviços e sobre o aumento de movimento das linhas da companhia, os contractos realizados sobre a linha de Vendas Novas, a portaria que os aprovou, documentos estes que constituem pontos interessantes da historia dos nossos caminhos de ferro, bem como o contrato de venda do edifício do hotel internacional.

Tratando dos resultados da exploração em 1899 (parte que só mais tarde reproduziremos), o relatório compara-os, separadamente, por linhas, com os dos quatro annos anteriores.

Se tomamos o primeiro d'esses annos vê se como em

um lustro ou melhor, com tres annos de período as receitas subiram mais de 25 por cento, no total.

	1895	1899
Leste e Norte.....	2.527.991 \$ 621	3.045.612 \$ 260
Ramal de Cáceres.....	44.370 \$ 521	45.573 \$ 299
Ramal de Coimbra.....	11.595 \$ 173	15.238 \$ 126
Lisboa-Cintra-Torres Vedras..	256.239 \$ 791	338.716 \$ 984
Torres-Figueira-Alfarelos.....	313.823 \$ 146	408.571 \$ 046
Cintura .....	45.368 \$ 462	70.595 \$ 736
Ramal de Cascaes.....	86.842 \$ 284	300.849 \$ 639
Urbana.....	70.720 \$ 568	87.839 \$ 131
Beira Baixa.....	552.155 \$ 095	535.640 \$ 844
Fóra do tráfego.....	3.909.106 \$ 661	4.898.637 \$ 065
	20.367 \$ 401	25.349 \$ 086
	<hr/>	<hr/>
	3.929.474 \$ 662	4.923.986 \$ 151

As despesas em egua annos foram:

De exploração:

Leste e Norte.....	864.231 \$ 521	1.001.829 \$ 685
Ramal de Cáceres.....	51.740 \$ 506	55.323 \$ 141
Ramal de Coimbra.....	8.105 \$ 276	8.049 \$ 095
Lisboa-Cintra-Torres Vedras..	143.752 \$ 915	181.584 \$ 294
Torres-Figueira-Alfarelos.....	178.243 \$ 779	226.257 \$ 720
Cintura .....	29.908 \$ 667	37.786 \$ 978
Ramal de Cascaes.....	81.017 \$ 157	222.656 \$ 732
Urbana.....	48.097 \$ 830	71.273 \$ 293
Beira Baixa.....	166.302 \$ 196	158.468 \$ 875
	<hr/>	<hr/>
	1.572.340 \$ 847	1.964.129 \$ 813
Impostos .....	54.579 \$ 437	72.488 \$ 127
Encargos de obrigações.....	1.856.732 \$ 458	2.128.227 \$ 002
	<hr/>	<hr/>
	3.843.702 \$ 742	4.164.345 \$ 03
Excedentes, portanto.....	445.771 \$ 320	759.141 \$ 112

Em relação a 1898 a diferença foi:

Na receita a mais .....	284.855\$786
Na despesa .....	72.894\$354
No total .....	211.961\$432

Não compara o relatorio, nem podia fazel-o em tantos detalhes, o serviço que a companhia offerecia ao publico em 1895 com o que hoje tem estabelecido, representando um aumento de comboios, de commodidades para os viajantes e de facilidades para o transporte de mercadorias a que se deve o enorme desenvolvimento que o trafego tem attingido.

Estas melhorias no serviço eram a consequencia por nós sempre augurada da regularisação da situação financeira da companhia, depois da crise de que enfermou alguns annos, antes d'essa epocha.

E no que se refere á liquidação de encargos tambem o anno findo foi notavel para a companhia, terminando-se com as questões Bartissol e Hersent concluindo-se a reconstrucção das officinas geraes, a renovação da via com carris de 40 em todo o percurso entre Lisboa e Pampilhosa, a das pontes, e adquirindo novo material de primeira ordem, o que lhe permitte realisar numerosos comboios rapidos que tanto teem agrado ao publico.

Além de novas machinas e reparação completa d'outras o numero de vehiculos em serviço aumentou consideravelmente; em 1895 era de 229 carruagens e 1.234 wagons enquanto que em fim de 1899 era de 480 carruagens (mais do duplo) e 1.803 wagons, quasi 50% a mais.

Superior a esta ultima diferença foi o percurso de trens que em 1895 foi de 3.051.630 kilometros, em 1898 de 4.231.591 kilometros e em 1899 de 4.707.169 kilometros.

Na conta dos encargos figuram, por verba importante, as diferenças de cambio, posto que aindassim em proporção menor do que as perdas soffridas por este motivo em 1898.

Estas diferenças comparados os dois exercícios, mostram o seguinte:

	1898	1899	Dif. de 1899
No fornecimento de carvão.....	111:831\$227	119:536\$697	+ 7:705\$470
Em outros fornecimentos.....	184:589\$481	149:315\$171	- 35:274\$310
Na remessa de fundos a paizes estrangeiros, para pagamento dos coupons e outros encargos da administração.....	978:187\$607	643:824\$467	- 334:363\$140
	1.274:608\$315	912:676\$335	- 361:931\$980

A comparação d'estes prejuizos com os dos annos anteriores encontra-se no seguente quadro:

Fornecimento de carvão	Outros fornecimentos	Remessa de fundos para o serviço		Somma
		de coupons	e outros	
1895....	35:443\$226	27:395\$953	552:790\$797	615:629\$976
1896....	57:460\$844	36:491\$245	465:605\$680	559:557\$769
1897....	66:551\$415	71:364\$000	726:868\$558	864:783\$973
1898....	111:831\$227	184:589\$481	978:187\$607	1.274:608\$315
1899....	119:536\$697	149:315\$171	643:824\$467	912:676\$335

O movimento, sempre crescente, designa se pelas seguintes cifras nos dois ultimos annos:

	1898	1899
Passageiros 1. <sup>a</sup> .....	328.762	379.910
" 2. <sup>a</sup> .....	1.407.212	1.667.788
" 3. <sup>a</sup> .....	4.173.060	3.907.191
Grande velocidade, toneladas .....	28.888	30.697
Pequena " "	820.935	949.949

Muito maior seria o aumento, especialmente em passageiros, se não fôra as medidas sanitarias, por occasião

da epidemia no Porto, que difficultaram a circulação de comboios e afastaram das praias e povoações do norte muitos milhares de viajantes e de todo o paiz numerosos visitantes estrangeiros.

A conta dos recursos da companhia e sua applicação durante o anno dá-nos os seguintes numeros:

Saldo de 1898 .....	853.646\$839
Receita em 1899 .....	5.756.081\$412
Total....	6.609.728\$251

Pago por despesas de exploração e construção .....	1.496.967\$600
" abastecimento de material .....	1.079.904\$343
" impostos em França e Portugal.....	343.802\$259
" a diversos por serviços combinados.....	45.662\$069
" " em conta corrente .....	750.761\$544
por diferenças de cambio em transferencias de fundos para o estrangeiro.....	501.811\$495
" coupons de obrigações.....	1.488.518\$133
" amortização de obrigações do anno de 1898.....	157.362\$917
" restituição á Caixa de Socorros, Reformas e Pensões.....	255.628\$432
" estudos da linha de Sant'Anna a Vendas Novas .....	5.254\$615
Total...	6.125.673\$497

Saldo para 1900...	484.054\$844
--------------------	--------------

À assembléa presidiu o sr. Pereira de Carvalho sendo nomeados scrutinadores os socios presentes representantes de maior numero d'accções os srs. Gomes Netto e Manuel José Monteiro, secretariando o sr. Patrone Junior;

Presentes 62 accionistas com 304 votos

Dispensada a leitura do relatorio foram lidas e aprovadas as conclusões do conselho fiscal. Procedeu-se em seguida ás eleições, sahindo reeleitos para o conselho d'administração os srs. Victorino Vaz, por 299 votos e Dr. Reis Torgal por 248; para o fiscal os srs. Alves Diniz, por 251 e Manuel José Monteiro, por 291 e para presidente da assembléa geral o sr. Pereira de Carvalho e vice-presidente o sr. dr. Victor dos Santos, ambos por 295 votos.

## Assembléa Geral da Companhia de Salamanca

Sob a presidencia do sr. Bernardo Pinto Avides, representando o Banco Alliança, e sendo secretario o sr. Antonio Simões Lopes, reuniu no dia 18 em sessão ordinaria a assembléa geral da Companhia das Docas do Porto e Caminhos de ferro Peninsulares.

O fim da reunião foi a apresentação do relatorio da direcção e parecer do conselho fiscal respeitantes ao anno findo, sendo esses documentos aprovados, depois de alguma discussão.

Seguidamente reuniu, extraordinariamente, a mesma assembléa geral, sendo resolvido que se aprovasse a emissão das obrigações do 1.<sup>º</sup> e 2.<sup>º</sup> graus.

Procedeu-se depois á eleição dos corpos gerentes para o futuro anno, sendo reeleitos todos o cavalheiros que faziam parte da gerencia do anno findo.

## PARTE OFICIAL

Ministerio das Obras Publicas Commercio e Industria

Direcção Geral das Obras Publicas e Minas  
Repartição de Obras Publicas

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente o requerimento, datado de 27 de dezembro de 1899, da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes e da dos Caminhos de ferro Meri-

dionas, ha por bem conceder a auctorisação, que pedem, para a transferencia da concessão da construcção e exploração do caminho de ferro de Vendas Novas a Sant'Anna, sobre a base constante do projecto de contracto, a que se refere a parte final do mencionado requerimento, nos termos n'ella expressos, e em harmonia com a legislação em vigor e com os preceitos estabelecidos nos estatutos das duas companhias, sendo condição essencial da transferencia a aceitação das clausulas seguintes :

1.<sup>a</sup>—A linha de Vendas Novas a Sant'Anna será dotada com o indispensavel material circulante privativo, nos termos das condições 1.<sup>a</sup>, 14.<sup>a</sup> 40.<sup>a</sup> e 41.<sup>a</sup> do alvará de concessão de 13 de dezembro de 1888;

2.<sup>a</sup>—A linha, de que se tracta, terá a sua inserção na linha de Leste, na direcção do Norte, como o preceitua o referido alvará, sendo porém a Companhia Real auctorizada a estabelecer outra ligação na direcção do Sul sem prejuizo da primeira;

3.<sup>a</sup>—As tarifas dos precos de conduçao para passageiros, gado e mercadorias, na referida linha serão fixados por accordo entre o governo e a companhia, e só entrarão em execução depois de expressamente auctorizadas pelo governo;

4.<sup>a</sup>—Os contractos particulares destinados a reduzir os precos das tarifas na linha de Vendas Novas a Sant'Anna, não poderão ser postos em execução sem prévia e expressa approvação do governo;

5.<sup>a</sup>—Continuam em vigor os preceitos estabelecidos na clausula 42.<sup>a</sup> do alvará de 13 de dezembro de 1888, pelo qual assiste ao governo o direito do resgate da mesma linha, e os demais preceitos do mesmo alvará, e, bem assim, os da portaria de 16 de dezembro de 1889, em tudo quanto não seja alterado ou modificado pelas presentes clausulas;

6.<sup>a</sup>—Será feita, desde já, por acordo entre a administração dos caminhos de ferro do estado e a Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, a ligação em Lisboa de todos os serviços entre as linhas exploradas por esta companhia e as do Sul e Sueste, sem dependencia das tarifas combinadas a estabelecer no futuro;

7.<sup>a</sup>—A Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes desistirá de quaequer reclamações concernentes á concessão da linha ferrea do Valle do Vouga e do respectivo ramal de Aveiro.

Paço em 11 de Maio de 1900.—*Elvino José de Sousa e Brito.*

Achando-se vago o logar de commissario régio junto á companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, e attendendo ao merecimento e mais condições que concorrem na pessoa do bacharel formado Antonio Tavares Festas: hei por bem nomeal-o para aquele cargo.

O ministro e secretario d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria, assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 23 de junho de 1900.—REI.—*Elvino José de Sousa e Brito.*

## Caminhos de ferro do Estado

### Conselho de administração

Sua Magestade El-Rei, tendo em vista as disposições do n.<sup>o</sup> 1.<sup>o</sup> da alinea a) da base 4.<sup>a</sup> da lei de 14 de junho de 1899, e attendendo á conveniencia de ser prolongada até Moura a linha de sueste: ha por bem auctorizar o conselho de administração dos caminhos de ferro do estado a proceder, no proximo futuro anno economico, á construcção, pelas forças do fundo especial de caminhos de ferro, do seu prolongamento entre Pias e Moura, nos termos do respectivo projecto e orçamento, aprovados pela regia portaria de 23 de abril do corrente anno.

