

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

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

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

Redactor: J. DE OLIVEIRA SIMÕES. Correspondentes: Madrid, D. JUAN DE BONA. — Paris, L. CRETEY. — Liverpool, W. N. CORNETT  
Bruxellas, LEOPOLDO KIRSCH, Eng. — Lourenço Marques, J. M. COSTA

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

REDACÇÃO — RUA NOVA DA TRINDADE, 48 — LISBOA

TELEPHONE 27

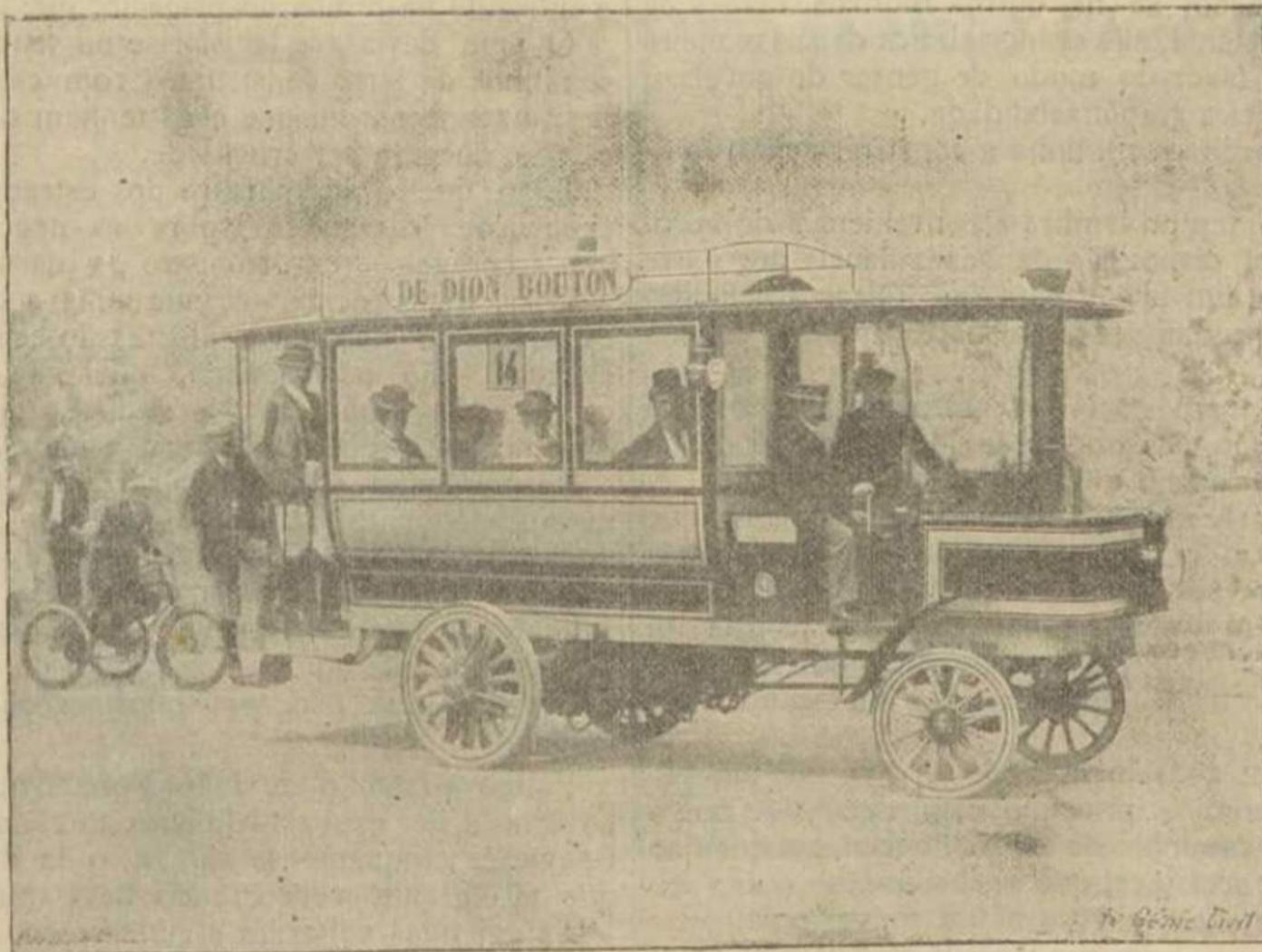
## ANNEXO D'ESTE NUMERO

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

## SUMMARIO

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

AUTOMOBILISMO (ilustrado).....	164
O NOSSO BRINDE.....	165
GUIA DA VIAGEM A PARIS — II — Irin a Bordeus.....	166
A QUESTÃO DA CAPACIDADE DOS WAGONS DE MERCADORIAS.....	167
PARTE FINANCEIRA — Carteira dos acionistas — Boletim da Praça de Lisboa — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras — Recetas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis	167 a 169
TRACÇÃO ELECTRICA.....	170
PUBLICAÇOES RECEBIDAS.....	170
OS BILHETES NO METROPOLITANO.....	170
CAUTELAS PARA BAGAGENS.....	171
LINHAS PORTUGUEZAS — Benguela ao Bihé — Ilha de S. Miguel — Associação dos empregados dos caminhos de ferro portugueses — Via de resguardo — Rapido para Paris — Cintra à Praia das Maçãs.....	171
LINHAS ESTRANGEIRAS — Espanha — França — Inglaterra — Inglaterra — colónias.....	171
AVISOS DE SERVIÇO.....	173
ARREMATACOES.....	173
AGENDA DO VIAJANTE.....	174
ANNUNCIOS.....	173 e 175
HORARIO DOS COMBOIOS EM 1 DE JUNHO DE 1900.....	175
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA.....	176



Omnibus a vapor de Dion-Bouton

## VIAS FERREAS ULTRAMARINAS NO PARLAMENTO

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

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

nistrativos que teem commetido as situações políticas anteriores d'uma ou d'outra parcialidade no que toca às construções ferro-riarias nas colónias.

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

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

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

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

Por isto propõe que se suprima o artigo 4.<sup>o</sup> do projecto, artigo que não tem applicação prática proxima.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

No artigo 5.<sup>o</sup> diz-se que poderão ser emittidas obrigações de 90.000 cujos encargos de juro e amortisação não excedam 8%. A que capital se refere? qual o prazo? qual o juro? E' incomprehensivel que se leve ao parlamento um projecto assim.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

As emendas voltaram á commissão.

