

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 KIRSCH, Eng.— Lourenço Marques, J. M. COSTA

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

REDACÇÃO — RUA NOVA DA TRINDADE, 48 — LISBOA

TELEPHONE 27

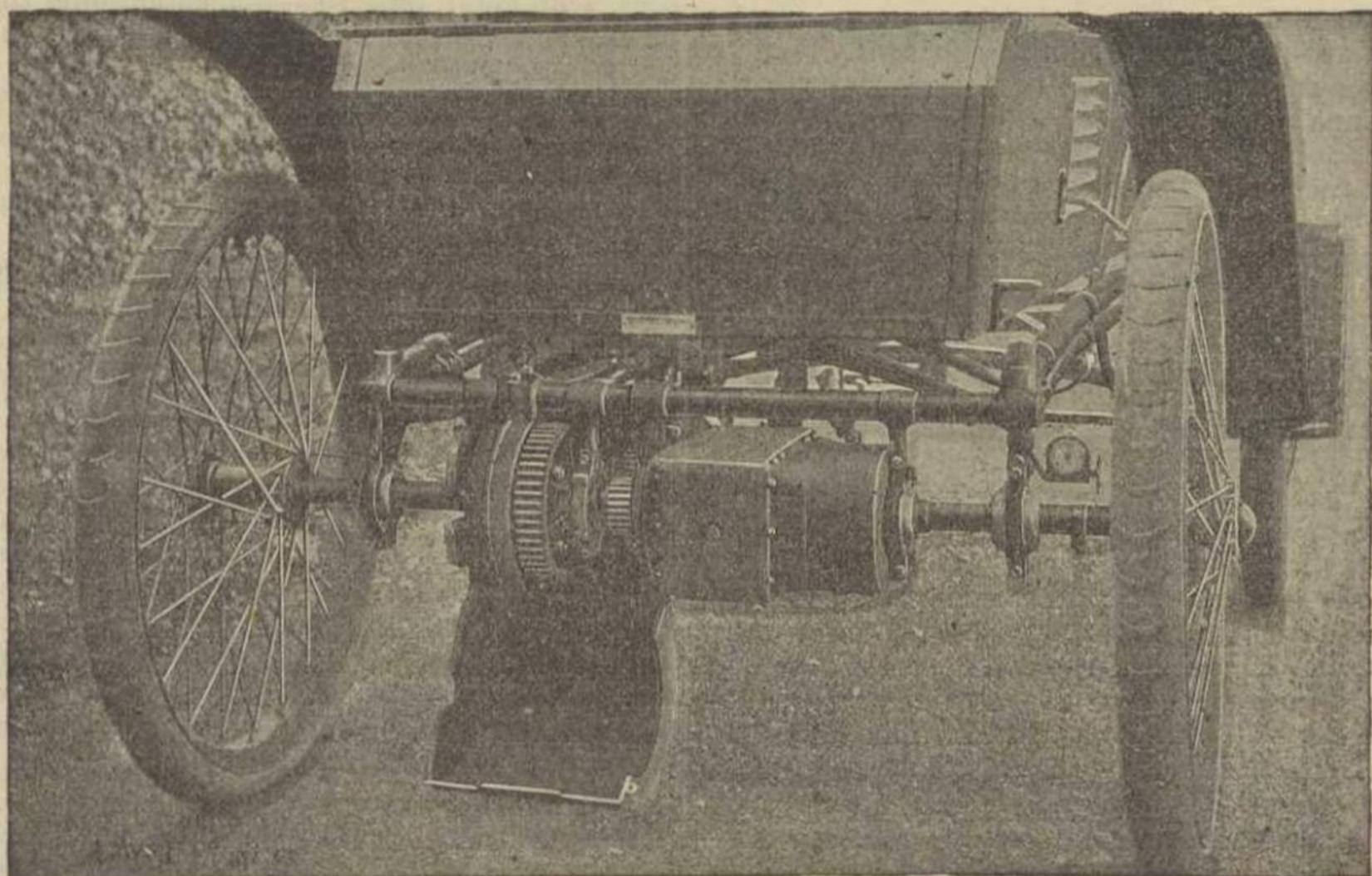
ANNEXO D'ESTE NUMERO

Tarifa de operações aduaneiras nas fronteiras, Companhia Real.

SUMMARIO

LINHAS DO ESTADO, por O. S.	Paginas
A GRANDE FESTA DE LISBOA	225
PARTE OFFICIAL — Portarias de 28 de Julho do Ministerio das Obras Publicas	226
TARIFAS DE TRANSPORTE	227
NO NORTE DE HESPAÑA	227
BARJONA DE FREITAS	228

METROPOLITANO DE PARIS.....	228
AUTOMOBILISMO (ilustrado).....	228
CARRIS DE FERRO DE LISBOA	230
PUBLICACOES RECEBIDAS	230
COMMERCIO PORTUGUEZ.....	231
COMPANHIA DOS WAGONS-LEITOS	231
O NOSSO BRINDE	232
ASSEMBLÉAS DA COMPANHIA REAL	232
PARTE FINANCEIRA—Boletim da Praça de Lisboa—Cambios, descontos e agios—Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras—Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhóis	232 e 233
TRACCÃO ELECTRICA	234
EXPOSIÇÃO DE PARIS	234
INSPECÇÃO A LINHAS FERREAS	234
LINHAS PORTUGUEZAS—Carris de ferro de Lisboa—Meridionaes	235
LINHAS ESTRANGEIRAS—Hespanha—França—Canadá	235
COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES—Relatório do conselho de administração (continuação)	236
AVISOS DE SERVIÇO — ARREMATAÇOES — AGENDA DO VIAJANTE — ANNUNCIOS—HORARIO DOS COMBOIOS EM 1 DE AGOSTO DE 1900	
—VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA	237 a 240



Caixilho e accessórios do carrinho «Cyrano».

LINHAS DO ESTADO

ASSARAM oito meses sobre o decreto da organização da administração das vias ferreas do Estado, diploma a que aqui tecemos sinceros louvores e porventura a obra mais salutar de quantas se procurou fazer na situação política ultima, que tão fertil foi em legislação espalhafatosa.

O pensamento era bom em si e foi levado á prática por uma corporação em que ha funcionários de um provado zelo, quasi fanático, e d'uma rara competencia no assumpto.

D'esta maneira tudo nos conduzia a esperar que os resultados correspondessem ao desejo do legislador e os factos vão confirmando os vaticínios que se fizeram.

A administração, tendo já pelos mezes da sua gerência, os elementos necessarios para esboçar algumas previsões e tirar algumas conclusões, está fazendo um relatorio concernente a este periodo em que propõe ao ministro os alvitres que julga preferiveis para o desenvolvimento da viação acelerada nas zonas servidas pelas linhas do Estado.

Como os nossos orçamentos não teem sido a expressão da verdade mas meras contas arranjadas *ad hoc*, no proposito de pintar com cōres mais rosadas a situa-

ção do thesouro, succedia que nas previsões de despesa se contava sempre com verbas pequenas para as necessidades da conservação e exploração das linhas. Nas cifras maiores as reducções incidiam duramente. D'ahi proveio que a administração encontrou um deficit superior a 130 contos, sem ter verba inscripta para o suprir.