Paço, em 15 de junho de 1900.—*Elvino José de Sousa e Brito.*

## Ministerio dos Negocios da Marinha e Ultramar

### Direcção Geral do Ultramar

#### 3.<sup>a</sup> Repartição

Tendo-me sido presente o regulamento por que devem reger-se a junta administrativa do caminho de ferro de Benguela, bem como a commissão executiva da mesma junta, creadas pela carta da lei de 17 de agosto de 1899: hei por bem aprovar o mencionado regulamento que consta de dezoito artigos e baixa assignado pelo ministro e secretario d'estado dos negocios da marinha e ultramar.

O ministro e secretario d'estado dos negocios da marinha e ultramar assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 23 de junho de 1900.—REI.—*Antonio Eduardo Villaça.*

## Junta administrativa do caminho de ferro de Benguela

### Regulamento da junta e da commissão executiva

#### CAPITULO I

##### Organização da junta e da commissão executiva

Artigo 1.<sup>o</sup> A junta administrativa do caminho de ferro de Benguela é composta de onze membros, a saber :

a) Um empregado superior do ministerio da marinha e ultramar, que tenha dirigido serviços de obras publicas, nomeado pelo governo;

b) Dois engenheiros, nomeados pelo governo, devendo um d'elles, pelo menos, ter pratica de construcção e administração de caminhos de ferro;

c) Um jurisconsulto, nomeado pelo governo;

d) Dois delegados do commercio da metropole;

e) Dois delegados da industria da metropole;

f) Dois delegados do commercio e da agricultura da província de Angola;

g) Um delegado dos bancos nacionaes.

§ unico. Cada um dos delegados tem o seu substituto.

Art. 2.<sup>o</sup> A junta escolherá de entre os seus membros o presidente, vice-presidente e o secretario.

Art. 3.<sup>o</sup> O vogal delegado da junta, quando por motivo justificado não puder comparecer ás sessões, é obrigado a avisar o seu respectivo substituto para tomar o seu lugar; se o impedimento fôr demorado, deverá prevenir o presidente da junta para que, até novo aviso, declarando a cessação d'esse impedimento, sejam os convites para as reuniões dirigidos directamente ao seu substituto.

§ 1.<sup>o</sup> Quando qualquer vogal delegado não comparecer durante seis sessões seguidas ás reuniões da junta, e a elles não comparecer o seu substituto, nem houver prevenido do seu impedimento o presidente da junta, considerar-se-ha vago o respectivo lugar, dando-se conhecimento ao governo para que, de acordo, com as disposições do decreto de 9 de novembro de 1899, promova a sua substituição.

§ 2.<sup>o</sup> Quando algum dos vogaes de nomeação do governo deixar de comparecer a igual numero de sessões, sem motivo justificado, será dado d'este facto conhecimento ao governo para que providencie como julgar mais conveniente quanto á sua substituição.

Art. 4.<sup>o</sup> Vagando qualquer logar de vogal, será o preenchimento da vagatura feito nos termos do decreto de 9 de novembro de 1899.

Art. 5.<sup>o</sup> A junta funcionará quando estiver reunida a maioria dos seus vogaes effectivos ou dos que os substituirem.

§ 1.<sup>o</sup> Das sessões da junta lavrar-se-hão actas, que serão assinadas pelo presidente e por dois dos vogaes.

§ 2.<sup>o</sup> Das actas da junta serão enviadas copias ao governo.

Art. 6.<sup>o</sup> Como delegação da junta haverá uma commissão executiva, composta de cinco membros, nomeados pelo governo de entre os vogaes d'ella, devendo entrar na sua constituição um dos engenheiros e o jurisconsulto, e sendo presidente d'ella o funcionario a que se refere a alinea a) do artigo 1.<sup>o</sup>

§ unico. O governo fixará a gratificação que devam perceber os membros da commissão executiva.

#### CAPITULO II

##### Attribuições da junta

Art. 7.<sup>o</sup> A junta terá as seguintes attribuições :

a) Gerir o fundo especial a que se refere o § 1.<sup>o</sup> do artigo 1.<sup>o</sup> da lei de 17 de agosto de 1899, devendo submeter á approvação do governo o melhor sistema de deposito e collocação das diferentes receitas que contituem o mesmo fundo e da sua sucessiva applicação, bem como quaequer operações financeiras que entenda dever realizar.

b) Propôr ao governo a organização dos serviços necessarios para a administração, estudo, construcção e exploração do caminho de ferro, dos ramaes ou estradas que dêem serventia á linha principal e demais obras e bem assim a organização dos quadros do pessoal administrativo, technico e auxiliar e seus vencimentos.

c) Submeter á approvação do governo :

1.<sup>o</sup> Os projectos das secções de construcção, horarios definitivos e tarifas;

2.<sup>o</sup> Quaequer projectos que lhe pareçam convenientes para o melhor aproveitamento e valorisação dos terrenos marginaes da linha ferrea;

3.<sup>o</sup> Os planos de colonisação dos terrenos servidos pelo caminho de ferro e respectivos orçamentos, nos termos da legislacão applicavel;

d) Propôr a diminuição ou suspensão dos impostos especiais

a que se referem os alíneas *a*) e *b*) da base 1.<sup>a</sup> da lei de 17 d'agosto de 1899 quando houver excesso de receita durante a construção do caminho de ferro;

*e*) Formular e submeter á aprovação do governo os regulamentos necessários para a execução da mencionada lei.

Art. 8.<sup>a</sup> A junta poderá delegar na comissão executiva as atribuições mencionadas no art. 7.<sup>a</sup>, não podendo, porém, ser submetidos ao governo sem a sua aprovação:

1.<sup>a</sup> Os regulamentos que se refiram á gerencia financeira, segundo a alínea *a*) do art. 7.<sup>a</sup>; os regulamentos da organização dos serviços técnicos, e bem assim quaisquer alterações ao presente regulamento;

2.<sup>a</sup> Os projectos das secções de construção, de tarifas definitivas e em geral os de quaisquer obras ou despesas superiores a 10.000\$000 réis;

3.<sup>a</sup> Os planos de colonização;

4.<sup>a</sup> As propostas para a diminuição ou suspensão dos impostos especiais a que se referem as alíneas *a*) e *b*) da base 1.<sup>a</sup> da lei de 17 de agosto de 1899.

Art. 9.<sup>a</sup> A junta é obrigada a prestar anualmente contas da sua gerencia ao tribunal de contas.

### CAPITULO III Da comissão executiva

Art. 10.<sup>a</sup> Além das atribuições que especialmente lhe forem delegadas pela junta, ou que constarem dos diferentes regulamentos aprovados pelo governo, compete á comissão executiva:

1.<sup>a</sup> Organizar e dirigir os diversos ramos de serviço, conforme os regulamentos em vigor;

2.<sup>a</sup> Preparar e informar processos e regulamentos;

3.<sup>a</sup> Propôr ao governo a nomeação e demissão dos engenheiros, chefes da contabilidade e outros empregados superiores;

4.<sup>a</sup> Nomear e demittir os demais empregados;

5.<sup>a</sup> Aplicar as penas disciplinares de reprehensão e suspensão;

6.<sup>a</sup> Arrecadar e aplicar as receitas;

7.<sup>a</sup> Autorizar as despesas não superiores a 10.000\$000 réis, conforme o disposto no n.<sup>a</sup> 2.<sup>a</sup> do art. 8.<sup>a</sup>

8.<sup>a</sup> Correspondêr-se com as diferentes repartições e autoridades, devendo a sua correspondência tanto postal, como telegraphica, ser considerada de serviço público.

Art. 11.<sup>a</sup> O presidente da comissão executiva representa esta nas relações com o governo e na correspondência com quaisquer repartições, bem como com os delegados técnicos ou outros da junta em África.

§ único. Na ausência ou impedimento do presidente, a comissão executiva escolherá o vogal que a deve representar para os alludidos efeitos.

Art. 12.<sup>a</sup> A comissão terá sessões ordinárias semanaes e as extraordinárias que as necessidades do serviço requererem.

§ único. O presidente e vogais deverão comparecer diariamente na secretaria para o regular desempenho das funções que lhes incumbem.

Art. 13.<sup>a</sup> O presidente da comissão executiva e os vogais, juríscrito e engenheiro, não poderão acumular os serviços d'esta comissão com outros lugares, cujas funções possam prejudicar o desempenho regular d'aquelles serviços.

Art. 14.<sup>a</sup> A comissão executiva distribuirá entre os seus vogais os diferentes serviços, não podendo, porém, ser tomada nenhuma resolução que importe para ella responsabilidade, se não em reunião da mesma comissão.

Art. 15.<sup>a</sup> O quadro dos empregados da secretaria da comissão executiva será fixado, com aprovação do governo, quando a organização dos diversos serviços em África permitir melhor avaliar a importância e extensão dos serviços a cargo da mesma secretaria.

Provisoriamente será constituído por:

1 empregado encarregado do serviço de contabilidade

1 empregado encarregado do serviço de expediente

2 amanuenses

1 servente.

Art. 16.<sup>a</sup> Haverá em Benguela um engenheiro director, subordinado á comissão executiva, representando-a em todos os actos e superintendendo em todos os serviços técnicos, administrativos e financeiros.

§ único. As suas atribuições serão definidas em regulamento especial.

Art. 17.<sup>a</sup> Todo o pessoal, que servir ás suas ordens, será por elle requisitado, á proporção das necessidades e desenvolvimento dos trabalhos.

### CAPITULO IV

#### Do fundo especial

Art. 18.<sup>a</sup> O fundo especial a que se refere o § 1.<sup>a</sup> do art. 1.<sup>a</sup> da lei de 17 d'agosto de 1899 será constituído pelas seguintes receitas:

*a*) Sobretaxa de 6 por cento *ad valorem* na exportação da borracha pelas alfandegas dos distritos de Benguela e de Mossamedes e delegação aduaneira de Novo Redondo; ficando sujeita a igual tributação a borracha despachada em transito n'estas alfandegas para qualquer porto da província;

*b*) Sobretaxa de 3 por cento *ad valorem* na exportação da borracha pelo porto de Loanda, quer em transito para os portos da província, quer com destino a quaisquer outros portos;

*c*) Produto do imposto sobre o álcool e aguardente, produzidos ou importados nos distritos de Loanda, Benguela, Mossamedes e Lunda, líquido de despesas de fiscalização e cobrança, e deduzida a parte d'esta receita que houver de ter applicação especial nos termos da correspondente legislação;

*d*) Produto líquido do imposto de 10 réis por kilogramma de algodão em rama ou caroço, consumido pelas fábricas do reino ou das ilhas adjacentes, deduzida a parte d'esta receita que houver de ter applicação especial nos termos da legislação respectiva;

*e*) Excesso de rendimento das alfandegas do distrito de Benguela sobre a média calculada pelos rendimentos cobrados pela alfandega da capital d'aquelle distrito nos annos civis de 1894 a 1898, excluídas para este efeito as receitas que forem cobradas em virtude dos impostos a que se referem as alíneas *a*) e *c*);

*f*) Rendimento líquido da parte do caminho de ferro que fôr explorada, enquanto durar a construção;

*g*) Productos da venda, arrendamento ou aforamento, nos termos da legislação aplicável, dos terrenos marginais à linha ferrea, em uma zona de 2 quilómetros para cada lado da mesma linha.

§ 1.<sup>a</sup> As receitas enumeradas nas alíneas *a*), *b*) e *c*) serão arrecadadas nos cofres da fazenda da província de Angola, e escripturadas na conta especial de caminho de ferro de Benguela, com discriminação das respectivas proveniências.

§ 2.<sup>a</sup> As receitas referidas nas alíneas *a*) e *b*), serão postas á ordem da comissão executiva nos cofres districtaes até o dia 20 do mês seguinte áquelle em que fôrem cobradas, dando-se conta á mesma comissão, por intermedio do seu delegado em Benguela, do apuramento respectivo.

§ 3.<sup>a</sup> As cobranças das receitas a que se referem as alíneas *c*), *d*) e *g*), serão reguladas em diplomas especiais.

§ 4.<sup>a</sup> Far-se-ha mensalmente a liquidação provisória do rendimento, a que se refere a alínea *e*), bem como a entrega do respectivo saldo, se o houver, devendo a liquidação definitiva fazer-se no fim de cada anno económico.

Para os efeitos do disposto n'este parágrafo, a média do rendimento das alfandegas do distrito de Benguela, é computada, nos termos da mesma alínea *e*), em 30.000\$000 réis mensais.