Foram aprovados o artigo 1.<sup>o</sup> e depois simultaneamente o 2.<sup>o</sup> e restantes com o additamento do artigo 2.<sup>o</sup> sobre o abastecimento das aguas:

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

O sr. ministro, para disfarçar o pouco valor da joia, arranjou-lhe um engaste. Arranjou uma cousa generica para englobar um caso particular, que nos custará muito bom dinheiro, e, para melhor garantirmos a nossa propriedade, abrimos as portas ao vizinho; para podemos dizer que é nosso aquelle canto, riscâmol-o com carris de aço comprados aos allemães com dinheiro allemão, cujos juros sahem dos nossos minguados cofres.

Somos tão gentis, que até nos sacrificamos em con-

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

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

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

O. S.

## CARTA DE LOURENÇO MARQUES

*Lourenço Marques, 10 de abril.*

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

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

Em 1. <sup>a</sup> classe.....	2.078
» 2. <sup>a</sup> » .....	9.989
» 3. <sup>a</sup> » .....	30.128
Total.....	42.195

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

Este trafego anormal deu ao caminho de ferro o melhor de 70.114.458 réis.

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

	Novembro	1899	1898
Passageiros..	2.104	4.235	
Recovagens..	31.518	kil.	20.382
Mercadorias..	15.376.877	"	15.705.566
Receita...	25.756.753		56.285.605

	Dezembro		
Passageiros..	1.726		3.956
Recovagens..	32.609	kil.	32.528
Mercadorias..	5.795.657	"	12.729.107
Receita...	14.356.128		46.206.816

	Janeiro	1900	1899
Passageiros..	2.267		4.211
Recovagens..	28.867	kil.	27.625
Mercadorias..	4.197.965	"	14.389.759
Receita...	15.928.484		49.674.060

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

J. M. C.

## TARIFAS DE TRANSPORTE

*Especial n.<sup>o</sup> 13 da Beira Alta.*—É uma tarifa original, esta, e que talvez conviesse applicar em todas as linhas portuguezas.

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

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

Dâmol-a hoje como annexo.

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

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

## SERVIÇO PARA PARIS

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

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

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

Hendaya chegada..... 9<sup>h</sup> 43 da manhã

Bordeos " ..... 1<sup>h</sup> 35 da tarde

Paris " ..... 8<sup>h</sup> 43 da noite

Volta—partida de Paris ás 12<sup>h</sup> 30 da tarde—terças feiras, quintas e sabbados.

Bordeos partida ..... 7<sup>h</sup> 20 da noite

Irun " ..... 10<sup>h</sup> 30 "

Lisboa chegada ..... 11<sup>h</sup> 35 "

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

De Lisboa a Medina—7.590 réis ou 42,15 pesetas.

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

De Hendaya a Bordeos—5 francos.

De Bordeos a Paris—10 francos.

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

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

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

Além de Medina, os passageiros de 1.<sup>a</sup> classe partem

de Medina ás 12 h. da madrugada (pelo comboio expresso n.º 3 da Companhia do Norte d'Hespanha, pela qual segue a carruagem ou carruagens de 1.ª classe vindas de Lisboa), chegando a Hendaya ás 12 h. e 15 da tarde e a Paris ás 5 h. e 20 m. da manhã.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Para os comboios ordinarios ha ainda outros bilhetes directos simples, via Pampilhosa ou Guarda, cujo preço total regula por: 1.ª classe: 47110 réis, 2.ª 33780 e 3.ª 21820, e ida e volta por 807100, 49280 e 317890 respectivamente.

## AUTOMOBILISMO

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

São de typos e fórmas muito diversas para melhor

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

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

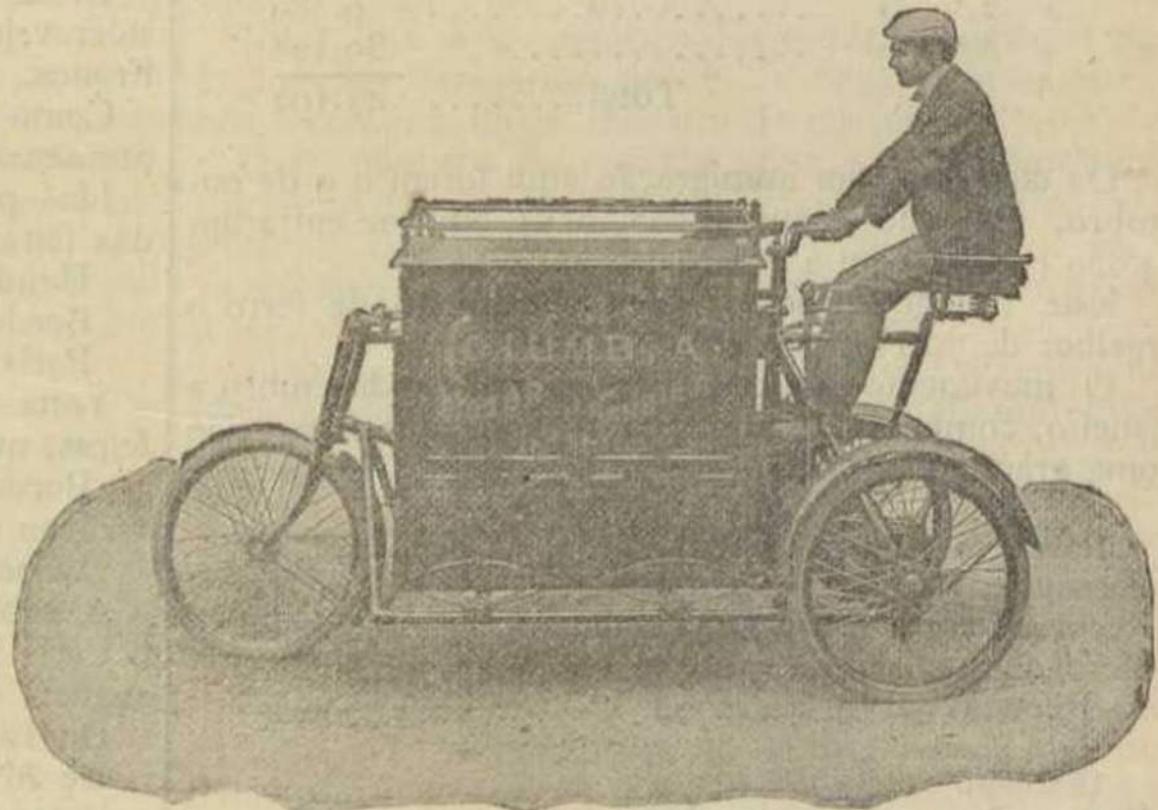
Transporta 14 passageiros na caixa, que é fechada, e dois conductores sentados no van-trem, cujo estrado sustenta a caldeira e o motor, tendo na parte posterior uma plataforma e estribo para o accesso em que ha logar para mais 4 passageiros de pé. Na imperial pôdem ir 40 kig. de bagagens.