Conseguiu fazer face, com os lucros da exploração, a cerca de metade d'essa dívida, conseguiu tambem que a restante fosse paga com bilhetes do thesouro. Apezar d'isso, ha saldos relativamente importantes que revertem a favor do *fundo especial*, o qual, como é sabido, se destina á construcção de novas linhas ou do prolongamento das actuaes.

Estes saldos disponiveis pôdem calcular-se, sem grande erro, em 200 contos no fim d'um anno de exercicio. Quer isto dizer, que, no fim d'essa epocha, tem o governo uma receita com tendencia a subir, que o habilita a celebrar uma operação financeira pela qual consiga os meios necessarios para começar a rede complementar, rede que, beneficiando as regiões que atavesse, irá augmentar o trafego e portanto o rendimento das linhas principaes.

Tambem tem o conselho de administração pensado já na escolha ou preferencia que deva dar-se relativamente á construcção das novas linhas, e n'este sentido formulará a sua proposta. Quer-nos parecer que não deixará de ser attendido em primeiro logar a construcção da linha do Barreiro a Cacilhas, como complemento natural e inadiavel das linhas do sul e sueste.

Este troço encurta a distancia de Lisboa, facilita o trafego, diminue a viagem por mar, vae servir uma area que, em poucos annos se transformará, constituindo-se como que n'um novo arrabalde de Lisboa, analogo aos de Bemfica e Sacavem. Tem de fazer-se primeiramente.

Os estudos estão executados e foram confiados á competencia do engenheiro Costa Serrão, nosso distinto collaborador.

Devem depois seguir-se novas construccões, por pequenos lanços, sempre ligados á linha em exploração, o que facilita e embaratece a execução de trabalhos, e o que evita as perturbações no regimen de trabalho ou as crises de braços, tão peculiares com as grandes obras de estradas que descentralisam a massa dos operarios ruraes, attrahidos pelo augmento do salario.

Vê-se que o plano é modesto e bem estudado. Revela-se mesmo um bem intencionado amor pelo desenvolvimento das linhas ferreas, um accentuado desejo de sahirmos da quietação a que nos condemnavamos, sob o falso pretexto de não haver dinheiro para linhas ferreas, que criam a riqueza e accrescentam os valores pela facilidade da sua permuta, quando se desbaratava a meudo em obras de utilidade discutivel, em construccões de interesse particular, em estuques e argamassas de edificios publicos, ou por ventura se não se subvertia por outros canaes mais ou menos sinuosos.

A descentralisação ou a boa administração dá estes resultados. Podemos alargar a rede sem dispendio do thesouro, á custa da propria rede, que se completa gastando apenas dos seus rendimentos, como uma companhia particular que não pensasse em dar dividendos aos seus accionistas mas tambem não quizesse emitir mais acções ou fazer maiores chamadas de capital.

Por isso dissémos e repetimos que o pensamento da lei era feliz, e por isso accrescentamos que mais feliz foi ainda o ministro na escolha dos membros do conselho de administração mais em evidencia pelos seus trabalhos, dedicação e conhecimentos, pois não ha leis boas com maus executores, e até as leis más se tornam melhores, se os que a devem applicar são idoneos.

O. S.

A GRANDE FESTA DE LISBOA

Ao que parece, — a menos que algum facto extraordinario venha impedil-o — a grandiosa ideia emmanada da camara municipal irá por deante e a creação da grande festa de Lisboa, em maio será um facto.

O activo vereador que teve esta honrosa iniciativa prestou não só um grande serviço á cidade, como á propria camara em geral, porque lhe facilitou o meio de atrahir a sympathia da cidade que, por tão repetidos erros passados, tem alheiado de si.

Com effeito o *ceci tierra cela* tem, mais uma vez aplicação ao municipio de Lisboa.

A vereação a que presidiu Rosa Araujo teve grandes erros, praticou esbanjamentos, administrhou mal, sim, mas abriu a Avenida da Liberdade e traçou nos seus arredores, o plano do bello bairro que hoje é uma das bellezas de Lisboa. Por isso a capital lhe ficou reconhecida.

A' camara actual succederá o mesmo, se, como tudo leva a crer, fundar em Lisboa a grandiosa festa periodica que tanto brillantismo lhe dará.

Todas as associações de sport de Lisboa, reunidas na noite de 17 do corrente no Real Gymnasio Club, — e note-se que esta reunião se tornou notável porque a ella concorreram representantes de todas essas associações sem faltar uma só — nomearam uma commissão de tres membros para offerecer á camara o auxilio collectivo d'aquellas sociedades.

Sabendo-se que estas reunem a gymnastica, o tiro, a nautica, a esgrima, a tauromachia, a velocipedia etc. e que reunido o numero dos seus socios não são menos de 3.000, comprehende-se quanta importancia tem esta adhesão á grande festa.

Além d'isso ainda, a commissão convidou, por circular, todas as associações similares do paiz a cooperarem com ella o que, ao mesmo tempo que, dando grande extensão aos seus trabalhos promette que o resultado d'estes será importantissimo, serve já para ir lançando em todo o paiz.

Pela sua parte a commissão municipal nomeada pela camara para estudar os meios de levar á realisação a ideia apresentada, tem reunido todas as semanas e em sessão de 18 resolveu aggregar a si todos os elementos que possam auxiliar a, convidando, para esse fim, um representante de cada uma das associações principaes, camara de commercio, commercial, dos logistas, industrial, dos jornalistas, da imprensa, a sociedade de geographia e a commissão do sport a que acima nos referimos.

Em conjunto d'estes diferentes novos elementos funcionou já a grande commissão que hoje é composta de mais de vinte membros, resolvendo que extra-officialmente seja pela camara consultado o poder central sobre as facilidades que este estará resolvido a dar, na parte em que a festa precisará d'esse auxilio, e se nomeiem commissões especiaes, financeira, artistica, de propaganda, de sport, etc.

Hoje deve de novo reunir a commissão cujas sessões são invariavelmente ás 4.^{as} feiras ás 2 horas prefixas da tarde.

Em vista, pois, d'esta situação dos trabalhos e reunidos, como estão, todos os elementos que pôdem constituir valor efectivo, tudo leva a crer que a ideia vá por diante, e Lisboa e o paiz inteiro terá assim um meio de tornar conhecidas na Europa e na America as suas bellezas naturaes, o seu confortavel clima e a sua actividade que é principalmente porque, nas sociedades modernas, os paizes se tornam notaveis.

Não precisaremos de estender mesas de tavolagem convidando os desregrados do mundo a virem aqui emocinar os seus vicios; e contra a obcecada opinião dos que só assim entendem que o nosso paiz pôde ser apreciado no estrangeiro—como abrigo de ignominiosos—a camara de Lisboa terá atraído as atenções de todo o mundo por meio de uma festa toda paz, toda flores, toda sorrisos.

Bem haja se assim o fizer.