§ 5.<sup>a</sup> Quando o rendimento bruto da parte do caminho de ferro já construída não fôr suficiente para ocorrer ás despesas de exploração, será a diferença satisfeita pelo fundo especial.

Secretaria d'estado dos negócios da marinha e ultramar, em 23 de junho de 1900. — *Antonio Eduardo Villaça*.

### Ministerio dos Negócios da Fazenda

#### Secretaria geral

Parecendo mais conveniente que o imposto especial de 10 réis por kilogramma de algodão em rama ou caroço, consumido pelas fábricas do reino e das ilhas adjacentes, cujo produto nos termos da letra *D* da base 1.<sup>a</sup> annexa á lei de 17 de agosto de 1899, constitue parte de fundo especial destinado á construção do caminho de ferro desde o littoral do distrito de Benguela até a fronteira leste da província de Angola, dê entrada na caixa geral de depósitos, á proporção que o algodão fôr sendo recebido pelas diversas fábricas e não de seis em seis meses, depois de cobrado cumulativamente com a contribuição industrial que competir a cada um dos recebedores do produto;

Considerando que do pagamento immediato e directo do imposto na caixa geral de depósitos se evitam despesas de cobrança que, pelo sistema de regulamento de 3 do mês passado, seriam inevitáveis:

Hei por bem determinar que o mesmo regulamento seja substituído pelo seguinte:

Artigo 1.<sup>a</sup> O algodão em rama ou em caroço, que fôr despachado para consumo nas alfandegas do continente do reino e das ilhas adjacentes, não poderá sahir das respectivas casas fiscais, sem que se mostre pago o imposto especial de 10 réis por kilogramma, estabelecido pela letra *D* da base 1.<sup>a</sup>, annexa á lei de 17 de agosto de 1899 e nos termos do artigo seguinte:

Art. 2.<sup>a</sup> Effectuado qualquer despacho de algodão em rama ou caroço, a alfandega onde elle se realizar preencherá uma guia de tres talões, conforme o modelo que faz parte d'este decreto, guia em que será indicado o recebedor do producto, a quantidade do gênero e a importância do imposto especial.

*a*) Um dos talões (n.<sup>a</sup> 3) será enviado logo *ex-officio*, pela casa

fiscal, á junta administrativa do caminho de ferro de Benguela; b) A guia com o talão n.º 2 será entregue á parte para esta efectuar o pagamento do imposto na caixa geral de depositos ou na respectiva delegação. A caixa, efectuado o pagamento, restituirá ao apresentante o talão n.º 2 com o recibo do pagamento. Este recibo será apresentado na alfandega e sem elle não poderá ter saída a mercadoria despachada e ficará junto ao processo do despacho;

c) O talão n.º 1 pertence á alfandega. A guia fica na caixa geral de depositos ou respectiva delegação.

Art. 3.º As quantias pagas nos termos do artigo antecedente ficam depositadas á ordem da junta administrativa do caminho de ferro de Benguela, para os efeitos da lei de 17 de agosto de 1899.

§ unico. A caixa geral de depositos enviará á dita junta, todos os meses, nota da importancia das receitas que tiver arrecadado d'esta proveniencia, designando-se a importancia e numero de cada guia e casa fiscal que a tiver expedido.

Os ministros e secretarios d'estado dos negócios da fazenda, e da marinha e ultramar, assim o tenham entendido e facam executar. Paço, aos 11 de junho de 1900. — REI. — Manuel Affonso de Espregueira — Antonio Eduardo Villaça.

## TARIFAS DE TRANSPORTE

Repartimos hoje pelos nossos assignantes uma nova edição da tarifa especial L. n.º 3 de grande velocidade que regula os preços dos bilhetes na linha de Cascaes.

Os preços e condições nada alteram do que está em vigor, excepto em dois pontos que originaram a reforma d'esta tarifa: — a imposição de uma multa, ainda assim bem suave, de 25 p. c., aos que se pretendem subtrair ao pagamento do seu transporte, quer viajando sem bilhete e sem avisar o chefe da estação ou o revisor, quer, nas mesmas circunstâncias, ocupando lugar de classe superior á do bilhete que tomaram.

E' triste que a companhia, tendo estabelecido um regimen de perfeita liberdade nos seus comboios, se veja forçada a restringir-a para se defender de contravenções e abusos propositados que a prejudicavam.

Numerosos passageiros havia que, por esperteza ou não tomavam bilhete ou o tomavam de 3.ª classe indo para a 2.ª e até para a 1.ª

No verão passado, n'uma carruagem de 1.ª, cheia, vimos nós que á mais de metade dos passageiros, teve o revisor de passar bilhete de cobrança supplementar, porque, ou não tinham bilhete ou o apresentavam de 3.ª!

Comprehende-se quanto transtorno isto causa á regularidade do serviço, mesmo porque a demora que origina na revisão de uma só carruagem, n'este caso, impedia que outra ou outras, onde eguaes factos se davam, fosse revisada e assim os espertos... passavam.

Veremos se também lhes passa agora o mau costume, com a nova tarifa.

## BILHETES PARA PARIS

Com o numero passado distribuimos o prospecto da companhia real, dando os preços, condições e detalhes dos novos serviços, tanto de comboios como de bilhetes simples e ida e volta, criados para Paris, por motivo da exposição mas que ficarão de uma forma efectiva no futuro.

Hoje annexamos ao nosso jornal as tarifas: P. H. F. 1 — Bilhetes simples de Lisboa, Entroncamento e Pampilhosa para Bayonna, Bordeus e Paris.

P. H. F. n.º 2 — Bilhetes de ida e volta entre os mesmos pontos com redução que regula por uns 20 por cento.

Vários assignantes nos teem perguntado como se entende a validade de 30 dias d'estes bilhetes, isto é, se os 30 dias se contam de estada em Paris, se desde a partida até a chegada, ou se desde o dia de ida até o dia de regresso. A tarifa não explica este ponto, mas cremos poder assegurar que se deve contar do dia da compra do bilhete até o dia de regresso, ambos inclusivé, isto é, que um bilhete comprado no dia 8 de julho, por exemplo, de Lisboa para Paris, pode servir para sahir d'aquella cidade para Lisboa pelo ultimo comboio internacional (isto é, o da noite) do dia 6 de agosto, visto o dia de julho ter 31 dias.

Mais facil teria sido que os bilhetes fossem válidos por um dia, mas não o são.

Note-se que, n'este caso, utilizando o bilhete para a volta só no ultimo dia, o viajante perde a faculdade de se deter em transito, devendo vir directamente á estação d'origem do bilhete.

Muitos dos nossos assignantes nos teem consultado sobre se de Madrid para Paris tambem ha bilhetes de ida e volta, porque desejam fazer a viagem pela capital da Hespanha.

Podemos informar-los de que as companhias hespanholas (Norte, Alicante, Andaluzes, Cáceres, Oeste, Salamanca, Orense-Vigo, Santiago, Zafra, etc.) combinaram uma tarifa muito original (e um pouco complicada) para bilhetes de ida e volta, 2.ª e 3.ª classes só, de qualquer estação ás fronteiras de Hendaya e Cerbère.

Esta tarifa parte da base de 15 centimos por quilometro (ida e volta) em 2.ª e 9 centimos em 3.ª classe e sobre esta base é feito um progressivo desconto segundo o percurso é maior.

Applicando o caso a um bilhete de 2.ª de Madrid a Hendaya, temos que o seu preço será 53,10 pesetas, ou uns 1000 réis, ida e volta, o que é realmente barato, representando mais de 64% de abatimento.

Estes bilhetes valem por 30 dias e podem ser prorrogados por mais 15, pagando-se 10% do seu custo, ou á ida ou ao regresso, na fronteira, dentro dos 15 dias porque se pede a prorrogação.

Dão tambem a faculdade de paragem em todas as estações de transito, o que é uma grande comodidade.

Ha tambem bilhetes de banhos válidos por 30 dias, para San Sebastian, onde se podem tomar bilhetes para Hendaya. O preço é 52,85 pesetas.

Quanto ás linhas francesas, pedimos já informações sobre se ha algum serviço de bilhetes por preços reduzidos, mas cremos que nada ha além da redução concedida aos portadores dos bons da exposição.

As companhias fizeram acordo nesse sentido para promover a emissão d'esses titulos, e só naturalmente quebrarão esse acordo se os bons se esgotarem, o que não será para extranhar.

Esses titulos dão a vantagem de se realizar a viagem de qualquer estação a Paris e volta com 33% de redução, 20 entradas na exposição e direito a varios premios em sorteios que se tem efectuado seis vezes por anno e concluem no anno corrente.

## AUTOMOBILISMO

A primeira das nossas gravuras reproduz o omnibus a vapor da Liquid Fuel Engineering C.º usado na Belgica. Tem, como se vê, tres compartimentos um para 12 lugares, fechado, na parte posterior; outro mé-

dio para 8 logares, aberto; outro na parte anterior para 2 passageiros, para o machinista e fogueiro.

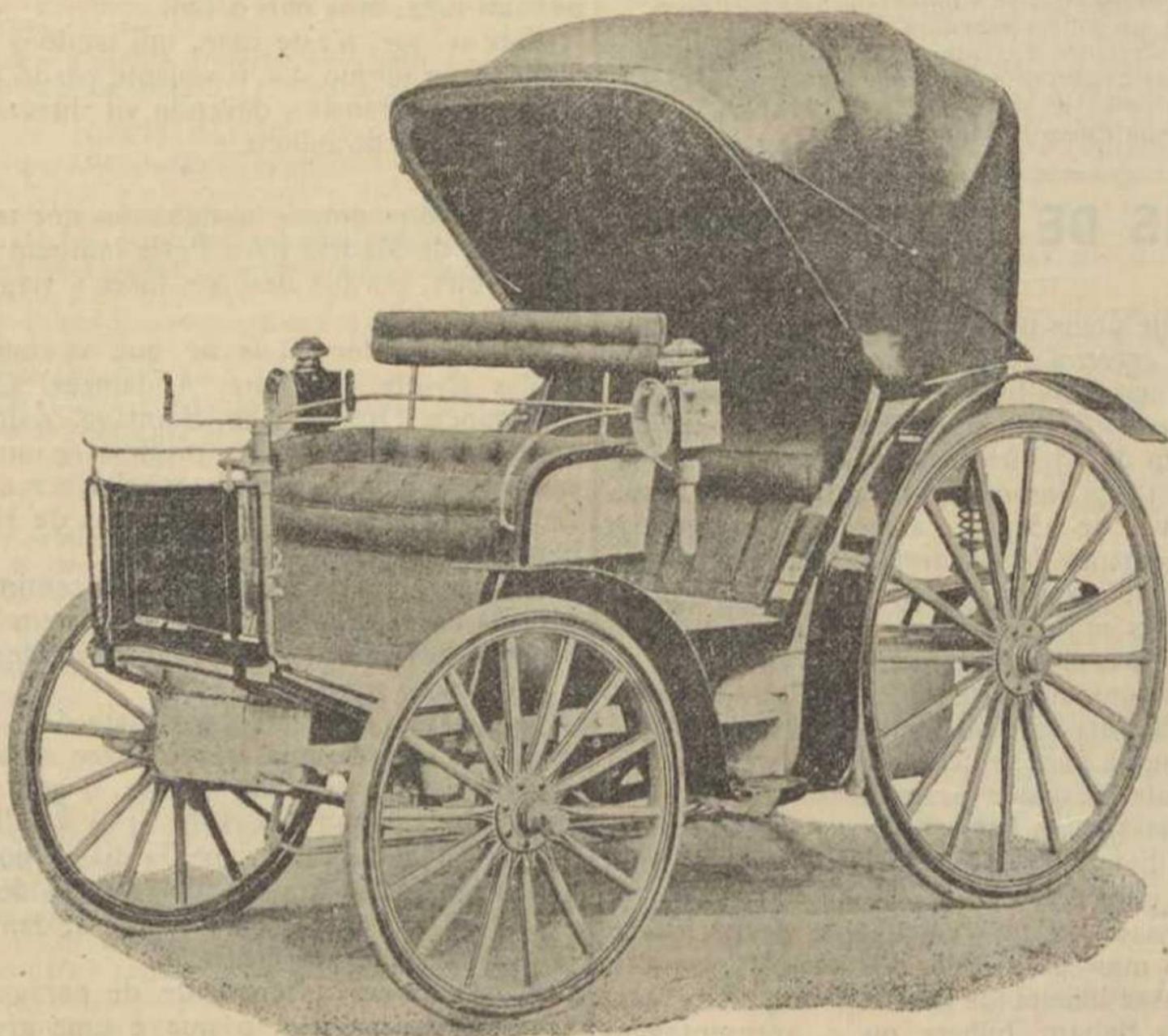
Assenta sobre quatro rodas, formando o primeiro par um jogo deanteiro bastante movel.