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

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

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

O motor tem dois cylindros dispostos horizontal-



Carrinho electrico MILDI-GREFFE

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

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

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

Pesa com transmissões e estojo 800 kig.

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

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

As rodas traseiras são livres, com cubo metallico, raios de madeira e 1<sup>m</sup> de diametro exterior, as deanteiras teem 0,80 de diametro, estão ligadas ao eixo e governadas por alavancas. As cintas são de ferro, tanto nas rodas motrizes como nas outras.

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

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

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

Pôde andar 40 km. sem novo municiamento.

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

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

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

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

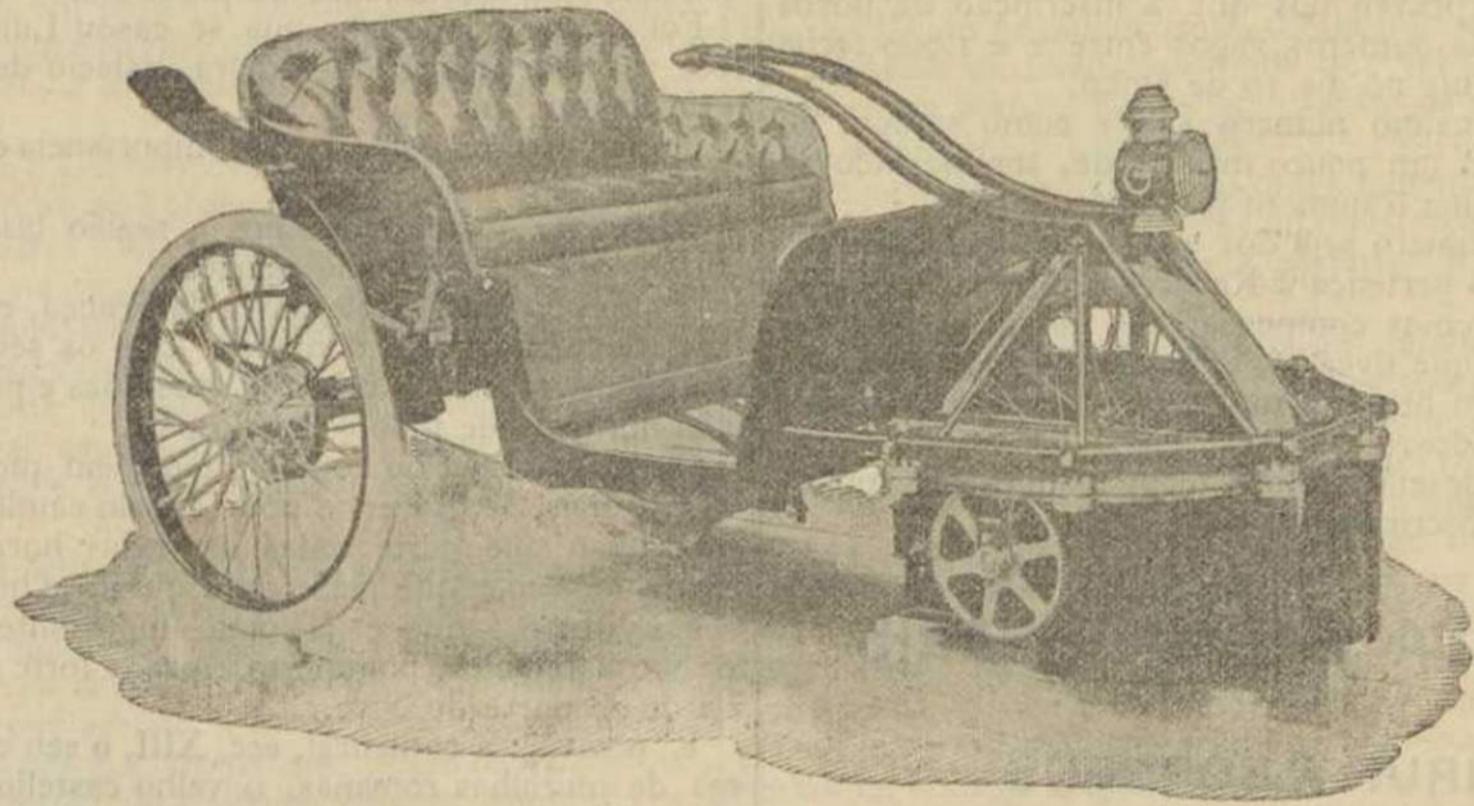
O carrinho é guiado por meio de alavanca ou timão com dois varaes ligado a um eixo vertical cujo attrito se attenuou com anneis de espheras.

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

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

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

Dos tres é porventura o ultimo o menos pratico. Tem



Triciclo Columbia

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

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

Está collocado na parte posterior á direita do conductor, e actua no eixo motor com as velocidades de 6, 8, 10 e 12 kilometros por hora conforme se desejar. O arranque é facilitado por meio dos pedaes.

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

Pesa tudo 400 a 500 kig.

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

Pesa tudo apenas 300 kilogr. estando vazio.

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

## O NOSSO BRINDE

### VIAGEM A PARIS

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

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

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

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

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

\*

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

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

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

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

## GUIA DA VIAGEM A PARIS

II

### IRUN A BORDEUS

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

**Irún** e **Fuentarrabia** — de um lado, com as suas ingremes ruas e o seu idioma biscaíno, como que mixto d'arabe e flamengo, em que os k k e os y y se atropelam em cada palavra, e do outro as duas villas francesas, primeiras sentinelas da fronteira *Behobia* e

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Passemos uma estação sem importancia e pararemos em breve em

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## A questão da capacidade dos wagons de mercadorias

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

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

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

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

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

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

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

## PARTE FINANCEIRA

### CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Real dos Caminhos de ferro  
Portuguezes

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

## Ordem do dia

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

2.º Apresentação dos assumptos relativos ao contrato com a companhia dos caminhos de ferro meridionais e votação da proposta e parecer relativo a esse assunto;

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

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

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

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

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

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

No Porto, no banco alliance e no banco commercial do Porto;

Em Paris, nas caixas do Crédit Lyonnais, da Société Générale du Crédit Industriel et Commercial, da Société Générale pour favoriser le développement du Commerce et de l'Industrie en France, do Comptoir National d'Escompte de Paris e do banco de Paris et des Pays Bas;

Em Londres, nas caixas dos banqueiros Glyn, Mills Currie Cº.

Em Berlim e Francfort, nas caixas do Bank für Handel und Industrie.