PARTE OFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção geral de obras publicas e minas
Repartição de obras publicas

Tendo a companhia nacional de caminhos de ferro, concessionaria da linha férrea de Foz-Tua a Mirandella, apresentado a conta de liquidação da garantia de juro, relativa à exploração d'esta linha, durante o período decorrido de 1 de janeiro a 30 de junho de 1900 (2.º semestre do ano económico de 1899 a 1900) na importância de 26:519\$892 réis;

Mostrando-se da mesma conta e da do 1.º semestre do referido ano económico que o rendimento anual, líquido de impostos, foi de 50:399\$898 réis, e portanto o kilometrico de 921\$722,98 réis, ou superior 221\$722,98 réis ao mínimo fixado para as despesas de exploração, sendo assim o estado responsável só pela diferença, na importância de 47:098\$421 réis, entre o juro do capital garantido na totalidade de 59:222\$135 réis e aquelle excesso;

Considerando que em virtude da liquidação relativa ao 1.º semestre do mesmo ano económico, autorizado em portaria de 28 de janeiro último, o estado já pagou 20:578\$529 réis, e que, portanto, é assim responsável pela diferença na importância de 26:519\$892 réis:

Há Sua Magestade El-Rei por bem, conformando-se com o parecer de 19 do corrente mês, do conselho técnico de obras públicas, aprovar a mencionada liquidação, e ordenar que, salvas as disposições do artigo 15.º da carta de lei de 26 de fevereiro de 1892, seja paga á companhia nacional de caminhos de ferro, como complemento da liquidação da garantia de juro do 1.º e 2.º semestres do ano económico de 1899-1900 aquella diferença na importância de 26:519\$892 réis.

O que comunica ao director fiscal de exploração de caminhos de ferro, para os devidos efeitos.

Paço, em 28 de julho de 1900.—*José Gonçalves Pereira dos Santos.*

Tendo a companhia nacional de caminhos de ferro concessionária do caminho de ferro de Santa Comba Dão a Vizeu, apresentado a conta de liquidação da garantia de juro relativa à exploração d'esta linha durante o período decorrido de 1 de janeiro a 30 de junho de 1900 (2.º semestre do ano económico de 1899 a 1900) na importância de 32:176\$878 réis

Mostrando-se da mesma conta e da do 1.º semestre do referido ano económico que o rendimento anual líquido de impostos foi de 34:710\$356 réis, e portanto o kilometrico de 701\$077,62 réis, ou superior em 1\$077,62 réis ao mínimo fixado para despesas de exploração, sendo assim o estado responsável só pela diferença na importância de 62:251\$112 réis, entre o juro do capital garantido 62:304\$466 réis e aquelle excesso;

Considerando que em virtude da liquidação relativa ao 1.º semestre do mesmo ano económico, autorizada em portaria de 28 de janeiro último, o estado já pagou 30:074\$234 réis, e que portanto é assim responsável pela diferença na importância de réis 32:176\$878:

Há Sua Magestade El-Rei por bem, conformando-se com o parecer de 23 d'este mês, do conselho técnico de obras públicas, aprovar a mencionada liquidação e ordenar:

1.º Que, salvas as disposições do artigo 15.º da carta de lei de 26 de fevereiro de 1892, seja paga á companhia nacional dos caminhos de ferro, como complemento da liquidação da garantia de juro do ano económico de 1899-1900, aquella diferença na importância de 36:176\$878 réis.

2.º Que esta liquidação continue a ser considerada provisória enquanto não estiverem concluídos todos os trabalhos e rigorosamente feita a medição da linha.

O que se comunica ao director fiscal de exploração de caminhos de ferro, para os efeitos devidos. Paço, em 28 de julho de 1900.—*José Gonçalves Pereira dos Santos.*

TARIFAS DE TRANSPORTE

Tarifa d'operações aduaneiras.—Vae junta a este numero esta tarifa que é evidente substitue a que vigorava desde a abertura da linha de Cáceres e já estava bem precisada de reforma.

O sistema de contagem das taxas é outro, agora, adoptando-se o peso das remessas, como é regular, em lugar do dos volumes, como até hoje. É muito melhor porque mais facilmente o commercio pôde calcular o custo da passagem d'uma expedição pela fronteira.

Grãcas ás complicadas operações, tanto na alfandega portuguesa como na hespanhola, estas taxas são bastante elevadas, gravando, em muitos casos, a mercadoria, de forma a difficultar o commercio internacional.

Por exemplo: uma expedição de 600 kilos de café, productos de confeitoria ou conservas (de que tanto exportamos) paga 37000 réis de passagem de Portugal para Hespanha, representando 6 réis por kilo, fóra os direitos, o que é elevadíssimo.

O sistema aduaneiro da papelada e das complicações produz d'estes gravames—ha que suportal-o!

Para tecidos e outros generos de mais difícil desparcho não houve meio de fixar tarifa; ha que regular o custo da passagem nas fronteiras por ajuste com os agentes.

NO NORTE D'HESPAÑA

São geraes as queixas dos muitos passageiros que vão agora a Paris, contra o serviço que está prestando a companhia do Norte.

O sud-express de que todas as companhias se esforçaram por acelerar a marcha, atingindo esta, na linha d'Orleans a velocidade commercial de 83 kilómetros, na do Midi 81, na portuguesa 57, e até na pequena linha da fronteira a Salamanca 56, arrasta-sa entre Medina e Hendaya com uma marcha de 43 kilómetros, isto é a que se usa na Europa para trens de mercadorias! E na volta apenas atinge 42!

E note-se que ainda ha atraços repetidos.

O nosso collega *Commercio do Porto* recebendo, como nós, reclamações de toda a gente, expressa-se da seguinte forma:

São-nos apresentadas queixas muito desagradáveis sobre o modo como se está fazendo a travessia de Hespanha em caminho de ferro.

O sud-express, sendo um comboio que devia primar pela rapidez da viagem, pára em quasi todas as estações e até em apeadeiros. D'esta forma, o sud-express torna-se um comboio demorado utilizando pouco aos passageiros que tem necessidade de chegar depressa a qualquer das grandes cidades que elle serve.

Nos comboios ordinarios os transtornos são ainda maiores.

Isto reclama uma intervenção energica, a fim de que os passageiros que vão ou veem para Portugal não estejam sujeitos a transtornos e incomodos que são muito desagradáveis, especialmente quando se paga para ter todas as commodidades.

Pela sua parte o *Economista* folha bem insuspeita, diz também:

... são comtudo os portugueses os que, em maior numero transitam agora na linha apesar das detestaveis condições da viagem; quer na ida quer na volta, entre Medina e Paris.

Não era exigir demais esperar que a linha do Norte igualasse a sua velocidade á das linhas portuguesa e Salamanca, o que daria a economia de 2 horas na ida e 2 h. e 30 m. na volta; o que permitiria chegar a Paris ás 6 e tres quartos da tarde e a Lisboa ás 9 da noite.

Mas é escusado pensar n'isso.

BARJONA DE FREITAS

Deixou de existir o conselheiro de estado, Barjona de Freitas, uma das mais formosas intelligencias que tem passado pelos elevados cargos da administração publica do seu paiz, e um dos cerebros mais bem organizados da peninsula.

Retirado da politica militante activa, tinha dedicado o seu grande e fecundo talento ao serviço de algumas companhias particulares em que todos admiravam a clareza do seu engenho, a facilidade com que penetrava as questões mais complexas, e as suas multiplas e extraordinarias aptidões.

Occupava ultimamente o cargo de administrador da Companhia Real dos Caminhos de ferro portuguezes e era ha muitos annos director da companhia de caminhos de ferro da Beira Alta.

Associamo-nos á dôr de seus filhos, os nossos amigos dr. Augusto Barjona e major Alfredo Barjona.

METROPOLITANO DE PARIS

Foi inaugurado o caminho de ferro metropolitano de Paris linha ha muito tempo reclamada pela populaçao da grande cidade e construida com todos os aperfeiçoamentos da sciencia moderna.