A caldeira é do sistema *Lifu* muito original e interessante. Ha um toro disposto horizontalmente a que se liga um grande numero de tubos os quaes, depois de se inflectirem em anglo recto, sobem verticalmente e vão inserir-se n'um outro toro de diametro menor, colocado superiormente. O conjunto de tubos, que comunicam os dois toros, dão lhe a apparencia d'um cilindro.

\*  
Um outro exemplo de automovel a petroleo é o da figura segunda que extrahimos igualmente da obra citada de Gerard Lavregne, a carruagem da *The motor manufacturing C°*.

Tem um porte elegante e commodo. Com uma forma muito proxima da das carruagens ordinarias, logo se vê todavia que não é destinada a ser tirada por cavallos.

O seu motor tem dois cilindros horizontaes, cujas manivellas estão dentro d'um resguardo (*carter*) d'onde



Carruagem a petroleo

O toro superior serve de reservatorio de vapor, o inferior de reservatorio da agua a vaporisar.

O aquecimento é feito por lampadas de petroleo n'uns bicos que recordam os de Bunson para gaz.

A entrada do petroleo regula-se automaticamente pela pressão do vapor como n'um thermo-regulador.

Sobre o bico ha um reservatorio lenticular com matérias que absorvem o calor e convertem em vapores o petroleo liquido antes de entrar no bico, ou cedem o calor preciso para este se accender quando se tenha apagado accidentalmente.

A superficie d'aquecimento é relativamente avultada: 7,5 metros quadrados.

O motor tem dois cylindros desiguales, dispostos horizontalmente. Tanto as manivellas como as guias, hastes, excentricos e transmissões são devidamente resguardados e lubrificados, movendo-se dentro de caixas de oleo em que a agua dos cylindros não pôde penetrar. A distribuição é feita por gavetas cylindricas. Esta machina é tambem do typo *Lifu*.

O omnibus atinge a velocidade de 19 kilometros por hora caminhando em patamar, mas só 6,5 kilometros em rampas de  $\frac{1}{10}$ .

saihe a arvore parallelia ao eixo traseiro, em que se chavetou um pequeno volante que fica entre as rodas sob o leito.

Tem tambem um parafuso-sem-fim d'entro de outro resguardo a oleo, com as rodas para a mudança de velocidade, as quaes estão sobre um veio longitudinal que transmitte o movimento da arvore motora á transversal por meio de carretes, que dão o movimento para traz ou para deante.

Está sob a caixa igualmente a cadeia com que se transmite o movimento ao diferencial do eixo posterior motor.

A direcção é dada pelo sistema de eixo partido ou melhor de eixo articulado. A alavanca que une os tirantes dos eixos é munida d'uma porca movel ao longo d'um parafuso longitudinal.

O caixilho é de ferro em cantoneira e assente sobre os eixos das rodas de transporte por 4 pares de molas ordinarias em escama.

A caixa é tambem apoiada em molas em helice o que dá muita flexibilidade ao systema e um movimento suave.

E' a nossa terceira figura um phaeton electrico *Columbia* construido pela *Pope manufacturing C.<sup>o</sup>* de Hartford, nos Estados Unidos da America.

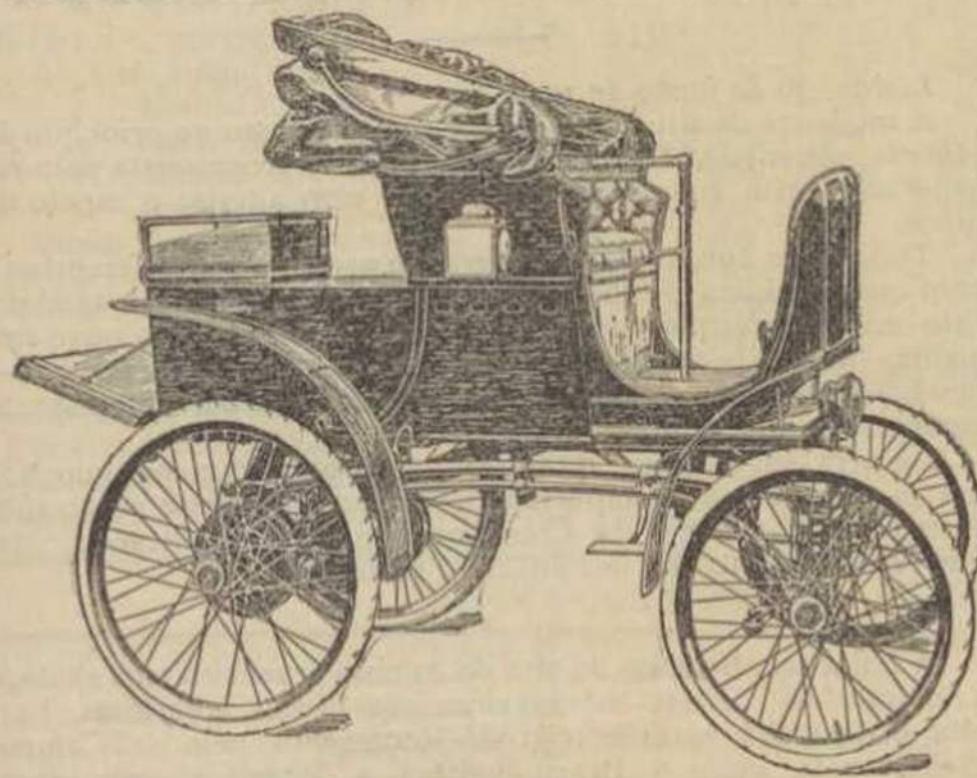
As rodas são como as das bicicletas com raios de arame tangentes, trabalhando á tracção. Tem 90 c. de diâmetro as trazeiras, 80 as dianteiras e cintas de cauchuc tubulares.

Os attrictos principaes são diminuidos pelo conhecido processo do rolamento sobre espheras.

O caixilho é feito de tubos de aço nickel ou simples ou duplos, como nos frechaeis em que se caldearam dois um contra outro em diferentes pontos.

O tubo dianteiro sustenta uma clavija horizontal que pôde oscillar livremente n'um plano vertical; o posterior supporta o motor e o eixo.

Emprega accumuladores cujas laminas positivas são as da formaçao Planté, e têem a capacidade a 70 amperios-hora, no regimen de descarga média de 25 amperios com o peso de 160 kig., o que é bastante para um percurso de 50 km. em boas estradas.



Phaeton electrico

O motor é do sistema Eddy de armação tetrapolar, que pesa 57 kig., dá 10.000 voltas por minuto a 75 voltios ou quasi dois cavallos-vapor. Pôde fornecer o dobro durante meia hora.

O seu rendimento é de 80 %; contando com as transmissões o rendimento fica em 72 %.

Pôde obter-se velocidades differentes ligando de modos diversos as baterias de accumuladores e os inductores.

Parece ser o melhor carro electrico conhecido. Só ha defeitos no accumulador.

Nada esqueceu. Ha uma lampada electrica especial para poder examinar de noite qualquer defeito; ha sinalaes bem apparentes para evitar enganos nas ligações dos conductores da corrente. etc.

São todavia caros ainda.

A companhia fabrica tres typos. O da nossa figura tem só dois logares para a frente e o seu motor dá 2 cavallos-vapor proximamente o que parece pouco.

A arvore motora é animada por intermedio de dois pares de engrenagens reductoras, sendo a ultima a coroa dentada do differencial.

Pôde ter 4 velocidades segundo o agrupamento que se dá ás baterias de accumuladores dividido em 6 grupos de 7 elementos.

Com a velocidade de 19,6 km. por hora o consumo é de 35 amperios em patamar.

A caixa assenta sobre molas de folha de escama. Pesa tudo 1.300 kig. com os seus 4 passageiros.

E' muito original o freio de coroa *Columbia*. Não tem freio electrico.

## A nova linha da Bahia dos Tigres

O *Temps* desvendou o segredo sobre as combinações de Cecil Rhodes a respeito do caminho de ferro transversal d'Africa a que já aqui nos temos referido.

Dizia esse jornal de Paris:

Já assinalámos, em tempo competente, a convenção de 28 de outubro de 1899 entre o governo alemão e a *British South Africa Company*, negociação que Cecil Rhodes veiu ultimar pouco depois a Berlim. Essa convenção não foi publicada; mas são hoje conhecidas algumas das suas clausulas e uma d'ellas é que o caminho de ferro entre *Great Fish Bay* na colonia portugueza d'Angola, e *Otavi*, no Damaraland alemão, para a construcção do qual se constituiu um syndicato anglo-germanico, não será mais que a primeira parte de uma grande linha destinada a atravessar todo o territorio alemão no sudoeste africano e a ir terminar no Transvaal. Segundo diz o correspondente do *Times* em Berlim, foi tratado que essa linha percorreria através de toda a colonia alemã.

A linha de *Great Fish Bay* (um pouco ao sul de Mossamedes) a *Otavi* (no 20.<sup>o</sup> grau de latitude sul) não é, pois, senão o começo d'uma grande linha ferrea desde a costa d'Africa banhada pelo Atlântico a Johanesburgo ou Pretoria.

A convenção de 28 d'outubro de 1899 estipula que, logo que esteja concluída, os direitos alfandegarios impostos por Portugal, Alemanha e Inglaterra, cujos territorios ella atravessa, não excederão um total de 3 % ou seja 1 % em cada uma das respectivas colonias. Cecil Rhodes, para isso, conseguiu obter não só o assentimento do governo alemão, mas também o do governo português.

A companhia formada para a construcção da linha ferrea de *Great Fish Bay* a *Otavi*, que é o centro dos jazigos de minério de cobre alemães é exclusivamente anglo-germanica. Um dos seus directores é o consul geral d'Inglaterra em Berlim, mr. Schwabach, que representa no conselho d'administração a casa Bleichröder.

Em summa: estamos admirando uma grande empresa do governo alemão para valorizar a sua colonia, ligando-a aos caminhos de ferro ingleses do sul d'Africa. Cecil Rhodes não perdeu o seu tempo em Berlim, quando ahi esteve, antes da guerra anglo-transvaaliana.

A tal *Great Fish Bay* é a nossa Bahia dos Tigres.

## PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

*Paris-Exposition*. — Pela acreditada casa Aillaud & Comp.<sup>a</sup>, livreiros editores, de Lisboa, foi-nos oferecido um exemplar d'este excellente guia que a casa Hachette & C.<sup>a</sup>, de Paris, acaba de pôr em venda pela modica quantia de 1 franco e 50 centimos, e que é o melhor companheiro para quem se destina a visitar a grandiosa cidade e sua feira.

O *Paris-Exposition* não só dá, por uma forma methodica e clara, a descripção completa, acompanhada de numerosissimas gravuras, de tudo que o visitante tem que ver em Paris, e seus arredores, como é um guia minucioso de toda a exposição, em todos os seus detalhes, com as mais interessantes informações, os mais claros mappas e plantas.

Entre estes notaremos uma novidade, bem achada, interessantissima; as plantas de orientação do alto dos monumentos — torre Eiffel, Bastilha, arco do Triunfo e Pantheon.

A todos succede, ao chegar a estas elevações, desejarem saber quaes são os pontos que avistam a distancia, os edificios que se destacam da massa de casaria, os campos, os montes. Pois com estes planos de orientação tudo se sabe, sem haver que perguntar ou que estudar topographia local.

Outra vantagem do livro são os numerosos brindes e abatimento de preços de entradas em theatros e compra de objectos varios, que são concedidos aos compradores do *Paris-Exposition*, o que vale mais que o custo do livro, representando ainda lucro para o comprador.

## FALTA DE ESPAÇO

Por este motivo que se tornou enormemente extraordinário n'este numero, apesar de o darmos quasi todo em corpo 8, temos que retirar a continuação do *Guia da Viagem a Paris* que irá no proximo numero, e outros muitos artigos e noticias e alguns annuncios.

## CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

### Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

#### Convocation des obligataires

M. M. les obligataires de la Compagnie Royale des Chemins de fer Portugais sont convoqués en assemblée générale ordinaria, savoir:

Les porteurs d'obligations privilégiées de premier rang 3 % et 4 %, pour le lundi 23 juillet 1900, à 4 heures de relevée, salle des Agriculteurs de France, rue d'Athènes n.º 8, à Paris.

Les porteurs d'obligations privilégiées de premier rang 3 % (émission 1886 Beira (Baixa) et 4 1/2 %, pour le jeudi 19 juillet 1900, à 4 heures de relevée, Neue-Nainzerstrasse, n.º 59, à Frankfurt-sur-le-Mein.