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

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

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

## Companhia das Docas do Porto e Caminhos de ferro Peninsulares

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

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

## Companhia de Seguros Fidelidade

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

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

## BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 31 de maio de 1900.

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

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

O contracto Salamanca funda-se na liquidação do credito que

o thesouro tinha sobre os bancos Alliança e Commercial por adeantamentos feitos á companhia no valor de 2.279.220.000 réis.

São já de todos conhecidas as bases d'este contracto: o governo deixa de reter, como o fazia até hoje, a subvenção de 270 contos annuaes, recebendo o seu credito metade ou 1.139.658.000 réis, em dinheiro, metade em obrigações, 21.103, ao preço de 54.000 réis, ou seja 1.139.658.000 réis, e entregará á companhia a exploração da linha, pagando-lhe annualmente os 270 contos, ou melhor, metade também, porque a restante é o juro das obrigações que ficam na posse do estado.

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

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

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

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

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

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

O outro contracto, o das obrigações Leste e Norte, também não é muito soridente.

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

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

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

As outras condições da operação são boas:

Não haverá nenhuma reserva ou opção sobre as obrigações que servirão de caução ao suprimento.

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

O governo já anunciou oficialmente que pagará a indemnização assim que lhe seja comunicada a sentença completa, pelas vias competentes.

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

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

## Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel	
Londres 90 d/v...	37 13/16	36 11/16	Desconto no Banco de Portugal.
" cheque..	37 1/2	37 7/16	60/0
Paris 90 d/v.....	760	761	No mercado .....
" cheque.....	765	766	Agio Buenos Ayres .....
Berlim 90 d/v.....	302	304	229
" cheque .....	311	313	Cambio do Brasil
Francfort 90 d/v...	302 1/2	304 1/2	Premio da libra..
" cheque .....	311 1/2	313 1/2	1.000 a
Madrid cheque	1.015	1.025	1.000

## Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS	MAIO													
	16	17	18	19	21	22	23	24	25	26	28	29	30	31
Lisboa: Inscrições de assent.	35,95	-	34,95	35,85	35,85	35,70	-	-	-	35,60	35,55	35,50	35,50	-
" coupon	35,80	35,75	35,75	35,69	35,65	35,50	35,45	-	34,40	35,30	-	35,25	34,21	35,22
Obrig. 4% 1888 . . . . .	-	-	-	18.400	18.400	18.500	18.400	-	18.350	18.300	-	18.100	-	-
" 4% 1890 assent. . . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	43.200	-	-	-	-
" 4% 1890 coupon . . . . .	43.000	-	-	-	-	-	43.500	-	-	43.000	-	-	-	-
" 4 1/2% assent. . . . .	-	-	-	-	49.500	-	49.400	-	-	-	49.100	-	-	-
" 4 1/2% coup. int. . . . .	49.400	49.400	49.500	-	49.500	-	49.500	-	49.500	-	49.200	-	49.200	49.000
" 4 1/2% externo . . . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Tabacos coupon . . . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções B. de Portugal . . . . .	140.000	140.000	140.000	140.000	140.000	140.000	140.000	-	-	-	139.000	139.100	139.100	139.100
" " Commercial . . . . .	123.500	-	-	-	-	-	123.500	-	123.500	123.500	123.500	123.500	123.500	123.500
" " N. Ultramarino . . . . .	133.000	131.000	127.700	127.800	127.700	128.000	128.500	-	128.000	128.100	128.100	-	127.500	127.500
" " Lisboa & Açores . . . . .	120.000	120.000	120.000	120.000	120.000	120.000	-	-	120.300	120.300	120.500	120.500	120.500	120.500
" Tabacos coupon . . . . .	136.100	136.000	136.000	136.000	136.000	136.000	-	-	136.200	136.000	-	-	-	132.000
" Comp. Real . . . . .	-	-	19.500	-	-	-	-	-	-	-	-	18.200	-	-
Obrig. prediaes 6% . . . . .	93.700	-	93.800	-	94.000	94.000	94.000	-	94.000	94.200	94.200	94.200	-	-
" " 5% . . . . .	91.400	91.550	91.550	-	91.800	92.000	92.000	-	92.000	92.000	-	-	-	91.500
" C. Real 3% 1º grau . . . . .	79.800	79.800	-	-	-	-	79.100	-	-	-	-	78.100	78.000	-
" " 3% 2º grau . . . . .	-	-	23.500	-	23.350	-	-	-	23.000	-	22.950	-	-	-
C. Nacional . . . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	46.000	-
Atravez Africa . . . . .	80.000	80.000	80.500	80.500	80.900	80.700	80.800	-	80.000	79.700	79.700	79.000	79.000	-
Paris: 3% portuguez . . . . .	25	24,85	25	24,80	24,50	24,55	24,35	-	24,50	24,30	24,60	24,30	24,40	-
Acções Comp. Real . . . . .	76,60	78	-	77	76	-	-	-	70	-	70	71	-	-
" Madrid Caceres . . . . .	48	-	48	48	50	50	50	-	50	49	-	48	45	-
" Norte de Hespanha . . . . .	241	239	239	241	241	238	239	-	241	-	-	-	-	-
" Madrid Zaragoza . . . . .	322	324	322	320	320	319	320	-	323	-	-	-	-	-
" Andaluzes . . . . .	-	345	343	344	348	343,50	345	-	347	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real 1º grau . . . . .	-	304,75	305	304,50	304,75	305	304,75	-	303	302	302,75	301	302,50	-
" " 2º grau . . . . .	89,25	90	90	91	90,50	89,37	88,50	-	88,50	88	87,50	89	88	-
" C. Beira Alta . . . . .	-	-	-	80	81	80	80,50	-	80,25	-	-	-	-	-
" Madrid Caceres . . . . .	95	-	94	95	99	100	96	-	96,25	90,50	99	99,75	100	-
" N. Hesp. (1º hyp.) . . . . .	293	295	298	298	298	297	296,50	-	299,50	-	-	-	-	-
Londres: 3% portuguez . . . . .	24,87	24,75	24,75	24,75	24,62	24,25	24,37	24,25	24,25	24	24	24,25	24,50	-
Obrig. Atravez Africa . . . . .	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	-
Amsterdam: Atravez Africa . . . . .	58	-	-	58,75	59,50	59,88	59,93	-	59,75	59,93	59,50	59,88	59,25	-
Bruxellas: Atravez Africa . . . . .	-	-	59	59	59	59,75	59,75	59,75	59,75	59,75	59,75	59,75	59,75	-