Já nos temos aqui referido varias vezes ás obras d'esta linha e ao genero de construcção adoptado.

A secção inaugurada vae desde a Porte Maillot a Vincennes. O trajecto d'esses 13 kilometros é feito em 25 minutos.

As carruagens reunem a uma grande commodidade que dão, uma extrema elegancia.

Os estudos dos promenores mais insignificantes tanto da construcção como da exploração foram realizados com um cuidado extremo, sendo interessantissimas as estações subterraneas, o serviço da venda de bilhetes, o da sua fiscalisaçao e registo, o funcionamento dos ascensores, o da illuminação electrica e tudo que se refere a tracção electrica.

Houve dificuldades enormes a vencer na perfuração do tunnel em diversos logares, ou pela natureza das rochas atravessadas ou pelos embaraços causados pelas canalisações diversas que eram interceptadas.

Vae já prestar grandes serviços, embora muito falte ainda para que as novas communicações satisfaçam ás necessidades sempre crescentes da circulação de um grande centro de populaçao.

A construcção começou em fins de 1898. Seguiu depois activamente, tanto na linha propriamente dita como nas suas dependencias: depositos, officinas, nas estações e no material.

A fonte electrica está no caes da Rapée na margem do Sena para lhe ser mais facil o municiamento de carvão.

O fornecimento das machinas electricas foi confiado a Schneider & C.^a

Os depositos e officinas installaram-se n'un terreno da Charonne.

A bitola da linha é a normal, de 1.44, dupla via, sendo os carris de 52 kig. por metro corrente.

Entre a Port de Vincennes e Port-Maillot ha 18 estações. Na linha Place de l'Etoile ao Trocadero ha 4 estações e 3 na de Place d'Etoile a Porte Dauphiné.

As plataformas d'estas estações tem 4^m de largura e a cota de 0,85 acima do nível dos carris.

Resolveu-se com facilidade o problema de tornar as estações apparentes e accessíveis mas dando-lhes um unico accesso.

Cada estação tem nas plataformas uma fila de lampadas de 16 vellas a 4^m de distancia umas das outras.

Ha lampadas electricas tambem dispostas em zig-zag dentro do tunel.

Adopta-se o *block-system* automatico Hall que tem dado bons resultados nos Estados Unidos.

O material circulante comprehende 46 carruagens motrizes de 2.^a classe, 74 carruagens ordinarias de 2.^a, 31 de 1.^a e 10 mixtas.

Cada automotriz tem 2 motores electricos de 200 cavallos.

Em todas as carruagens ha 10 lampadas electricas.

Disposeram-se as cousas de modo que os comboios possam succeder-se de 2 em 2 minutos.

AUTOMOBILISMO

As viaturas com motor de petroleo são as mais generalisadas. Temos apresentado já alguns modelos. A nossa primeira gravura representa um outro, adoptado no carrinho *Cyrano*.

O motor é do sistema Klaus com dois cylindros horizontaes, que ficam aos lados do caixilho, designados com as letras A A na figura. O arrefecimento é feito pela irradiação nas asas ou pestanas e pela passagem de uma corrente de agua no fundo ou culatra do cylindro E E, corrente que uma bomba centrifuga impelle para alli e para o radiador.

A inflammação executa-se por meio da faiasca electrica n'uma machina Q de induçao sem tremedor, do genero de Dion-Bouton.

N'estes apparelhos a interrupção da corrente de induçao é feita pelo proprio motor. A faiasca que utilisa é a da ruptura da corrente, em que se aproveita, como é sabido, a extra-corrente, aproveitando-se o phenomeno da auto-induçao.

Assim se evitou o inconveniente que havia nas machinas de Rhumkrorff, em que as faiascas não sahiam no momento opportuno muitas vezes, e em que não podia regular-se a precisão da inflammação.

A transmissão estabelece-se por meio de tambores em cones de aluminio B B, dispostos em quatro andares 1, 2, 3, 4 para darem cada uma sua velocidade. O movimento passa para a arvore secundaria e d'ahi para o eixo motor trazeiro, por engrenagens.

A mudança de andamento é determinada por engrenagens tambem. Tem freios de tambor nas rodas motrizes e freios de encosto sobre os aros pneumáticos. Pode fazer-se a manobra, da almofada do conductor, D.

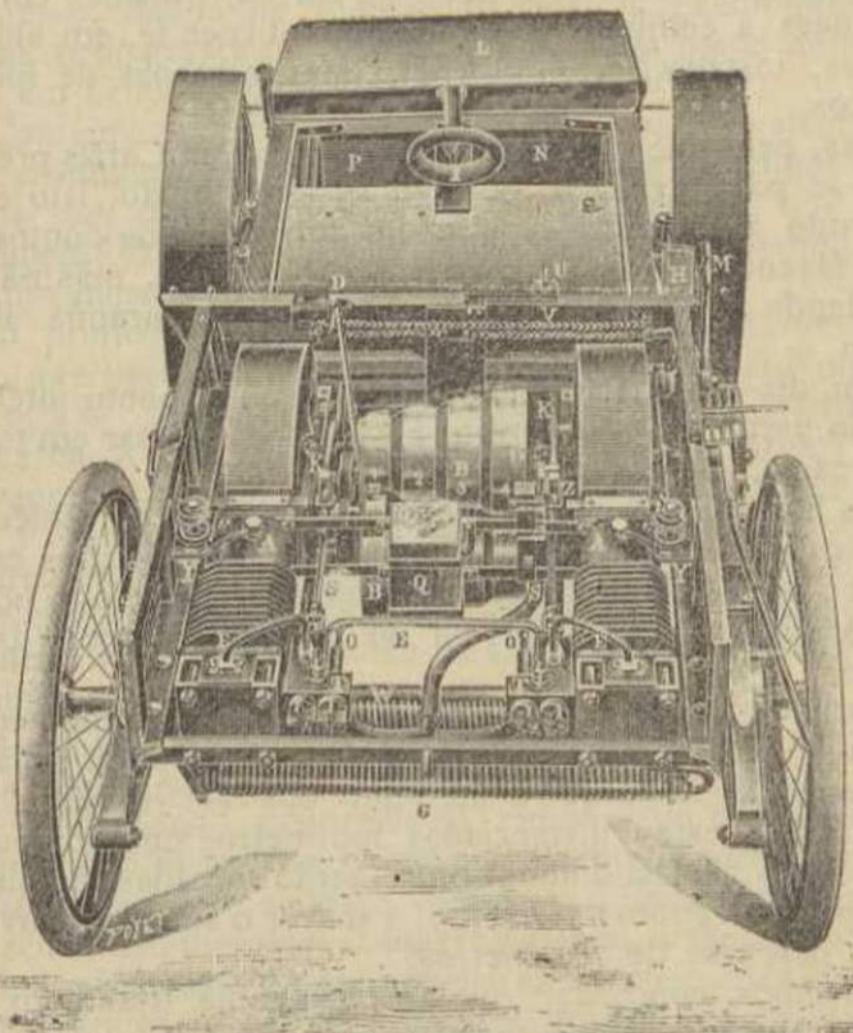
Os cylindros teem 180^{mm} de diametro e o passeio de 180^{mm}. O motor dá 5 cavallos vapor com a velocidade de 300 voltas. Permitte velocidades de 8, 16, 24 e 32 kilometros por hora.

O carrinho, em ordem de marcha, pesa 380 kilos, o que é muito pouco.