#### ORDRE DU JOUR

Présentation du rapport du comité de Paris; nomination d'administrateurs.

Tous les obligataires, possédant ou représentant au moins vingt-cinq obligations privilégiées de premier rang, ont le droit de faire partie de l'Assemblée générale, en déposant leurs titres à l'une des caisses suivantes: En Portugal:

Aux caisses de la compagnie, à Lisbonne.

Aux caisses des établissements suivants:

Banco de Portugal, Banco Lisboa e Açores, Banco Commercial de Lisboa, Banco Allianca, Banco Commercial do Porto, Credit Franco-Portugais et Monte-Pio Geral.

En France:

Aux caisses du Comité de Paris, 28, rue de Châteaudun, à Paris.

Aux caisses des établissements suivants:

Banque Internationale de Paris, Banque de Paris et des Pays Bas, Banque Parisienne, Comptoir National d'Escompte de Paris Crédit Foncier de France, Crédit Industriel et Commercial, Crédit Lyonnais, Société Générale pour favoriser le développement du Commerce et de l'Industrie en France et Société Lyonnaise de Dépôts de comptes courants et de Crédit Industriel.

A Londres:

Aux caisses de M. M. Glyn, Mills, Currie and C.º

En Allemagne:

Aux caisses de la Bank fur Handel und Industrie à Berlin, Darmstadt et Francfort-sur-le-Mein.

En Belgique:

Aux caisses de la Banque Liégeoise et de la Caisse Générale de Reports et de Dépôts.

Les cartes d'admission seront délivrées, en raison de ces dépôts, par le Comité de Paris, 28 rue de Châteaudun, à Paris.

Paris, 15 Juin 1900.

*Le Comité de Paris*

### Companhia dos caminhos de ferro portuguezes da Beira Alta

Os srs. portadores de obrigações d'esta companhia, são avisados que a partir de 1 de julho proximo, será paga uma primeira prestação de n.º 261, impostos deduzidos sobre o coupon n.º 21.

O pagamento effectuar-se-ha á vista do dito coupon, o qual será carimbado da seguinte maneira «Payé 1f,50».

Segundo decisão da camara dos corretores da praça de Paris, a partir da mesma data, a declaração actualmente feita no boletim oficial, será substituida pela seguinte: «ex-coupon n.º 21 estampillé de 1f,50».

Os coupons serão pagos e carimbados, em Lisboa, na séde da companhia, rua Victor Cordon n.º 1; em Paris, no Comptoir National d'Escompte, 14, rue Bergère; em Londres, na casa Champlin, Milne, Grenfell & C.º Limited, Princes Street, 630.—O conselho de administração.

### Companhia Real dos Caminhos de ferro através de África

Tendo-se procedido ao sorteio das obrigações a amortizar em 1 de julho de 1900, conforme o disposto no título 4º dos estatutos, coube a sorte nos n.ºs 2.736, 3.321, 3.356, 7.940, de réis 450\$000, e 14.357, 15.059, 17.512, 19.624, 19.684, 24.154, 31.784, 33.211, 34.360, 37.859, 38.722, 43.124, 45.012, 46.532, 46.817, 47.622, 48.006, 53.895, 55.084, 56.451, de 90\$000 réis.

O pagamento do coupon e dos títulos com os números mencionados será feito no dia 1 de julho de 1900.

No Porto, na séde da companhia, rua de Bellomonte, n.º 49.

Em Lisboa, no London and Brazilian Bank Limited.

Em Londres, no Capital and Comities Bank Limited.

Em Amsterdam, em casa dos srs. Westerdorp & C.º

Em Bruxelas, em casa dos srs. J. Mathieu & Fils.

Sendo este o ultimo coupon anexo ás obrigações, a entrega da nova folha de coupons será oportunamente anunciada pelos jornais das diversas praças, onde é obrigatório o pagamento.

Porto, 21 de junho de 1900.—Pela companhia real dos caminhos de ferro através de África, o presidente do conselho de administração—*Carlos Lopes*.

## BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

*Lisboa, 30 de junho de 1900.*

A mudança de situação política que se operou no princípio da semana, substituindo-se no poder o partido progressista pelo regenerador, nem sobressaltou a finança nem alterou o estado da praça.

Tudo ficou como estava, em grande parte pelo indifferentismo com que o público já olha estas coisas — por descrença e também pelo não te rales português bastante também porque o novo ministro, — novo nas cadeiras do poder e no ministerio da fazenda — tem bons créditos e anima esperanças de que será um circumspecto gerente dos dinheiros do tesouro.

A guerra sul-africana, quasi terminada ou pelo menos concluída as operações mais importantes, perdeu de interesse sendo substituída pela questão da China que ameaça complicar-se, mas que por enquanto não nos afecta directamente.

A influência benéfica da alta do cambio brasileiro tem ajudado a manter as divisas estrangeiras aos preços anteriores. Esta alta é devida à apresentação do orçamento pelo sr. Campos Salles pelo qual o Brasil voltará a fazer os seus pagamentos em ouro no estrangeiro; os 15 p. c. em ouro dos direitos das alfândegas são elevados a 25 p. c. em ouro; as receitas em ouro montam a 58.860 contos de réis, e as despesas em ouro sobem a 35.799 contos, o que dá a diferença de 23.000 contos; as receitas em papel montam a 284.367 contos, e as despesas em papel sobem a 241.125 contos, havendo também um excedente de receitas de 43.000 contos.

Esta boa feição das finanças brasileiras ameaça, porém, afetar os exportadores da borracha, e das praças do Pará e Manaus já nos vem notícias de próximas quebras de casas importantes, e crise ameaçadora.

Na nossa bolsa a liquidação do fim do trimestre foi movimentada. O jogo sobre acções da Zambezia atingiu ultimamente grandes proporções, fazendo-se, porém, a liquidação do fim do mês sem dificuldades apesar das perdas sofridas pelos que jogavam na alta.

Hoje determinou-se nova baixa nos cambios, como se vê do boletim que vai em seguida. Parabéns aos que se preparam para ir ao estrangeiro, que comprarão mais barato o ouro de que precisam.

### Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres 90 d/v...	38 1/4	38 1/8	Desconto no Banco de Portugal.	
" cheque..	37 7/8	37 13/16	No mercado .....	5 1/2 0%
Paris 90 d/v.....	750	751	Agio Buenos Ayres .....	6 0%
" cheque.....	755	758	Cambio do Brazil .....	229
Berlim 90 d/v.....	304	305	Premio da libra .....	10 7/8
" cheque .....	309	310	a .....	1.000
Francfort 90 d/v....	304 1/2	305 1/2	Madrid cheque .....	1.020
" cheque...	309 1/2	310 1/2		
Madrid cheque .....	1.005	1.010		

## Cotações nas Bolsas portuguesas e estrangeiras

BOLSAS	JUNHO													
	16	18	19	20	21	22	23	25	26	27	28	29	30	-
Lisboa: Inscrições de assent.	34,95	34,90	35,95	-	34,85	-	34,65	35,75	34,65	34,70	35,80	-	34,80	-
" coupon	34,80	34,80	34,80	34,75	34,65	-	34,65	35,55	34,50	34,60	-	-	34,80	-
Obrig. 4% 1888 .....	-	17.800	-	-	17.800	-	-	17.750	17.750	17.750	-	-	-	-
" 4% 1890 assent....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4% 1890 coupon...	-	-	-	-	-	-	49.400	-	-	49.400	-	-	-	-
" 4 1/2 % assent.....	-	49.400	49.500	-	-	-	49.400	-	-	49.400	-	-	-	-
" 4 1/2 % coup. int...	-	-	49.500	-	-	-	49.400	-	49.500	-	-	-	-	-
" 4 1/2 % externo .....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Tabacos coupon ...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções B. de Portugal....	139.500	-	-	140.000	-	-	-	-	141.000	141.500	142.000	-	142.000	-
" " Commercial ....	123.500	-	123.500	123.500	-	-	123.600	-	-	123.800	124.000	-	-	-
" " N. Ultramarino..	125.300	125.600	128.500	128.500	128.600	-	125.200	124.100	-	124.000	125.000	-	126.700	-
" " Lisboa & Açores	120.500	120.500	120.500	120.500	-	-	120.500	-	-	120.500	120.000	-	120.000	-
" Tabacos coupon ...	132.000	-	-	-	-	-	132.000	131.500	131.500	131.000	130.900	-	130.900	-
" Comp. Real. ....	18.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. prediaes 6% .....	95.000	95.000	95.000	-	95.000	-	-	-	-	-	95.000	-	95.150	-
" " 5% .....	91.900	-	91.800	-	-	-	-	-	91.800	-	-	-	91.700	-
" C. Real 3% 1.º grau	-	77.800	77.800	77.800	-	-	-	-	77.400	77.500	77.500	-	77.500	-
" " 3% 2.º grau	23.100	-	-	22.950	22.800	-	22.800	22.650	-	22.650	22.700	-	22.200	-
C. Nacional.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Atravez Africa .....	-	-	78.800	78.700	78.700	-	78.600	78.500	-	78.500	78.400	-	-	-
Paris: 3% portuguez .....	24,45	24,30	24	24,10	23,85	23,90	23,95	23,80	23,97	23,90	23,92	23,87	-	-
Acções Comp. Real....	-	-	-	70	69	68,50	68,50	70	68,60	70	69	-	-	-
" Madrid Caceres....	42,50	44	43	42	40,25	40	42	42	-	40	40,25	-	-	-
" Norte de Hespanha.	209	208	201	201	201	201	-	-	-	-	-	-	-	-
" Madrid Zaragoza..	285	287	282	283	284	292	-	-	-	-	-	-	-	-
" Andaluzes.....	-	292,50	260	280	278	283	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real 1.º grau	-	306	306	307	304	302	304	304,50	306	304,25	306	304,50	-	-
" " 2.º grau	89,50	89,50	89	89	88	88,50	88,25	88,25	88	88,50	88	88	-	-
" C. Beira Alta .....	80,50	80	81	80	80	80	-	-	-	-	-	-	-	-
" Madrid Caceres....	100	102	100	99	100	100	-	100	100	102	102	100	-	-
" N. Hesp. (1.ª hyp.)	310	309	306	304,50	304	306	-	-	-	-	-	-	-	-
Londres: 3 / portuguez.....	24,25	24,25	24	23,87	24	23,87	-	23,75	23,75	23,87	23,87	23,87	-	-
Obrig. Atravez Africa .....	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	-	-
Amsterdam: Atravez Africa....	-	-	-	59,12	59,12	58,75	58,81	59	59	58,81	58,81	58,75	-	-
Bruxellas: Atravez Africa....	59,75	59,75	59,75	59,75	58,50	60,50	60,50	60,50	60,50	60,50	60,50	60,50	-	-

## Receita dos caminhos de ferro portugueses e hespanhóis

Linhos	Periodo de exploração	1900		1899		Totais desde 1 de janeiro		Diferença a favor de			
		Kil.	Totais	Kilom.	Totais	Kilom.	1900	1899	1900	1899	
COMPANHIA REAL	ds a		Réis	ds a	Réis	ds a	Réis	ds a	Réis		
Antiga rede e nova não garantida .....	4 10 Jun.	693	83.176.000	118.580	693	75.258.642	108.598	1.591.887.000	1.609.628.072	-	17.741.072
	11 17 "		83.773.000	120.884	"	75.258.642	108.598	1.675.660.000	1.684.886.714	-	9.226.714
Nova rede garantida .....	4 10 Jun.	380	8.947.000	23.544	380	8.709.358	22.919	187.894.000	191.273.92	-	3.379.928
	11 17 "		9.224.000	24.273	"	8.709.358	22.919	197.118.000	199.983.286	-	2.865.286
Sul e Sueste .....	21 27 Mai.	478	14.398.820	30.123	475	17.752.770	37.374	328.224.581	349.430.857	-	21.206.276
	28 3 Jun.	"	35.460.445	74.185	"	17.748.760	37.365	363.375.428	367.179.617	-	3.804.189
	4 10 "		18.184.490	38.042	"	15.746.990	33.151	381.559.918	382.926.607	-	1.366.689
Minho e Douro.....	9 15 Abr.	353	24.711.910	70.005	353	23.035.256	65.255	292.948.224	296.250.374	-	3.302.150
	16 22 "		24.594.186	69.671	"	22.152.671	62.755	317.542.410	318.403.045	-	860.635
	23 29 "		23.863.152	67.600	"	22.872.915	64.795	341.405.562	341.275.960	129.602	-
Beira Alta .....	14 20 Mai.	253	5.510.976	21.782	253	4.789.144	18.731	118.834.448	110.603.110	8.231.338	-
	21 27 "		6.114.199	24.166	"	4.310.934	17.039	124.948.647	114.914.044	10.034.603	-
Nacional — Mirandella e Vizeu.....	30 6 Mai.	105	1.729.155	16.468	105	1.833.532	17.462	25.999.894	25.559.275	440.619	-
	7 13 "		1.460.808	13.912	"	1.826.642	17.396	27.460.702	27.385.917	74.785	-
Guimarães .....	14 20 Mai.	34	1.634.337	15.565	"	1.539.994	14.666	29.095.039	28.925.911	169.128	-</

## EXPOSIÇÃO DE PARIS

Uma das coisas mais interessantes, tanto sob o ponto de vista technico como sob o de recreio da vista que se surprehende deante de tão maravilhosa e imprevista machina, é a plataforma movel da exposição.