## Receita dos caminhos de ferro portugueses e hespanhóis

Linhos	Período de exploração	1900		1899		Totais desde 1 de janeiro		Diferença a favor de			
		Kil.	Totais	Kilom.	Totais	Kilom.	1900	1899	1900	1899	
COMPAGEM FERROVIARIA	de 8										
Antiga rede e nova não garantida . . .	7 13 Mai.	693	67.828.000	97.875	693	67.080.865	96.797	1.287.010.000	1.329.622.507	-	42.612.507
	14 20 "	"	67.048.000	96.750	"	67.080.865	96.797	1.354.058.000	1.396.703.372	-	42.645.372
Nova rede garantida . . . . .	7 13 Mai.	380	8.661.000	22.792	380	8.563.135	22.534	150.787.000	156.812.493	-	6.025.493
	14 20 "	"	8.851.000	23.292	"	8.563.135	22.534	159.638.000	165.375.628	-	5.737.628
Sul e Sueste . . . . .	23 29 Abr.	475	15.401.550	32.424	475	15.720.430	33.095	265.592.381	278.482.459	-	12.890.078
	30 6 Mai.	"	16.185.630	34.075	"	17.498.918	36.839	281.778.011	295.981.377	-	14.203.366
Minho e Douro . . . . .	5 11 Mar.	353	20.275.643	57.438	353	21.250.019	60.198	192.729.606	189.688.770	3.040.836	-
	12 18 "	"	21.449.169	60.762	"	20.288.118	57.473	214.178.775	209.976.888	4.201.887	-
Beira Alta . . . . .	16 22 Abr.	253	5.284.655	20.887	253	5.304.974	20.967	95.622.236	88.655.378	6.966.858	-
	23 29 "	"	5.104.761	20.176	"	4.608.578	18.215	100.726.997	93.263.956	7.463.041	-
Nacional — Mirandella e Vizeu . . . . .	30 6 Mai.	"	7.434.497	29.385	"	7.251.094	28.660	108.161.494	100.515.050	7.646.444	-
	26 1 Abr.	105	1.383.021	13.171	105	1.743.181	16.601	17.817.522	17.956.892		

## TRACÇÃO ELECTRICA

ARQUIVO  
CP  
HISTÓRICO

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

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

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

Fazer despesas superfluas e aumentar os impostos desagrada a todos.

Muito bem diz a associação quando escreve:

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

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

## Os bilhetes no metropolitano

Para acelerar o serviço da venda dos bilhetes aos passageiros e para simplificar o serviço da fiscalisação d'esses bilhetes adoptaram-se apparelhos muito engenhosos que realizam o trabalho com grande perfeição e celeridade.

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

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

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

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

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

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

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

### Cautellas para bagagens

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

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

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

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

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

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

Parece simples e vantajoso.

### LINHAS PORTUGUEZAS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Os concessionarios e a companhia por estes organi-sada já teem o contracto para toda a obra ajustado com uma importante casa francesa.

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

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

### LINHAS ESTRANGEIRAS

#### Hespanha

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

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

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

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

Foi auctorizado o governo a outorgar á companhia da via ferrea de Santander a Bilbao, a concessão para construir e explorar uma linha, com a bitola de 1,00, entre *Santander* e *Puente de Arce*. Esta linha mede 12,5 km. e deve começar-se dentro de tres meses.

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

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

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

#### França

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

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

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



## AVISOS DE SERVIÇO

### Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

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

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

Lisboa 26 de Maio de 1900.

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

Bilhetes validos por dois mezes com faculdade de ampliação de prazo

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

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

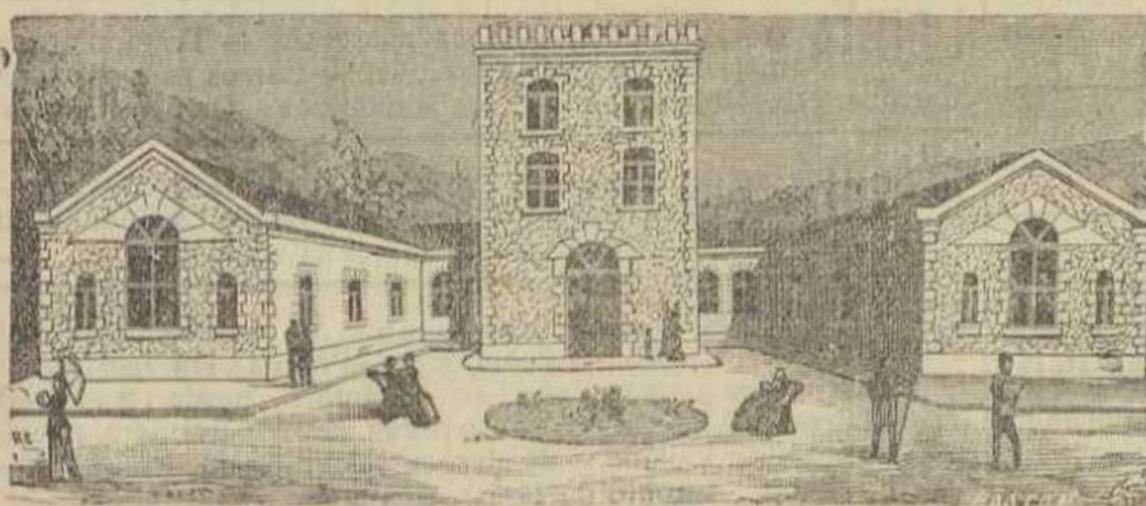
Aos portadores d'estes bilhetes é concedida a faculdade de detenção em transito, ampliação de prazo etc.

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

Lisboa, 23 de Maio de 1900.

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

Dos mais perfeitos do paiz



### Gande Hotel Club

Abriu em 5 de maio.—casa de barbear.

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

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

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

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

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

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

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

## Touradas em Madri

Grande corrida de Beneficencia no dia 1 de Junho

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

Bilhetes de ida e volta a preços reduzidos válidos para  
Ida..... nos dias 30 de Maio a 5 de Junho | Pelos comboio  
Volta..... " " 1 a 8 de Junho | ordinarios

### Preços

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

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

Demais condições ver os cartazes affixados nos logares do costume.

Lisboa 25 de Maio de 1900.