Na figura, a letra G indica o radiador para o arrefecimento, O O as valvulas de aspiração, S as de escape, H o pedal de manobra, M a alavanca de encravamento, P os accumuladores, N o reservatorio de petroleo, L o reservatorio da agua.

*
A segunda gravura mostra a disposição do machinismo da carruagem *Bolido* do sistema Lefebre.

Esta viatura emprega um motor a petroleo de dois cylindros A A conjugados, horisontaes, com 150^{mm} de diametro e 150^{mm} de passeio. Os tirantes fazem entre si angulos de 180 gráos.



Mecanismo do carro a petróleo «Bolido»

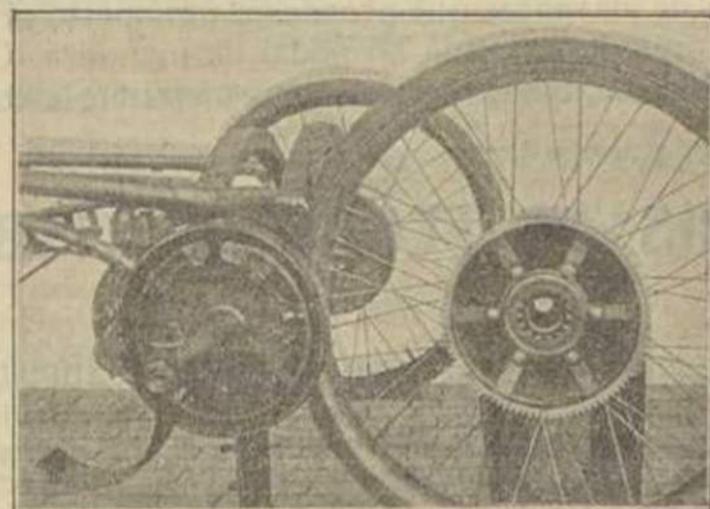
Tem um carbonador de pulverisação, cuja vasão se regula facilmente por meio d'un parafuso movido pelo conductor. O escape executa-se em 2 tubos grossos de cobre H, que abrem na parte posterior.

A inflamação é electrica, havendo para isso um a massaroca B ou machina de inducção com um commu-

No regimen de 700 voltas dá 15 cavallos de vapor. Pesa 242 kig.

O arrefecimento faz-se no radiador R. Não emprega bomba para a circulação e leva apenas 25 litros de agua no reservatorio.

O motor fica na frente. No seu volante passa uma correia de transmissão C, que vae fornir um dos dois tambores com 0^m.50 de diametro, montados sobre a arvore diferencial. Um d'estes tambores é fixo e o outro



Mecanismo-motor do carro elétrico «Columbia»

dido. Por meio de um gatilho faz-se passar a correia, de um para outro tambor.

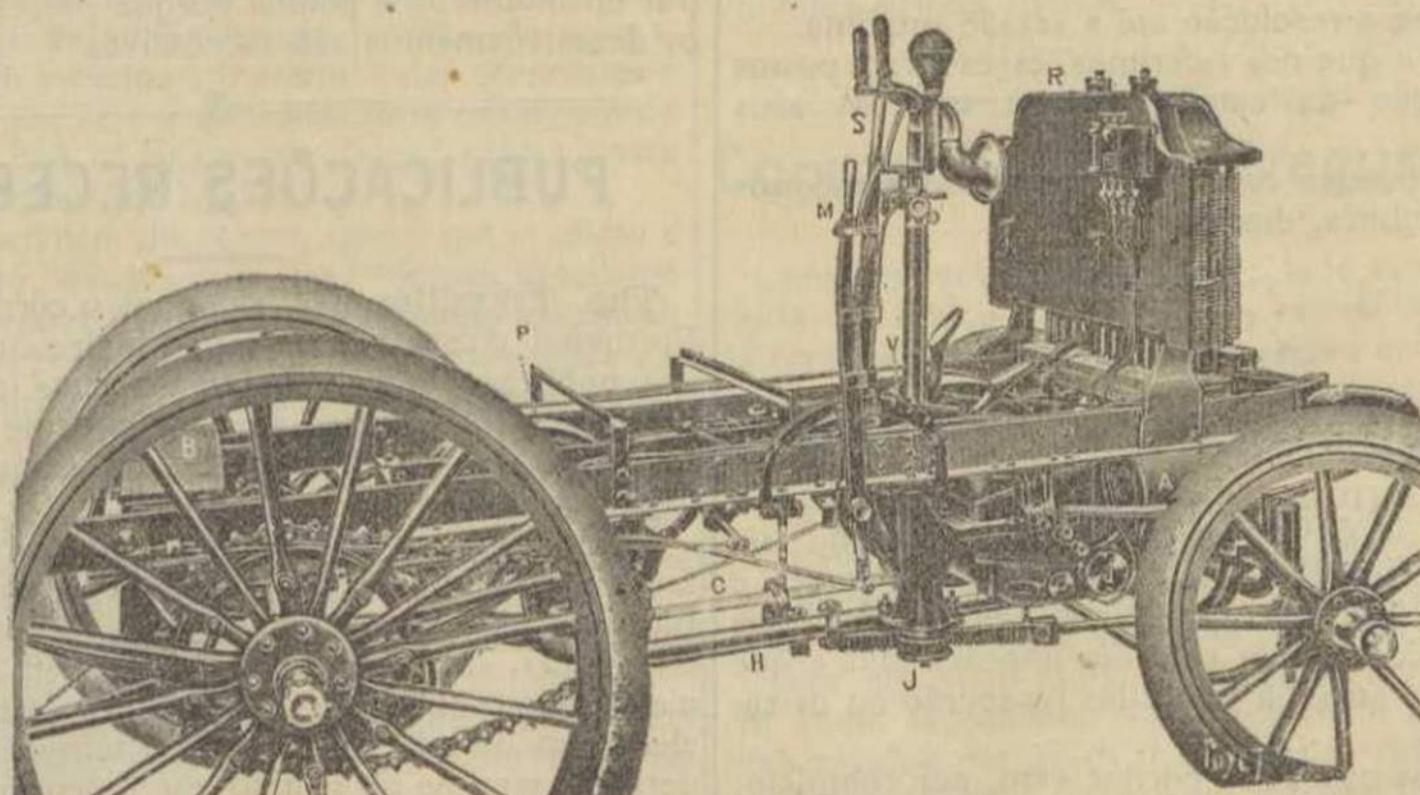
Obteem-se 3 velocidades diversas, por meio de engrenagens que se intercalam.

O caixilho ou armação é de cantoneiras de ferro e assenta nos eixos por intermedio de molas.

O espelho é grande—2^m o que dá muita estabilidade ao conjunto.

A carruagem pesa, em ordem de marcha mas sem passageiros, 1.050 kig.

A direcção dá-se por meio do guiador S, que é uma alavanca vertical tendo o carrete I, e a cremalheira ligada ao eixo director por tirantes com articulação á Cardan.



Freio de corôas dos carros «Columbia»

tador, montado n'uma arvore secundaria, o qual fecha ou interrompe a corrente quando o conductor o deseja. Este apparelho e os accumuladores vão na parte posterior, dentro da caixa B. Tambem o conductor pôde, por meio d'un parafuso micrometrico, fazer girar um pouco o conjunto do apparelho de inflamação, para variar como queira o avanço da faiça em harmonia com o andamento do motor, o qual varia entre 150 e 1.000 voltas.