Desenvolve-se segundo um grande polygono fechado e mede 3.400<sup>m</sup> de peripheria, tendo por lados o *Champ de Mars*, a avenida da *Motte Picquion*, os *Invalides* e o caes de *Orsay*.

Corre sobre as ruas que a interceptam em passagens superiores ou viadutos, o que permitti dar-lhe inclinações muito suaves.

Como se sabe, tem a forma d'um vasto caminho ou estrada de madeira que se desloca como uma serpente rastejando. E' um caminho que anda á maneira d'um rio.

E' dividida em duas fitas, cada uma das quaes tem velocidade diferente: uma desloca-se na razão de 4 kilometros por hora, outra com velocidade dupla. Ha ainda uma terceira fita que é fixa por e onde os passageiros chega á fita movel.

O movimento é dado por meio de rodetes motores animados por pequenas machinas electricas independentes, collocadas em posições fixas e em contacto nas tangentes superiores com carris que servem de vias ao estrado da plataforma.

Pódem estar n'ella 14.000 pessoas.

Tem tido um exito enorme esta interessante invenção.

\*

Uma outra curiosidade que deve admirar-se n'esta grandiosa exposição é o museu retrospectivo das viagens e excursões, installado no Palacio da engenharia civil, no Campo de Marte.

Examinar-se-hão alli as carruagens, diligencias e viaturas de viagem, os primeiros wagons de vias ferreas, os primeiros velocipedes e tudo que se refere á historia das digressões, a viagens, ou excursionismo ou *tourisme* como agora se diz.

\*

As companhias que exploram diferentes passatempos recreativos ou instructivos, restaurantes, cervejarias etc. na grande feira do mundo são 57. O seu capital monta no conjunto a 60 milhões de francos.

Ha o Mareorama, o Solar invertido, o Palacio da dansa, o Palacio da mulher, a Rua do Cairo, o Grande Globo Celeste, a Aldeia Suissa, o Palacio do vestuario, a Grande Roda de Paris etc. etc.

Todo este capital tem de ser coberto e remunerado pela curiosidade dos viajantes estrangeiros e visitantes nacionaes, e espera-se que o seja, a julgar pelas exposições precedentes, pois em 1889 a média dos visitantes foi de 192.158 por dia e o producto bruto das entradas superior a 28 milhões de francos.

\*

## LINHAS PORTUGUEZAS

Ao norte do Mondego.—Como em tempo dissémos o sr. Leopoldo de Sousa Cachapuz, distinto engenheiro italiano, filho de paes portuguezes, pediu ao governo a concessão de varias linhas comprehendidas no plano geral, já aprovado, da rēde complementar.

As linhas requeridas, que serão todas de bitola de 1,600 sāo:

De Braga a Monsão.

» » Guimarães

» Fafe a Cavez

» Livração a Cavez

» Pocinho a Miranda do Douro

pedindo o requerente que lhe sejam concedidas nas condições da base 5.<sup>a</sup> da lei de 14 de julho do anno findo.

O pedido foi simultaneamente a informar aos conselhos superior d'obras publicas e d'administração dos caminhos de ferro do Estado, sendo em ambos relator o sr. conselheiro Justino Teixeira cujo parecer está patente ao exame dos demais membros do primeiro d'aquellos conselhos e, ao que nos consta, é favoravel á concessão com certas restricções tendentes unicamente a resalvar os interesses da Fazenda, sem contudo, embraçar a concessão.

Daremos mais detalhes sobre este importante projecto.

**Ascensor do Carmo.**—A camara municipal aprovou, em sessão de 28, os projectos definitivos da construcção d'este ascensor, já concedida ha annos ao nosso bom amigo sr. Raoul Mesnier e de que démos aqui desenvolvida descripção acompanhada dos desenhos no nosso n.<sup>o</sup> de 16 d'abril de 1896.

Os trabalhos devem começar já n'esta semana. A obra de ferro está sendo feita nas officinas dos srs. Dargent Silverio & Comp.<sup>a</sup> em Lisboa.

**De Faro a Tavira.**—Um dos primeiros despachos do novo ministro das Obras Publicas o sr. Pereira dos Santos, foi aprovando o ante-projecto de dois lanços do caminho de ferro de Faro a Tavira.

Ahi está um facto de bom augurio.

**Uma lembrança...**—Um comerciante do Porto officiou á associação commercial d'aquella cidade entre outras coisas, a necessidade da construcção d'uma linha ferrea ligando o Porto por Vizeu e Mangualde com... Salamanca... E' na verdade uma bella ideia. E conveniente, para elle, naturalmente.

**Carris de ferro de Lisboa.**—A companhia propoz á camara um novo regulamento estabelecendo paragens fixas dos carros só em determinados pontos para receber ou largar passageiros.

Já se vê que isto só é para quando estiver estabelecida a tracção electrica.

**Benguela.**—Conforme o regulamento que atraç publicamos na *Parte Official* e as ordens que foram dadas pelo sr. Villaça, antes de sahir do ministerio da marinha, vae começar já a cobrar-se nas alfandegas de Loanda, Benguela e Mossamedes as sobretaxas na exportação da borracha, e bem assim applicar-se para o fundo especial do caminho de ferro de Benguela o excesso de rendimento da alfandega d'este distrito, calculando-se o rendimento médio mensal, na conformidade da lei, em 30:000.000 réis.

A commissão executiva da junta administrativa do caminho de ferro de Benguela vae ocupar-se regularmente de organizar todos os serviços necessarios para dar execução á lei que ordenou a construcção d'aquelle caminho de ferro.

O presidente da commissão foi substituido no seu lugar de chefe da 3.<sup>a</sup> repartição da direcção geral do ultramar pelo sr. engenheiro Belchior Machado.

## LINHAS ESTRANGEIRAS

### Hespanha

Principiaram as obras da via ferrea de Calatayud, Teruel, Sagunto e Grao de Valencia.

Continuam activamente as obras da secção de *Deya a Zaran*, na via ferrea de *Elgoibar a San Sebastian*. Espera-se que no fim do verão a locomotora possa correr entre Bilbau e S. Sebastian.

\*  
Segundo o relatorio apresentado pelo conselho de administração da companhia do caminho de ferro de *Bilbau a Portugalete*, as receitas da empresa no anno de 1889 foram 1.017.619 pesetas, de 2.787,99 por dia e 3,68 por kilometro de comboio.

As despesas de exploração subiram a 492.486,82 ou 1,78 por kilometro de comboio. O coëfficiente de exploração ficou em 51,42 por 100.

\*  
Por decreto do ministerio do fomento foi auctorizada a concessão da construcção e exploração d'uma via ferrea com a bitola de 1 metro entre *Trubia e San Esteban de Pravia* nas Asturias, de outra tambem estreita entre *Pontevedra e Estrada* na Galiza; de outra de *Navalcarnero* na linha de *Madrid-Villa del Prado*, a *Puebla de Montalban* por *Valmojado, Las Ventas e Navares*; e de outra ainda entre *Leon e Losilla* no valle do rio *Porma*.

### França

Foram submettidas á homologação ministerial as tarifas do caminho de ferro metropolitano para os transportes de passageiros. São as seguintes: 25 centimos em 1.ª classe, 15 centimos em 2.ª classe para um percurso entre dois pontos quaisquer da rede. Há tambem bilhetes de ida e volta validos durante um dia em comboios que partam antes das 9 da manhã e para comboios que regressem a qualquer hora. Estes bilhetes custam 20 centimos em 2.ª classe.

Os passageiros de 2.ª que quizerem passar para a 1.ª classe pagam um supplemento de 5 centimos na ida; de 15 centimos na volta.

Concedem-se bilhetes de preços reduzidos ás crianças das escolas communaes de Paris viajando em grupos sob a direcção d'um dos seus mestres.

\*  
Vão ser suprimidos os *wagons-bars*. O dr. Chassaing reclamou essa suppressão em nome da hygiene publica e o ministro das obras publicas prometteu logo satisfazer esse desejo.

Agora, como havia muitas queixas contra a insuficiencia dos logares nos comboios urbanos nas horas do trafego mais intenso, Mr. Baudin, julgando que podiam ser substituidos os *wagons-cervejarias* por carruagens ordinarias, convidou já a companhia do *Ouest* a proceder á sua substituição na linha de *Cuteil*, primeiramente, e depois nas outras.

\*  
Foi decretada a utilidade publica para o estabelecimento d'uma rede de vias ferreas de interesse local, com a bitola de 1m,0, no departamento das *Cotes-du-Nord*, comprendendo as linhas de *S. Brieuc a Plouha* com um ramal para o porto de *Liégué*, de *Guingamp Plouha*, de *Saint-Brieuc a Moncontour*, d'esta localidade a *Colinée*, de *Plouer a Tréguev*, d'aqui a *Perros*, d'aqui a *Lannion*, de *Quintin a Rostrenen*, de *Planoet a Matignon*, *Saint-Cast e Isle-Saint-Cast*.

O capital previsto é de 14.325.000 fr.

### França — Colonias

O conselho geral da colonia de *Cayenna* encerrou os seus trabalhos votando a concessão da rede dos caminhos de ferro da *Guyana* ao engenheiro Levat, auctor do projecto que serviu de base a essa concessão.

O traçado parte de *Cayenna*, seguindo o valle de *Appruague* e bifurcando-se em *S. Canori* para dar um ramal para o territorio disputado pela França e pelo Brazil, e outro para a fronteira holandeza no rio *Asia*.

A rede comprehende 400 km., mas só se construem primeiramente 100, que tanto vão de *Cayenna a Artaia*. A bitola é de 1m,0 entre carris. O raio minimo é de 75 m. e a rampa maxima de 25mm.

A colonia insere no seu orçamento 300.000 fr. de subvenção fixa annual durante 99 annos e sobre este rendimento que se concionam as obrigações a emitir para a realização de 8 milhões de francos. Os concessionarios recebem 200.000 hectares de terrenos com as minas e *placers* que contiverem, sendo 100.000 nas margens da linha e os 100.000 restantes n'um dos valles da Guyana.

A colonia tem participação na receita bruta da exploração acima d'uma certa cifra.

A mão d'obra para a execução da linha deve ser fornecida pelos forçados.

\*

Foi publicado no *Journal Officiel* a lei auctorizando a colonia de *Madagascar* a pro ceder a uma terceira emissão de obrigações garantidas pelo governo da Republica Franceza, destinadas a diversos trabalhos de utilidade publica.

São 9.000 obrigações de 500 francos.

Os fundos obtidos serão empregados na ultimação da estrada de *Tamatave a Tananarive*, cujas despesas se orçaram em 1.600.000 frs; na estrada de Tananarive a *Mevatavana*—700.000 frs; em linhas telegraphicais, 150.000 frs; nos portos de *Tamatave* e *Majunga* 100.000; em pharoes e balises 150.000 frs.; em construções d'escolas 500.000 frs; na installação de outros serviços civis 400.000 frs.

\*

Foi aprovado pelo Senado o projecto de lei, já aprovado na outra camara, auctorizando a colonia de Madagascar a contratar um emprestimo de 60 milhões para a construcção d'uma via ferrea na costa oriental, e para outras obras de fomento.

A somma destinada ao caminho de ferro é de 49 milhões.

\*

Foi comunicado telegraphicamente pelo governador geral da Africa Occidental franceza que o caminho de ferro do Soldão que deve ligar *Kayes a Bamako* a *Senegambia* e ao *Niger*, está construido e em exploração até a aldeia de *Tukolo*.

### Allemanha

As receitas dos caminhos de ferro do estado nos doze meses do exercicio de 1899 a 1900 (1 de abril a 31 de marzo) foram as seguintes:

Passageiros.....	357.671.000 marcos
Mercadorias.....	880.794.000 "
Extraordinarias.....	89.591.000 "

Totaes ..... 1.328.056.000

Isto é, mais 77.982.000 do que no exercicio anterior.