## ARREMATAÇÕES

### Caminhos de ferro do Estado

### Direcção do Minho e Douro

#### Fornecimento de creosote

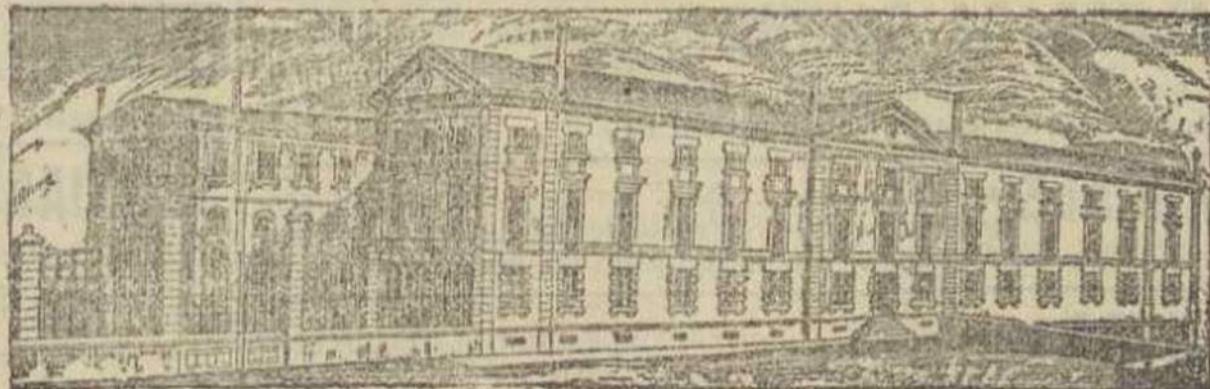
Tendo alguns individuos allegado não poderem apresentar no acto do concurso para o fornecimento de creosote, que se ha de realizar no dia 29 do corrente mez, as respectivas analyses e amostras exigidas no programma do concurso, faz-se saber que é concedido o prazo de trinta dias, a contar da data do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

Porto 26 de Maio de 1900.

Abertura em 1 de maio e encerramento em 30 de novembro

Excellentas aguas mineraes para doenças  
de pele, rheumatismo,  
estomago, garganta, etc., etc.

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



# 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. Vidé anuncio na frente da capa—Rua Augusta, 70, 2.º

### LISBOA

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

### LISBOA

**João Maria Bravo.**—Agente de importantes casas estrangeiras (correspondência em francez, inglez, 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, sucessores.—Rua Sá da Bandeira, 249—Filial em Lisboa: Rua Arco do Bandeira, 39, 1.º

### LISBOA

**Braganza-Hotel.**—Salons—Vue splendide sur la mer—Service de 1.º ordre.—Prop. Victor Sasseti.

### LISBOA

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

### LISBOA

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

### PORTO

**Grande Hotel do Porto.**—Le meilleur de la ville. Bits 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.º ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros; muito central—Prop. Lopez Munhós.

### PORTO

**Grande Hotel America Central.**—Um dos melhores da cidade, magnificas salas e quartos, banhos. Aceio e bom serviço.—15000 a 18400 réis diarios.

### PORTO

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

### ALCOBAÇA

**Hotel Gallinha.**—Aposentos commodos e extremamente aceados. Cozinha excellente. Carros para Vallado e mais pontos.—Prop. António 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. Cozinha esmerada e farta.—Proprietario, Vicente C. de Paramos.

### CALDAS DA RAINHA

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

### CASCAES

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

### CINTRA

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

### CINTRA

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

### LEIRIA

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

### HAMBURGO

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

### MADRID

**Cesar Ferent.**—Agente commercial da Companhia dos caminhos de ferro. Transportes, comissões

### PARIS

**Ad Nergers.**—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 inexcavável aceio, casa de banhos. Preços modicos.—Proprietario, José Gomes Ribeiro.

### ESTORIL

**Hotel de Paris.**—Casa de 1.º ordem.—Serviço esmerado.—Sala de reunião.—Bons quartos com esplendida vista, etc.—Bilhar, lawntennis, croquet e outros jogos—Preços rasoaveis.—Prop. 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 inexcavíveis commodidades, e aceio; tratamento recomendavel—Proprietario, Domingos José Pires.

### LEIRIA

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

### MAFRA

**Hotel Moreira.**—No largo, em frente do convento.—Bellas accommodações desde 1500 réis por dia até 1550.—Reducción de preços para caixeiros viajantes.

### NAZARETH

**Grande Hotel Club.**—As melhores commodidades e economia.—Preços: em agosto e outubro, de 1500 a 1700 réis; em setembro, desde 1700 réis; na succursal, desde 800 réis.—Carreiras de Riperts para as estações de Cella e Vallado.—Endereço telegraphico, Romão—Nazareth.—Prop. Antonio de Sousa Romão.

### SOBRADO DE PAIVA

**Restaurante Hotel** de Alfre do Augusto Ribeiro.—Este hotel installado n'um dos melhores predios da villa offere aos seus hóspedes as melhores commodidades.

### GRANADA

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

### SANTIAGO (Galliza)

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

**FABRICA  
DE  
H. SCHALCK, SUCCESSORES**

## *Calçada do Cascão*

## LISBOA

PREMIADO EM TODAS AS EXPOSIÇÕES

## DEPOSITOS

## LISBOA

PORTO

Rua da Magdalena, 17, 1.<sup>o</sup> | Rua da Fabrica, 25.

## PRODUCTOS

Pregaria de ferro, cobre, zinco e latão, pregos de arame quadrado e redondo, carda de machinas, carda ingleza, brocha, tacha, cravinho, belmazes, etc. etc., Botões de metal finos e ordinarios, botões de fazenda de lã e seda, etc., etc. Colchetes de todos os tamanhos e qualidades. Capsulas para garrafas, boiões e frascos, em diversas cores e tamanhos.