Junto ao guiador vae a alavanca do regulador de velocidade e a alavanca do freio.

Ha ainda um freio do diferencial movido pelo pedal V.

*
As figuras terceira e quarta representam pormenores da carruagem electrica 'Columbia'. A terceira dá-nos idéa do motor usado no phaeton electrico mais pequeno.

Este motor é de dois cavallos vapor apenas, e trabalha o potencial electrico que lhe é fornecido por 4 baterias de accumuladores.

A quarta mostra a disposição do freio de coroa das carruagens d'este sistema. A roda foi tirada do seu logar e desviada para a direita. Uma coroa de bronze fixada no caixilho cerca o tambor dentado do differential, deixando um intervallo por onde passa o carrete que engrena com o tambor. No differential ha uma roldana a que pôde applicar-se uma fita de aço fendida, por meio de alavancas que provocam um aperto proporcional á pressão exercida no pedal de manobra. Quando o pedal funciona, corta-se logo o circuito electrico.

CARRIS DE FERRO DE LISBOA

Esta companhia tem-se tornado notável ultimamente pelos seus avisos e lettreiros.

Nos carros apareceram uns avisos em que se impõe o pagamento do logar:

1.º pelas creanças que embora vão *ao collo*, não sejam propriamente *de collo*, isto é, logo que a creança engatinha fica sujeita ao pagamento da passagem.

2.º pelos objectos que os seus portadores levem, embora sobre os joelhos uma vez que sejam volumosos.

Falla-se no aviso em incommodo para os outros passageiros, mas logo se vê que isso é um pretexto, porque embora os volumes incommodem a companhia deixá-os seguir—o caso é que paguem.

Isto foi publicado sem sequer se esperar approvação da camara municipal. Como se vê a companhia não se importa com ella, nem, ao que parece, tem muito a temer, porque ainda na ultima sessão, sendo presente o parecer do sr. advogado syndico, contrario à publicação d'esses avisos, e sendo intuitivo que elles não teem rasão d'existirem, houve quem defendesse a companhia e empatasse a resolução até a sessão proxima.

Os lettreiros a que nos referimos, esses foram postos com auctorização da camara e tem tambem seus quês.

São umas taboetas collocadas em alguns candieiros d'illuminação publica, dizendo:

Paragem
Carros
Americanos

Ha quem não perceba bem se, visto a economia de preposições d'estes lettreiros, elles querem dizer se a paragem é dos carros americanos, isto é se elles param n'esses pontos, se é para os carros americanos, ou seja para o publico esperar alli que elles passem a correr, e corra atraz d'elles, mas pelos annuncios vemos que estes pontos ficam sendo estações improvisadas e que os carros desde amanhã só n'ellas receberão ou deixarão passageiros.

Isto afigura-se nos sério porque vem, por completo, alterar os habitos da circulação publica em vehiculos de carreira.

Os dois processos em uso n'estes serviços, no estrangeiro, caracterisam-se pelos omnibus de Londres e os de Paris.

N'aquelles o serviço é como até hoje em Lisboa; os carros recebem passageiros em todo o transito, sempre que tenham logar e param em qualquer sitio quer para entrada quer para saída.

Em Paris, pelo contrario, ha estações, onde se efectua a entrada e a saída e quando ha affluencia tomam-se

ahi umas senhas que determinam a ordem pela qual os passageiros entrarão nos carros, o que evita aglomerações, encontros, disputas, etc.

E deve-se notar que essas estações teem casa d'abriga para os que teem de esperar os carros, estações com as quaes a companhia dos omnibus dispõe, em alugueros, installações e pessoal, boas centenas de mil francos.

Mas, pelo que vamos vendo, a companhia Carris prepara-se para explorar por um sistema mixto, isto é, impondo ao publico esperar em determinados pontos, não fazendo parar os carros senão n'esses, mas não lhe dando abrigo, nem commodidade, nem garantia alguma.

Em dia d'affluencia quem esperar n'um ponto intermédio perderá o seu tempo, e escusa de pensar em tomar carro.

Os homens que regularmente sobem para os vehiculos em andamento, não irão para as tais estações esperar; só as senhoras serão victimas, aguardando horas seguidas, de pé, ao sol ou à chuva. Pobres damas!

Para a saída, o mesmo caso se dá: um homem apeia-se facilmente sem obrigar o carro a parar; mas as senhoras terão que ir até junto dos tais lettreiros e como elles estão distanciados 300 metros uns dos outros e alli não ha onde abrigar, serão forçadas, as que vão para um ponto intermédio, a sofrer o sol ou a chuva n'um percurso de 150 metros.

Devemos concordar que a companhia trata com o maior desdem o sexo feminino e é talvez por isso que ella pouco se importa com a camara municipal... por ser femea.

O que nos parece é que a sollicita direcção da companhia devia, por em quanto, substituir aqueles lettreiros por outros, dizendo «Descarrilamento de carros americanos» visto a frequencia com que elles vão passear para fóra dos carris.

E como descarrilando páram, o publico já podia entrar em numerosos pontos porque percursos ha em que os descarrilamentos são successivos.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

The Traveller. — Visitou-nos o correspondente em Portugal d'este grande jornal inglez que principiou a sua publicação nos melhores auspicios já pela apresentação de um numero verdadeiramente primoroso, já pelo concurso de que dispõe para a sua expansão por todo o mundo.

E' seu editor a grande casa George Newnes, que já fundou e continuou os importantissimos jornaes «Tit-Bits», o «Strand», o «Wide World», «Country Life», «Lady's field», «Navy and Army Illustrated» e outros e que n'esta nova publicação vae empregar todos os notaveis elementos de que dispõe para a tornar de uma preponderancia enorme no sentido que o seu titulo indica, isto é, como o jornal do viajante na Europa e na America.

O principal d'esses elementos é ter-se encarregado da sua propaganda a afamada casa Thomas Cook & Sons, da qual o *Traveller* será orgão exclusivo, e que em compensação lhe deu tambem o exclusivo da publicidade em todas as suas agencias, por onde passam anualmente *dezenas de milhões* de viajantes.

O *Traveller*, como é costume em Inglaterra, não faz programma; apresenta o seu primeiro numero e por elle se vê que o novo jornal se ocupará de descrições de todos os paizes, acompanhados de brilliantissimas ph-

togravuras impressas em bello papel couché. Ao occupar-se de cada paiz o jornal vae pondo em evidencia as suas industrias, estabelecimentos e artigos recommendaveis, sendo este reclamo de enorme utilidade porque o *Traveller* é um verdadeiro guia do viajante aconselhando-o, dando lhe indicações seguras, exemplificando-as pela gravura e pelo exame de cada ponto descripto em bellos artigos.

Contém o numero que temos á vista 48 paginas além de 12 d'annuncios e 4 de capa, inserindo 41 artigos alguns dos quaes são verdadeiras secções em que se agrupam variadas noticias sobre um mesmo assumpto ou um mesmo paiz.

O primeiro artigo, que por signal tem o mesmo titulo que usamos aqui, *Notas de viagem* (*Travel Notes*) occupa-se de Innsbruck, capital do Tyrol, Carlsbad, Lucerna, Aldorf, Aix les-bains, as Ardennes, serviço de navegação no Grande Canal de Venesa, excavações no Forum, o Golf-Club d'Hamburgo, Tunnel de neve n'uma estrada da Noruega, a cerimonia da benção do mar em Ostende, por occasião da abertura da estação balnear, e outros. Como se vê é uma secção interessantissima.