### Belgica

O projecto de orçamento que o ministerio apresentou ás camaras pede as seguintes verbas:

Ministerio dos caminhos de ferro, correios e telegraphos:.....	77.988.544 frs.
Ministerio da agricultura.....	100.000 frs.
" da fazenda e das obras publicas.....	48.835.000 frs.
" da guerra.....	6.000.000 frs.
Na despesa para o ministerio dos caminhos de ferro prevê-se:	
Via e obras.....	31.500.000 frs.
Material e tracção.....	43.023.544 frs.
Telegraphos e telephonios.....	3.445.000 frs.

Na primeira verba comprehendem-se: 1.º as despesas para o começo da construcção d'uma linha directa de Bruxellas a Gand, 2.º as obras na estação de Bruxellas; a construcção d'uma concordancia com a estação central ligando Bruxellas-Nord e Bruxellas-Midi.

Estas obras são consideradas indispensaveis.

As estações *Nord e Midi* já não comportam o movimento a que se destinam.

A ampliação das estações existentes levaria 46.080.000 fr.

Por isso se prefere considerar as estações actuaes como intermediarias e ligal-as a uma outra central que se vae construir. Gasta-se mais, mas a despesa tem compensações ulteriores.

O credito de 43 milhões é para fazer face á aquisição de material.

179 locomotoras .....	13.632.565 frs.
149 tenders.....	2.074.671 frs.
348 carruagens e bagageiras.....	8.287.726 frs.
4.514 wagons.....	17.812.277 frs.
Instalação de illuminação electrica	427.950 frs.
Ferramentas.....	588.355 frs.
Reservas.....	300.000 frs.

### Suissa

Segundo o relatorio do *Conselho federal*, a confederação tem despendido no resgate das linhas ferreas as seguintes sommas, em compras de obrigações:

nas do Jura-Simplão.....	6.267.000 fr.
" Central .....	9.074.000 "
" Norte-Este.....	10.110.500 "
" União suissa .....	868.000 "
" Gothardo .....	2.531.000 "
Somma.....	28.850.500 fr.

Além disto converteu 51.072.000 fr. de titulos da renda federal em obrigações de caminhos de ferro. Possue portanto 79.922.500 fr. de obrigações das 5 principaes companhias e 38.575.500 fr. de acções de Jura-Simplão, o que dá 118.498.000 fr.

**China**

Vae começar brevemente a construcção da linha de Haukiu a Cantão. E' feita pela American China Development Co., organizada pelo falecido senador dos Estados Unidos, Cabriu S. Brise. Terá mais de 1.700 km. de extensão.

---

## Companhia dos caminhos de ferro portuguezes da Beira Alta

---

Relatorio apresentado pelo Conselho de Administração á Assembléa geral ordinaria, reunida em Lisboa a 28 de abril de 1900.

O saldo disponivel em 31 de dezembro de 1898 elevando-se a réis.....

52.142\$373

o saldo das contas d'exploração em 1899 sendo de réis.....

157.354\$269

o total das sommas disponiveis attingiu, réis... que foram assim empregados:

209.496\$642

Os obrigacionistas receberam : Em 30 de junho de 1899, uma 3.ª

21.801\$000

prestação pelo coupon n.º 20, ou seja, réis.....

Em 31 de dezembro de 1899, o saldo de 2,65 frs sobre o coupon n.º 20, ou seja, réis .....

57.772\$809

Foi além d'isso applicado :

Para imposto de sello e despesas relativas aos pagamentos de coupons, réis.....

8.986\$981

Para premio annual, attribuido á conta «Fundos de seguro» réis

317\$700

Para despesas de novas instalações, imputadas á conta de «Primeiro estabelecimento», réis..

2.585\$862

Por perda de cambio nas remessas de fundos de Lisboa para Paris :

Pagamento de coupons, 38.605\$000 réis .....

57.109\$110

Pagamento de despezas em Paris réis..... 18.981\$876

A deduzir:

Juros sobre depositos de fundos, réis..... 477\$775

148.573\$522

Fica disponivel em 31 de dezembro de 1899, réis.....

60.923\$126

D'esta somma retiramos como nos annos anteriores, para reserva de previsão contra as eventualidades da exploração réis 24.300\$000

O excesso 30.623\$120 réis juntar-se-ha ás sommas que os resultados da exploração nos permittam distribuir aos obrigacionistas em 30 de junho proximo.

### Conta do primeiro estabelecimento

Esta conta eleva-se a réis.....

11.821\$868\$179

ou um aumento de réis..... que se decompõe da seguinte maneira :

2.585\$862

Instalação do freio de vacuo nas machinas, fourgons e wagons cobertos (trabalhos em andamento), réis.....

1.061\$487

Prolongamento do caes coberto de Pampilhosa (trabalho em andamento), réis.....

1.524\$375

Total igual.....

2.585\$862

### Reclamação da Empresa dos trabalhos de construção

Como vos fazia prever o nosso relatorio do anno anterior, o tribunal arbitral chamado para resolver sobre esta reclamação reuniu-se e agregou a si peritos encarregados d'un exame technico e financeiro. Mas, depois de terem tomado conta do questionario ao qual tinham de responder, dois dos peritos engenheiros designados julgaram dever eximir-se como tendo já compromettido o seu parecer durante a construcção, na qualidade de agentes da fiscalisação do Estado.

A sua substituição não pôde fazer-se senão em dezembro ultimo, e circunstancias d'ordem diversas que não diziam respeito ao negocio não permittiram que se reunisse mais cedo, contra nossa vontade, o tribunal

Desde janeiro, os dois novos peritos prestaram juramento, o trabalho começou immediatamente e se ha a temer que a vistoria não possa estar completamente terminada no prazo de tres meses primeiramente prefixado, o estado de adeantamento do trabalho é tal que se pôde esperar hoje que a sentença arbitral, não será proferida além de alguns meses.

### Conselho de administração

Duas vagas se deram no conselho de administração.

Uma é devida á recente demissão do sr. Conselheiro Barjona de Freitas.

Esperamos, no entanto, que esta retirada não será definitiva e considerando como o nosso primeiro dever de conservar á Companhia um concurso precioso entre todos, propomos que se addie a substituição que circumstancias que pôdem ser desde já previstas nos permittam sem duvida evitar.

A outra vaga foi motivada pela morte do sr. Goudchaux. Antigo director da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, o sr. Goudchaux pertencia aos conselhos da nossa companhia desde 1879. Sentireis, como nós, a perda d'este administrador d'uma competencia e dedicação provadas. Ulteriormente se proverá á sua substituição.

Approvareis igualmente que se lance n'este relatorio, a expressão de profundos sentimentos pela morte do sr. conselheiro Antonio de Serpa Pimentel em 2 de março ultimo, morte que foi para Portugal um luto publico ao qual nos associamos respeitosamente.

Antigo presidente do conselho de ministros, diversas vezes ministro da fazenda, par do reino, investido dos mais altos cargos do estado, o sr. Serpa fez-nos a grande honra de aceitar uma das vice-presidencias do conselho de administração da nossa companhia. Foi durante um seu ministerio que foi posta em adjudicacão a concessão da linha do Beira Alta. Temos, pois, um duplo motivo para consagrar uma homenagem especial á memoria d'este homem eminent, não menos notável pelas brilhantes qualidades do seu espirito que pela dignidade do seu carácter e extrema bondade do seu coração.

A renovação annual faz sahir os srs: Durangel, Baile, Jules Boitelle e Conde de Ficalho.

Os administradores demissionarios, bem o sabeis, são reeleveis.

Em cumprimento do artigo 38º dos estatutos tereis que indicar os membros effectivos e suplentes do conselho fiscal para o exercicio de 1900.

Quando tiverdes ouvido o parecer do conselho fiscal sobre o balanço e contas de 1899, submeteremos á vossa approvação as resoluções inscriptas na ordem do dia.

(Continua).

---

## Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

---

### Relatorio do Conselho de Administração

e Parecer do Conselho Fiscal

Apresentados á assembléa geral dos accionistas convocada para 30 de junho de 1900

### SENHORES:

Cumprindo o preceito dos nossos estatutos, aprovados por alvará de 30 de novembro de 1894, vem o conselho d'administração da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes dar conta dos seus actos á assembléa geral ordinaria dos Senhores accionistas, no exercicio de 1899, quinto anno depois da convenção de 4 de maio de 1894 e ultimo do regimen provisorio establecido na mesma convenção.

A ordem da nossa exposição não se affastará da seguida nos documentos dos annos anteriores: a primeira parte será a summa dos resultados da exploração em 1899 com todas as explicações e desenvolvimentos technicos, para que a assembléa geral possa fazer idéa, tanto quanto possível exacta, do modo como a mesma exploração é dirigida e executada: na segunda tratar-se-ha da situação do activo e passivo da companhia, com a noticia de todos os actos que possam ter tido ou ter qualquer influencia na apreciação do estado financeiro da empresa, e por fim a conta resumida da administração das nossas caixas de reforma e pensões no dito anno de 1899.

### PRIMEIRA PARTE

#### RESULTADOS DA EXPLORAÇÃO

1.º — Considerações geraes

O numero de kilometros explorados em 1899 foi de 1.073 como em 1898.

O anno de 1899 assinalou-se em Portugal por uma epidemia que rebentou no Porto no começo do segundo semestre. As receitas ressentiram-se momentaneamente d'este facto, mas em breve tornaram a subir, e nas ultimas semanas do anno, os trans-

portes das diversas mercadorias, especialmente os de vinhos que vieram embarcar em Lisboa de preferencia ao Porto ou Leixões, compensaram a diminuição do movimento de passageiros.

Portanto, os resultados do anno, no seu conjunto, foram mais satisfatórios que os de 1898, além de que o aumento de receitas coincidiu com a notável melhoria de cambio, já accentuada desde o começo do ultimo trimestre de 1898, como no relatório sobre a gerencia anterior registáramos.

Os números seguintes, que abrangem um período de 3 anos civis, 1897 a 1899, mostram a importância da progressão dos resultados.

Annos	Receitas do tráfego	Augmento sobre o anno anterior
1897.....	3.812.201 \$340 (21.178.896 fr.) (a)	+ 251.468 \$251 (1.397.045 fr.) (a)
1898.....	4.122.058 \$634 (22.900.355 *) (a)	+ 300.857 \$324 (1.721.420 *) (a)
1899.....	4.406.914 \$150 (24.482.858 *) (a)	+ 284.855 \$780 (1.582.552 *) (a)
Total.....		+ 846.181 \$361 (4.701.006 fr.) (a)

ou seja em 3 anos um aumento de 846.181 \$361 réis (4.701.006 francos) (a) representando 33 %.

Este aumento excepcional está em relação manifesta com o impulso dado à nossa exploração o que facilmente se verificará pelo accrescimo, no mesmo período, do numero de kilómetros-trem indicado em seguida:

Annos	Número de kilómetros-trem	Augmento sobre o anno anterior
1897.....	3.580.949	188.637
1898.....	4.231.541	6'0.642
1899.....	4.707.069	475.478
Total.....		1.314.757

ou seja, em 3 anos, um aumento de 1.314.757 kilómetros ou 38 %.

O aumento das despesas de exploração, que naturalmente se deu, em resultado do maior percurso dos comboios, foi no mesmo período o seguinte:

Annos	Despesas de exploração	Augmento sobre o anno anterior
1897.....	1.752.874 \$065 (9.738.188 fr.) (a)	+ 194.220 \$606 (1.070.053 fr.) (a)
1898.....	1.871.235 \$159 (10.506.563 *) (a)	+ 138.361 \$354 (768.674 *) (a)
1899.....	1.964.129 \$813 (10.911.832 *) (a)	+ 72.8.4 \$254 (404.968 *) (a)
Total.....		+ 405.485 \$314 (2.252.695 fr.) (a)

ou seja em 3 anos 405.485 \$314 réis (2.252.695 francos) ou 26 % ao cambio par.

Deve-se notar que o aumento de despesas em 1897, sobre 1896, é devido, como foi indicado nos relatórios anteriores, não só ao affrouxamento de despesas de conservação do material, em 1896 em seguida ao incêndio das oficinas, mas ainda a que no fim de 1896 foi levado a crédito da conta de exploração o valor e quantidades importantes de sucata.