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

COMPANHIA REAL				Lisboa	Povoa	Lisboa	
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré		Past.	Cheg.	Part.	Cheg.
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	12-10 t.	1-38 t.	1-50 t.	2-49 t.
6-15 m.	7-20 m.	6-35 m.	7-30 m.	3- 5 t.	4- 3 t.	4-20 t.	5-29 t.
7-45 m.	8-50 m.	7-35 m.	8-40 m.	4-45 t.	5-43 t.	6-35 t.	7-34 t.
a 9-10 m.	9-47 m.	a 8-10 m.	8-47 m.	Lisboa	V. Franca	Lisboa	
9-15 m.	10-20 m.	9-15 m.	10-20 m.	5-45 t.	7- 4 t.	a 5-15 m.	6-39 m.
a 10-40 m.	11-17 m.	a 9-55 m.	10-32 m.	12-30 n.	1-55 n.	a 7-35 t.	8-59 n.
10-45 m.	11-50 m.	10-45 m.	11-50 m.	Lisboa	Cintra	Lisboa	
12-15 m.	1-20 t.	a 11-25 m.	12- 2 t.	6-10 m.	7-17 m.	5- 0 m.	5-59 m.
a 1-40 t.	2-17 t.	12-15 t.	1-20 t.	7-55 m.	9- 2 m.	6- 0 m.	7- 1 m.
1-45 t.	2-50 t.	1-45 t.	2-50 t.	9-40 m.	10-45 m.	7-35 m.	8-39 m.
a 3-10 t.	3-47 t.	a 2-25 t.	3- 2 t.	a 10-55 m.	a 11-35 m.	9-15 m.	10-12 m.
3-15 t.	4-20 t.	3-15 t.	4-20 t.	11-20 m.	12-27 t.	11- 0 m.	11-59 m.
a 4-10 t.	5-17 t.	a 3-55 t.	4-32 t.	1- 0 t.	2- 7 t.	1- 5 t.	2- 4 t.
4-45 t.	5-50 t.	4-45 t.	5-50 t.	2-50 t.	3-57 t.	2-40 t.	3-44 t.
a 6-10 t.	6-47 t.	a 5-25 t.	6- 2 t.	4-40 t.	5-45 t.	4-10 t.	5- 9 t.
6-15 t.	7-20 t.	6-15 t.	7-20 t.	6- 0 t.	7- 8 t.	a 5- 0 t.	5-40 t.
a 7-40 t.	8-17 n.	a 6-55 t.	7-32 t.	7-45 t.	8-52 n.	6-20 t.	7-21 t.
7-45 t.	8-50 n.	7-45 t.	8-50 n.	9-10 n.	10-17 n.	7-30 t.	8-34 n.
9-15 n.	10-20 n.	9-15 n.	10-20 n.	10-45 n.	11-47 n.	9-10 n.	10- 7 n.
a 10-40 n.	11-17 n.	a 9-55 n.	10-32 n.	12-45 n.	1-52 n.	10-50 n.	12- 5 n.
10-45 n.	11-50 n.	10-45 n.	11-50 n.	Lisboa	Porto	Lisboa	
a 12-25 n.	11- 2 n.	a 11-25 n.	12- 2 n.	b 7-35 m.	8-50 n.	4- 0 m.	a 3-31 t.
12-30 n.	1-35 n.	a 12-50 n.	1-31 n.	a 7-50 m.	t 3- 5 t.	c 5-37 t.	
C. Sodré	Algés	C. Sodré		c 8-30 m.	11-20 n.	b 8-15 m.	11-45 n.
5-45 m.	6-10 m.	6- 0 m.	6-20 m.	a 11- 5 m.	a 10-35 m.	p 5-58 t.	
6-35 m.	6-55 m.	6-30 m.	6-55 m.	a 4-30 t.	k 11-38 n.	2-50 t.	5-42 m.
7-15 m.	7-40 m.	7-30 m.	7-50 m.	b 6-31 t.	10-45 m.	a 4-20 t.	m11-33 n.
8-50 m.	9-10 m.	8- 0 m.	8-25 m.	8-45 n.	10-30 n.	7-10 t.	4- 0 m.
9-35 m.	9-55 m.	9-30 m.	9-55 m.	10-30 n.	7-42 m.	b 9- 0 m.	
10-15 m.	10-40 m.	10-30 m.	10-50 m.	Lisboa	Figueira	Lisboa	
11- 5 m.	11-25 m.	11- 0 m.	11-25 m.	5-15 m.	7-11 t.	5-55 m.	6-45 t.
11-45 m.	12-10 t.	12- 0 t.	12-20 t.	7-35 m.	2-54 t.	3-40 t.	11-45 n.
12-35 t.	12-55 t.	12-30 t.	12-55 t.	6-31 t.	5-11 m.	11-15 n.	9 0 m.
1-15 t.	1-40 t.	1-30 t.	1-50 t.	Lisboa	V. Alcant.	Lisboa	
2- 5 t.	2-25 t.	2- 0 t.	2-25 t.	c 8-30 n.	a 5-55 t.	a 8-15 m.	a 3-31 t.
2-45 t.	3-10 t.	3- 0 t.	3-20 t.	a 11- 0 m.	8-45 n.	8-20 t.	c 5-37 t.
3-35 t.	3-55 t.	3-30 t.	3-55 t.	10-30 n.	7 0 m.	6-20 t.	4- 0 m.
4-15 t.	4-40 t.	4-30 t.	4-50 t.	Lisboa	Badajoz	Lisboa	
5- 5 t.	5-25 t.	5- 0 t.	5-25 t.	c 8-30 m.	8-20 n.	5-40 m.	a 3-31 t.
5-45 t.	6-10 t.	6- 0 t.	6-20 t.	a 11- 0 m.	8-45 n.	6-15 t.	c 5-37 t.
6-35 t.	6-55 t.	6-30 t.	6-55 t.	10-30 n.	7 13 m.	6-15 t.	4- 0 m.
7-15 t.	7-40 t.	7-30 t.	7-50 t.	Lisboa			
8-45 n.	9-10 n.	8- 0 n.	8-25 n.	c 8-30 m.			
9-35 n.	9-55 n.	9-30 n.	9-55 n.	a 11- 0 m.			
10-15 n.	10-40 n.	11- 0 n.	11-25 n.	8-45 n.			

C. SODRÉ		P. ARCOS		C. SODRÉ		10-30 n.		7-13 m.		6-45 t.		4-0 m.	
8-5 m.	8-38 m.	8-50 m.	9-22 m.	Lisboa	Sacavem	Lisboa	Lisboa	Guarda	Lisboa	Lisboa	Guarda	Lisboa	Guarda
6-10 m.	7-24 m.	7-10 m.	8-34 m.	c 11-0 m.	c 12-50 m.	c 150 n.	c 8-30 m.	c 12-50 n.	c 3-31 t.	c 11-0 m.	c 150 n.	c 3-31 t.	c 5-37 t.
7-10 m.	7-54 m.	8-25 m.	9-11 m.	8-40 m.	9-24 m.	9-35 m.	10-19 m.	8-45 n.	4-0 m.	10-30 n.	10-37 m.	4-0 t.	5-42 m.
9-30 m.	10-14 m.	10-30 m.	11-17 m.	10-30 m.	11-14 m.	11-45 m.	12-29 t.	10-30 n.	4-0 m.	11-30 m.	12-14 t.	12-30 t.	5-42 m.
11-30 m.	12-14 t.	12-30 t.	1-14 t.	1-40 t.	2-24 t.	2-35 t.	3-19 t.	1-40 t.	2-24 t.	2-35 t.	3-19 t.	3-19 t.	3-19 t.
7-55 t.	8-39 n.	9-0 n.	9-44 n.	9-20 n.	10-4 n.	10-15 n.	10-59 n.	9-20 n.	5-28 t.	4-20 m.	5-28 t.	4-20 m.	4-9-5 m.
0-37 n.	11-21 n.	11-35 n.	12-19 n.	c 4-35 t.	c 4-35 t.	c 4-35 t.	c 4-35 t.	c 4-35 t.	8-35 n.	6-0 t.	c 4-35 t.	c 4-35 t.	c 9-10 n.