As gravuras são em numero de 73, algumas de pagina inteira, 27 por 18 centimetros.

O *Traveller* occupar-se-ha tambem do nosso paiz, assim nol-o prometteu o seu competente redactor aqui, e bom seria que o nosso commercio, os hoteis e estabelecimentos thermaes comprehendendo a vantagem de fazer publicidade no estrangeiro utilisassem para isso o *Traveller* como o jornal que sem duvida lhes dará utilidade.

Somos insuspeitos fazendo reclamo a um collega londrino, mas fazemol-o porque elle poderá, pelas suas condições especiaes, trazer algum visitante ao nosso paiz.

Discurso parlamentar.—Honrou-nos o sr. conselheiro Augusto Fuschini com um exemplar do notavel discurso que proferiu na camara dos deputados, em 24 de abril, e que publicou agora em folheto.

Versa sobre a situação financeira, tratando largamente dos processos da administração publica, da reorganisação do nosso sistema tributario e das economias a introduzir para que seja dispensavel uma conversão da dívida externa, que dê aumento de encargos e possa prejudicar a soberania da nação.

A larga competencia do auctor, que é um erudicto e lida de ha muito, estes assumptos, são um excellente titulo a recommendar a leitura d'este trabalho magistral.

O sr. Fuschini pôde argumentar já com a pratica e o conhecimento que teve directamente dos negocios da fazenda, quando sobraçou a respectiva pasta.

Estão na memoria de muitos, algumas opiniões de S. Ex.^a relativamente à administração do thesouro publico, e sabe-se tambem quanto se esforçava por conseguir a equitativa divisão do imposto.

O seu plano sobre a inspecção directa dos predios obedecia a esse pensamento.

Não permittiram as circumstancias que o plano vinhasse e ficou perdida mais uma recta eclarecida boa vontade.

O folheto termina com algumas paginas de documentos, pois discursos d'estes não se fazem no ar, senão com factos e bases reaes em que assente a doutrina.

Agradecemos a amabilidade da offerta.

Associação Commercial dos Lojistas.—Recebemos o relatorio d'esta Associação, respectivo á gerencia do anno findo.

E' interessante vêr n'elle a multiplicidade de trabalhos de que se ocupou a sua direcção, durante aquelle periodo, trabalhos alguns de grande importancia e em que

ella conseguiu assignalar-se por bons serviços prestados á classe commercial e mesmo a todo o paiz, taes como a modificação d'algumas tabellas do imposto do sello, a opposição feita ao decreto que esteve para ser publicado sobre venda de phosphoros, e outros assumptos.

A associação tinha em 31 de dezembro 935 socios, o que é muito, e denuncia a sua importancia, dada a qualdade d'esses socios.

COMMERCIO PORTUGUEZ

Importação e exportação por classes da pauta em Janeiro

(Valores em mil réis)

Importação para consumo

	1900	1899
I — Animaes vivos.....	183.454	215.846
II — Materias primas para as artes e industrias.....	1.920.655	1.560.992
III — Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.....	426.699	416.440
IV — Substancias alimenticias.....	1.146.552	674.168
V — Apparelhos, instrumentos, machineas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos.....	206.737	231.437
VI — Manufacturas diversas.....	292.614	248.470
Taras.....	6.313	6.723
Total.....	4.183.024	3.354.076

Exportação nacional e nacionalizada

	1900	1899
I — Animaes vivos.....	489.871	353.990
II — Materias primas para as artes e industrias.....	353.814	298.460
III — Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.....	248.966	288.825
IV — Substancias alimenticias.....	1.253.876	1.258.898
V — Apparelhos, instrumentos, machineas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos.....	10.880	13.608
VI — Manufacturas diversas.....	172.435	141.551
Total.....	2.529.842	2.355.332

Companhia dos wagons-leitos

Continua em franca prosperidade esta empresa que ainda ha pouco alargou o seu capital com 50 milhões de francos e cujos fundos de reserva estão já em 5 milhões o que, segundo os estatutos, dispensa a continuaçao de descontar 10 % dos lucros com esta applicação, d'aqui por deante.

No ultimo exercicio realizou de lucros liquidos fr. 4.627.086 que permitiu um dividendo de 41,64 fr. ou 8,32 %, apesar de, previdentemente, só distribuir 7 1/2 %.

As suas operações são cada vez mais extensas.

Tem em 1899 mais 17.369 dias-carroagens do que em 1898, ascendendo o seu numero a 123.354. A despesa regulou por 43.48 fr. por dia-carroagem, maior do que em 1898, em 1,65 fr. As receitas foram de 12.039.881 fr. ou de 85.59 frs. por dia-carroagem.

A companhia realizou tambem operações financeiras importantes com a companhia dos freios *Souarin* e a companhia de construções.

A companhia dos grandes hoteis que constituiu, e a qual está ligada por interesses valiosos tem n'este anno um dividendo menor 4 % apenas, devido á guerra da Africa do Sul que contribuiu para que os viajantes ingleses rareassem muito.

Continuam a multiplicar-se os comboios com estas

carruagens. Na Belgica andam já os wagons-salões, em Calrsbad, Berlim, S. Petersburgo, etc., passaram a ser quotidianos os comboios com carruagens d'esta companhia; desde maio que tem um comboio de Berlim a Buda-Pesth que tres vezes por semana liga com o Expresso do Oriente que vae a Constantinopla; vae criar o serviço de Arlberg na linha de Vienna e o de Dresde a Munich, e desde Wadi-Halfa a Karthum, no Egypto.

Nas linhas de Tunis, Argel, Oran e Biskra vae instalar wagons-restaurantes.

E' verdadeiramente uma companhia internacional.

O NOSSO BRINDE

Ainda não damos com este numero o promettido brinde-mappa das linhas ferreas francesas—que está sendo executado pelo processo de photozincographia na officina dos srs. Castello Branco & Alabern.

E' a primeira vez que, em Portugal, se faz um trabalho, por este processo, em tais dimensões, por isso não admira que aquellas acreditadas officinas tenham encontrado dificuldade em apresentar obra perfeita e digna d'ellas e dos nossos leitores.

Antes da saída do proximo numero esperamos distribuir-o.

Assembléas da Companhia Real

Realisaram-se em Francfort no dia 19 e em Paris no dia 23 as assembléas dos obrigatários d'esta companhia, reelegendo-se em ambas os administradores sahintes os srs. Daenhardt e dr. Alves de Sá, pelos alemães, na primeira e na segunda mrs. Llomme e Leroy Beautieu, sendo confirmada a escolha feita pelo comité de Paris de Mr. Marius Bô para substituir mr. Anders que faleceu no anno passado.

Na assembléa de Paris figuraram 151.213 obrigações portuguezas, isto é, uma boa maioria. Só o sr. conselheiro Pereira Carrilho, que assistia por parte do comité, era portador de 81.680 obrigações, e o sr. Victorino Vaz, que representava o conselho por parte dos accionistas, era portador de 15.192 obrigações portuguezas.

No relatorio do comité de Paris relatam-se os trabalhos de reconstituição da situação da companhia nos cinco annos da ultima gerencia nos quaes houve que fazer face a 4 milhões de dívidas, cerca de 10 de trabalhos de renovamento de via e 8 milhões e meio de diferenças de cambio, total 22.620.000 francos que foram pagos, 4 milhões pela reserva d'obrigações e os restantes 18 e meio milhões pelas receitas do trafego, chegando a companhia hoje, segundo a phrase do relatorio a— não dever real a pessoa alguma.