Ha igualmente a notar para a apreciação dos resultados acima indicados, que, o preço dos materiais comprados em países estrangeiros se ressentiu do agravamento do cambio desde 1896, e que o aumento das despesas ha 2 annos é devido em grande parte á alta do carvão e dos metais, e finalmente, e que foi necessário, nestes últimos annos, desenvolver as despesas de conservação das linhas, dos edifícios, e sobretudo as do material circulante para recuperar não só o atraço que essa conservação sofrera, mas principalmente para dar satisfação ao aumento crescente do nosso movimento, e parece-nos que o alvo da administração será, senão no todo, pelo menos em grande parte atingido no fim do corrente anno.

**Coefficiente da exploração.**— Os números que precedem, permitem determinar o coeficiente de exploração da nossa rede (despesas de exploração em relação às receitas brutas). Comprehendidas as receitas fóra do tráfego e excluídas as garantias de juro, teremos:

em 1897. . . . .	45,74 %
» 1898. . . . .	45,62 %
» 1899. . . . .	44,31 %

O coeficiente de exploração diminuiu sensivelmente de 1898 para 1899 devido a que as despesas aumentaram proporcionalmente menos que as receitas.

Se destrinçarmos os resultados das linhas não garantidas, obteremos como coeficiente de exploração os números seguintes (receitas fóra do tráfego e garantias de juro não compreendidas).

**Conjunto das linhas não garantidas**—(cuja receita representa perto de 9% da receita total). 693 quilómetros

em 1897. . . . .	40,58 %
» 1898. . . . .	41,24 %
» 1899. . . . .	40,45 %

**Linha garantida da Beira Baixa**, 212 quilómetros

em 1897. . . . .	98,72 %
» 1898. . . . .	98,37 %
» 1899. . . . .	80,30 %

Linha garantida de Torres-Figueira-Alfarelos. 168 quilómetros	
em 1897. . . . .	81,54 %
» 1898. . . . .	73,25 %
» 1899. . . . .	74,14 %

(Continua)

## AVISOS DE SERVIÇO

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portugueses

### Aves para Espanha

Desde 1 de julho proximo e por deliberação da linha hespânola, deixa de ser aplicável ás aves em cestos e gaiolas o § 2º da tarifa internacional M. L. n.º 1 de grande velocidade, combinada com a sociedade dos caminhos de ferro de Madrid a Cáceres e Portugal e em vigor desde de 1 de outubro de 1896, não havendo alteração alguma nas demais disposições da citada tarifa.

Lisboa, 23 de Junho de 1900.

### Viagens de recreio a Coimbra

Por occasião das festas da Rainha Santa Isabel nos dias 5 a 8 de Julho de 1900

Bilhetes de ida e volta por preços muito reduzidos, de varias estações, validos pelos comboios ordinarios para ida nos dias 4 a 8 e volta nos dias 5 a 9.

Preços	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
Lisboa Rocio ou Caes dos Soldados.	5.500	4.300	3.100
Figueira da Foz.....	800	500	300
Porto (Campanhã).....	3.100	2.400	1.700

Preços de outras estações, ver cartazes affixados nos logares do costume.

De Coimbra far-se-ha no dia 7 ás 11 h. e 30 m. da noite, um comboio especial para regresso de passageiros procedentes de Figueira, com paragem nas estações e apeadeiros intermedios.

Demais condições ver cartazes affixados nos logares do costume.

Lisboa, 26 de junho de 1900.

## ARREMATAÇÕES

Caminhos de ferro do Estado

### Fornecimento de varões de cobre

Pelo presente anuncio se faz público que, no dia 9 de julho proximo futuro, pela uma hora da tarde, na secretaria d'este conselho de administração, no edifício no Ministerio das Obras Públicas, perante o respectivo presidente se hade proceder ao concurso público para o seguinte fornecimento:

100 varões de cobre de 5" de comprimento e 1" de diâmetro	
50 " " de 5" de "	e 1 1/8" de "
25 " " de 5" de "	e 1 1/4" de "
5 " " de 5" de "	e 1 3/8" de "

As condições do fornecimento e da arrematação poderão ser examinadas, em todos os dias uteis, desde as 11 da manhã até as 4 horas da tarde, em Lisboa, na secretaria do conselho de administração dos caminhos de ferro do estado, ou na secretaria da direcção dos caminhos de ferro do Sul e Sueste, e, no Porto, na secretaria da direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro.

Lisboa, 18 de junho de 1900.

### Fornecimento de carvão

Pelo presente anuncio se faz público que no dia 16 do proximo futuro mez de julho, pela uma hora da tarde, na secretaria d'este conselho (ministerio das obras públicas), e perante o respectivo presidente, se ha de proceder ao concurso público para o fornecimento de 3.500 toneladas inglezas de carvão de pedra para os caminhos de ferro do sul e sueste.

As condições do fornecimento e da arrematação poderão ser examinadas em todos os dias uteis, das onze horas da manhã ás 3 da tarde, em Lisboa, na secretaria do conselho de administração dos caminhos de ferro do estado ou na secretaria da direcção dos caminhos de ferro do sul e sueste.

Lisboa, 23 de junho de 1900.

# AGENDA DO VIAJANTE

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

## AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR —

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

### LISBOA

**Rodolfo Reck.** — 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.<sup>o</sup>

### LISBOA

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

### 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 artificiaes — F. Delport, successores. — Rua Sá da Bandeira, 249 — Filial em Lisboa : Rua Arco do Bandeira, 39, 1.<sup>o</sup>

### LISBOA

**Braganza-Hotel.** — Salons — Vue splendide sur la mer — Service de 1.<sup>o</sup> ordre. — Propr. Victor Sassetti.

### LISBOA

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

### LISBOA

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

### PORTO

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

### PORTO

**Hotel Continental.** — Rua Entreparedes (Frente à Batalha). Serviço de 1.<sup>o</sup> ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros; muito central — Propr. Lopez Munhos.

### PORTO

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

### ALCOBAÇA

**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. Aceio 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.<sup>o</sup> ordem sob a direcção do seu proprietario Domingos del Rio.

### CASCAES

**Hotel Central.** — De 1.<sup>o</sup> 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, Ronão Garcia Vinhas.

### LEIRIA

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

### 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 comercial 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.

### FIGUEIRA DA FOZ

**Grande hotel Lisbonense.** — Bairro Novo — O mais importante e bem situado da cidade. Aposentos e serviço de 1.<sup>o</sup> ordem. Diaria 1500 a 25000 réis. Proprietario Vicente C. Paramos.

### ESTORIL

**Hotel de Paris.** — Casa de 1.<sup>o</sup> 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 apurada e boa. Rua do Infante D. Henrique, 95. — Prop. Maria de Jesus Dias & Sobrinho.

### GUIMARÃES

**Grande Hotel do Toural.** — 15, Campo do Toural, 18. — Este hotel é sem duvida um dos melhores da província, de inexcediveis commodidades, e aceio; tratamento recomendavel — Proprietario, Domingos José Pires.

### MAFRA

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

### NAZARETH

**Grande Hotel Club.** — As melhores commodidades e economia. — Preços : em agosto e outubro, de 1500 a 2500 réis; em setembro, desde 1500 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 Alfre do Augusto Ribeiro. — Este hotel installado n'um dos melhores predios da villa offerece aos seus hóspedes as melhores commodidades.

### GRANADA

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

### SANTIAGO (Galliza)

**Hotel Restaurante e Café Oriental.** — Casa recomendavel pelo aceio e excellente tratamento, situada no centro da cidade. Bellas accommodações. Preços modicos. — Proprietarios, Christian Pfister Godenzi & C.º

### SEVILHA

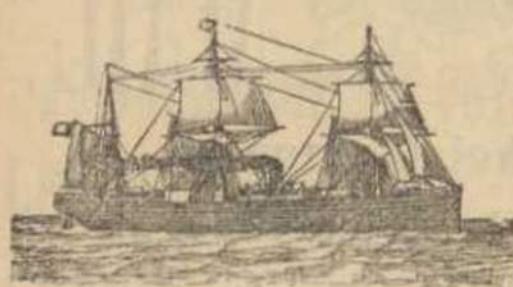
**Grand Hotel d'Europe.** — Plaza de S. Fernando, 10. — Omnibus nas estações. Salão de leitura e musica. Accomodações para familias. Preços modicos. Fala se portuguez, francez, inglez, italiano e alemão. — Proprietarios, Ricca Hermanos.

### SEVILHA

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



# Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana



## CARREIRA OFICIAL

**O vapor Gomes IV** — Commandante Rocha Junior

**S**AHIRÁ no dia 16 de Julho 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.<sup>a</sup>

## Vapores a sahir do porto de Lisboa



**Africa Oriental**, vapor alemão **Kron-prinz**. Sahirá a 12 de julho.

Agente, E. George, R. da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Anvers**, e Havre, vap. sueco **Karin**. Sahirá a 8 de julho.

Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10.



**Bahia**, Rio de Janeiro e Santos, vap. all. **Antonina**. Sahirá a 4 de julho.

Agente, E. George, Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Barcelona**, Cette e Marselha, vap. fr. **St. Simon**. Sahirá a 7 de julho.

Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10.



**Bombaim**, Hong-Kong e Batavia (com trasbordo em Cadiz), vap. hespanh. **San Ignacio de Loyola**. Esperado a 2 ou 3 de julho. Agente N. de Goyri. Rua do Alecrim, 12.

**Bordeaux**, (em direitura), vap. fr. **La Plata**. Sahirá a 3 de julho.

Messageries Maritimes, Rua do Ouro, 32.



**Copenhagen**, e S. Petersburgo, vapor dinamarquez, **Algarve**. Sahirá a 6 de julho.

Agente E. George, R. da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Dakar**, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres vap. fr. **Brasil**. Sahirá a 2 de julho.

Messageries Maritimes, R. do Ouro, 32.



**Havre**, e Liverpool, vap. ing. **Jérôme**. Sahirá a 12 de julho.

Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, R. do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Hamburgo**, vapor alemão **Cintra**. Sahirá a 10 de julho.

Agente, E. George, R. da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Hamburgo**, vapor alemão **Stahleck**. Sahirá a 10 de Julho.

Agente, E. George, R. da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Liverpool** (directo), vap. inglez **Fluminense**. Sahirá a 3 de julho.

Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, R. do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Madeira**, vap. port. **Gomes IV**. Sahirá a 2 de julho.

Agentes, Alberto R. Centeno & C.<sup>a</sup> L. dos Torneiros, 5,



**Madeira**, S. Vicente, S. Thiago, Príncipe, S. Thomé, Cabinda, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela e Mossamedes, vap. port. **Cazengo**. Sahirá a 11 de julho.

Empresa Nacional de Navegação, R. da Prata, 8, 1.<sup>o</sup>



**Malaga**, e Cadiz, vap. sueco **Norden**. Sahirá a 3 de julho.

Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10.



**Maranhão**, e Ceará, vap. ing. **Hilary**. Sahirá a 7 de julho.

Agente, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Pará**, e Manaus (via Madeira), vap. port. **D. Amelia**. Sahirá a 6 de julho.

Agente, J. P. Alvares Ferreira, R. dos Bacalhoeiros, 135, 1.<sup>o</sup>



**Pará**, e Manaus (via Madeira), vap. inglez **Hubert**. Sahirá a 12 de julho.

Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, R. do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Pará**, e Manaus, vap. ital. **Ré Umberto**. Sahirá a 13 de julho.

Agentes, Orey, Antunes & C.<sup>a</sup>, P. dos Remolares, 4, 1.<sup>o</sup>



**Pernambuco**, Rio de Janeiro e Santos, vap. all. **Stolberg**. Sahirá a 10 de julho.

Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.<sup>o</sup>



**Pernambuco**, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vap. fr. **Corsica**. Sahirá a 13 de julho.

Agente, Augusto Freire, P. do Município, 19, 1.<sup>o</sup>



**Pernambuco**, e Maceió, vap. ing. **Explorador**. Sahirá a 15 de julho.

Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, R. do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Pernambuco**, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vap. fr. **Concordia**. Sahirá a 23 de julho.

Agente, Augusto Freire, P. do Município, 19, 1.<sup>o</sup>



**Rotterdam**, e Hamburgo, vapor alemão **Amazonas**. Sahirá a 10 de julho.

Agente, E. George, Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Rotterdam**, e Hamburgo, vapor alemão **Kanzler**. Sahirá a 10 de julho.

Agente, E. George, Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



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

Agente, G. S. Arnaud, C. Sodré, 84, 1.<sup>o</sup>



**S. Vicente**, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu, Buenos Ayres, Valparaiso e mais portos do Pacífico, vapor inglez **Iberia**. Sahirá a 4 de julho.

Agente, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



**SALON ROUGE**

46 — RUA IVENS — 48

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

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