# ROYAL MAIL

### Steam Packet Company

## MAIS A REAL INGLEZA

Para Pernambuco, Bahia, Rio, Montevideu  
e Buenos Ayres

## Em 11 de Junho

## O paquete **Elbe**

Os vapores teem magnificas accommodações para passageiros  
Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto, comida á  
portugueza, cama, roupa, propinas a criados e outras despesas.  
Barco carregado passageiros irá ao com os

Para carga e passageiros trata-se com os

## AGENTES

Em Lisboa: — James Rawes & C.º — R. dos Capelistas, 31, 1.º

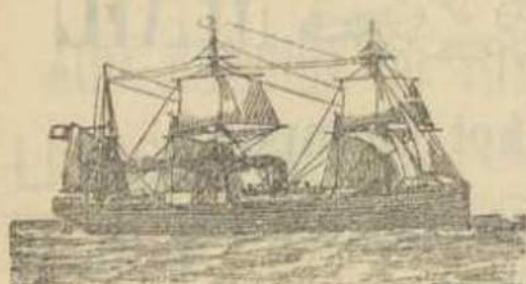
No Porto:—W. G. Tait & C.º—R. dos Ingleses, 23 1.º

Alfarelos		Porto		Alfarelos		BEIRA ALTA			
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Figueira	Pamp.	Figueira	Pamp.	Cheg.	
3- 3 t.	8-50 n.	8-20 m.	2-11 t.	5- 5 m.	6-35 m.	8-7 m.	9-52 m.		
Lisboa	Pampilhosa	Lisboa		4-30 t.	6-10 t.	7-5 t.	8-35 n.		
a 7-50 m.	1 12 23 t.	a 1- 0 t.	p 5-58 t.						
a 6-50 t.	g 11 22 n.	a 2-30 m.	h 7-27 m.						
Coimbra	Figueira	Coimbra							
6- 0 m.	7-48 m.	6-20 m.	8-13 m.						
4- 5 t.	5-57 t.	11- 5 m.	12-49 t.						
		9-17 n.	11- 0 n.						
Aveiro	Porto (d)	Aveiro							
3-10 m.	5-48 m.	n 4-10 t.	6-54 t.						
		o 10-10 n.	1-26 n.						
Ovar	Porto	Ovar							
5-40 m.	d 7- 4 m.	11-10 n.	12-42 t.						
1-10 t.	2-40 t.	4-35 t.	6- 5 t.						
6-40 t.	8-12 n.	6-10 t.	7- 41 t.						
Espinho	Porto	Espinho							
8- 5 m.	8-58 m.	d 6-10 m.	7-31 m.						
8-40 m.	9-28 m.	d 7-30 m.	8-20 m.						
11-15 m.	12- 8 t.	10- 0 m.	11- 0 m.						
4-15 t.	5- 7 t.	12-22 t.	1-30 t.						

SUL E SUESTE			Norte		Braga		Norte			
Lisboa	Setúbal	Lisboa	5-30 t.	8-20 n.	6-50 t.	10-30 t.	5-25 t.	6-0 t.	9-10 m.	9-45 m.
7- 5 m.	8-10 m.	4-45 m	6 30 m							
7-45 m.	10- 5 m.	8 15 m	10- 0 m							
12-45 t.	2-18 t.	11 30 m.	1- 5 t.							
4-30 t.	6- 5 t.	9- 0 m.	10-55 m.							
—	—	2-45 t.	4-45 t.							
—	—	4-45 t.	6 30 t.							
Lisboa	Faro	Lisboa	Porto		Vianna		Porto			
4-30 t.	5- 0 m.	6-15 t.	6-30 m							
Lisboa	Extremoz	Lisboa	5-45 m.	9- 5 m.	6- 0 t.	8- 5 n.	Vianna	Valença	Vianna	
7-45 m.	3-45 t.	8-50 m.	4-45 t.							
4-30 t.	11-30 n.	11-30 n.	6-30 m.							
Lisboa	Barreiro	Lisboa	Porto		Barca d'Alva		Porto			
7- 5 m.	7-40 m.	5 55 m.	6 30 m.							
7-45 m.	8-16 m.	9-25 m.	10 0 m.							
10-30 m.	11 5 m.	10-20 m.	10 55 m.							

7-10 m.	8- 5 m.	6-30 m.	7-30 m.
Lisboa	Pias	Lisboa	
7-45 m.	5- 0 t.	8- 0 m.	4-45 t.
TUNES	POÇO BARRETO	TUNES	
8-35 m.	4-21 m.	5-26 t.	5-57 t.
8-10 m.	8-49 m.	7- 0 t.	7-26 t.
FARO	POÇO BARRETO	FARO	
25 t.	6-33 t. — 6-29 m.	8-38m.	

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

Alberto Centeno & C.ª

### Vapores a sahir do porto de Lisboa



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



**Anvers**, e Havre, vap. sueco. **Karin**. Sahirá a 23 de Junho. Agentes, Henry Burnay & C.ª, Rua dos Fanqueiros, 10.



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



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



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



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



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



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



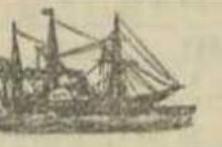
**Hamburgo**, vapor all. **Oldenburg**. Sahirá a 28 de junho. Agente, E. George, R. da Prata, 8, 2.º



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



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



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



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



R. da Prata, 8, 1.º

**Madeira**, S. Vicente, S. Thiago, Príncipe, S. Thomé, Cabinda, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela e Mossamedes, vap. port. **S. Thomé**. Sahirá a 11 de junho. Empresa Nacional de Navegação,



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



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



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



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



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



**Porto**, vap. port. **D. Amelia**. Sahirá a 14 de junho. Agente, J. P. Alvares Ferreira, R. dos Bacalhoeiros, 135, 1.º



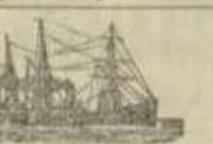
**Rotterdam**, e Hamburgo, vap. all. **Her-zog**. Sairá de 11 a 12 de junho. Agente, E. George, R. da Prata, 8, 2.º



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



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



**Valencia**, Barcelona, Cete e Marselha, vap. fr. **Saint Thomas**. Sahirá a 22 de junho. Agentes, Henry Burnay & C.ª, Rua dos Fanqueiros, 10.

# SALON ROUGE

46 — RUA IVEINS — 48

Exposição do Panópticum Universal  
O BIOPRAPHE PARISIENSE  
A grande atração da actualidade

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