No dia 28 reuniu aqui o conselho d'administração, reelegendo a commissão executiva, presidencia e vice-presidencia do conselho.

PARTE FINANCEIRA

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 31 de julho de 1900

Vai tristemente assinalado por uma onda de sangue este fim de século.

Não ha socego nos espíritos; não admira, pois, que o estado dos mercados seja hesitante.

Os grandes problemas internacionaes — a África do Sul, o Oriente continuam sem soluções.

A guerra d'Africa continua affirmando de forma brilhante para os corajosos luctadores transvalianos o principio de quanto pode cada qual na sua casa, embora lhe entre as portas um inimigo poderoso, a carnificina da China, filiada no mesmo principio mas demonstrando-o por forma muito menos sympathetic não apresenta ainda symptomas de breve conclusão. Para maior confusão dos espíritos vem o assassinato de um rei estimado de seus vassalos e de estranhos ás mãos d'um fanatismo que é também producto do século que se despede.

A morte de Humberto de Saboya veiu produzir uma tristissima impressão em todo o mundo, convencendo de que o perigo d'esse mal terrível que se tornou inimigo na Italia continua latente sem tendencias de diminuir.

E' natural, por isso, que este mal estar geral na Europa como n'Africa e na Ásia se faça sentir no andamento dos negócios.

Os mercados retrahem-se, os descontos difficultam-se; na Russia na Suecia na Noruega exigem os bancos 6%, na Alemanha e na Italia 5 na Austria 4 1/2, na Inglaterra e Belgica não descem de 4 e ameaçam elevar-se.

O cambio do Brazil continuou com repetidas investidas para perder a favorável cotação que attingiu ultimamente, e da luta entre os baixistas aos quais, como dissemos, esta busca subida tanto prejudicou, e as razões de alta, fundadas na melhoria da situação financeira do paiz, vae resultando uma incerteza, umas fluctuações que mais difficultam a transferencia de fundos para a Europa.

Pelo que nos respeita, a continua fluctuação do premio do ouro, animada a subida pelo estado das questões internacionaes e pela grande saída d'ouro no bolso dos centenares de viajantes à exposição — facto que desde tanto tempo aqui previmos — tem produzido que as cambiais que foram chegando do Brazil tem sido, em grande parte guardadas, à espera de maior preço do ouro.

Isto resulta da falta d'uma cotação de cambio Rio-Lisboa, que oferecesse vantagem ao envio de saques sobre a nossa praça em lugar de se fazerem sobre Londres.

Assim as cambiais viriam em moeda portuguesa e já não haveria interesse em guardar para vender mais caro.

No proximo dia 13 de setembro termina o contracto de privilegio do Banco Ultramarino, e fala-se em que o governo pensa em legislar de uma forma geral, sobre o problema do nosso regimen bancario no Ultramar.

Na reunião que se realizou hontem da sub-comissão do projectado Congresso Colonial, encarregada de estudar o regimen financeiro das nossas possessões, ficou resolvido que o problema da liberdade ou da restricção bancaria no ultramar seja um dos que constitua ordem do dia do Congresso, merecendo detido estudo a questão dos privilégios d'aquelle Baixo, tendo resolvido pedirem-se os relatórios que elaboraram os srs. conselheiros Anselmo de Andrade, Luciano Cordeiro e Tito de Carvalho, quando foram commissionados oficialmente para tratarem do assumpto

No dia 21 foram pelo nosso governo depositados 3.500.000 dollars no Comptoir d'Escompte de Paris, na conformidade da sentença arbitral relativa ao caminho de ferro de Lourenço Marques.

O movimento da nossa praça restringe-se mais, cada dia, pela continua saída para o estrangeiro de muitas das pessoas que o animavam.

Apenas algumas pequenas operações, especialmente sobre Ambraca, Zambezia e Moçambique, estas ultimas para cobrir posições que tem que se liquidar hoje e parece não oferecerem dificuldade, embora haja prejuízos de alguma consideração.

O premio do ouro e consequentemente o agio da libra tem subido, posto que levemente.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres go d/v...	38 7/8	38 13/16	Desconto no Banco de Portugal.	5 1/2 %
» cheque..	38 5/16	38 1/4	No mercado	6 %
Paris go d/v.....	730	742	Agio Buenos Ayres	238
» cheque.....	748	750	Cambio do Brazil	11 1/4
Berlim go d/v.....	300	301	Premio da libra..	1 \$640
» cheque	304	306		a
Francfort go d/v...	300 1/2	301 1/2		1 \$660
» cheque...	304 1/2	306 1/2		
Madrid cheque	975	985		

Cotações nas Bolsas portugueza e estrangeiras

BOLSAS	JULHO													
	16	17	18	19	20	21	23	24	25	26	27	28	30	31
Lisboa: Inscrições de assent.	36,10	36	-	-	35,53	35,60	-	35,96	35,80	35,75	35,83	35,85	35,85	35,85
" coupon	35,95	35,80	35,65	-	35,40	-	-	35,75	35,75	-	-	35,65	35,60	35,60
Obrig. 4% 1888	-	17.900	-	17.950	17.900	17.900	17.950	17.900	17.850	-	17.850	18.100	17.900	-
" 4% 1890 assent....	-	-	-	44.000	44.000	-	-	44.000	44.000	-	-	-	-	-
" 4% 1890 coupon...	-	-	44.000	44.000	-	-	-	-	-	44.000	-	-	-	-
" 4 1/2 % assent....	51.000	51.000	-	51.000	51.000	50.500	-	50.500	50.500	-	50.500	-	50.500	-
" 4 1/2 % coup. int...	51.000	-	-	50.500	-	-	-	50.500	50.500	-	50.500	50.500	50.500	-
" 4 1/2 % externo....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Tabacos coupon ...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções B. de Portugal....	139.700	139.900	140.200	140.300	140.400	140.400	140.000	-	140.000	140.500	140.500	140.500	140.000	-
" " Commercial	-	-	-	123.000	123.000	123.000	-	-	-	-	-	-	-	-
" " N. Ultramarino..	123.000	123.500	123.200	123.000	122.900	123.000	123.300	-	-	-	-	-	-	123.500
" " Lisboa & Açores	117.100	117.000	117.200	117.200	119.700	-	117.200	-	117.500	-	117.500	-	118.000	-
" Tabacos coupon ...	129.200	129.200	129.100	129.500	129.000	-	129.000	-	-	-	-	130.500	130.500	-
" Comp. Real.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. prediaes 6%	92.500	-	-	-	-	93.000	-	-	-	-	-	93.600	-	-
" " 5%	90.500	90.500	90.200	90.300	-	90.300	90.300	90.500	90.300	90.300	90.450	90.300	-	-
" C. Real 3% 1º grau	-	75.000	75.000	-	-	74.900	-	74.600	-	74.600	74.500	-	-	-
" " 3% 2º grau	-	21.950	21.950	-	-	-	-	-	-	-	-	21.300	21.200	21.100
C. Nacional.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Atravez Africa....	73.900	-	74.500	74.700	74.700	74.500	-	74.800	75.000	-	75.800	-	76.200	76.500
Paris: 3% portuguez	23,25	23	22,90	22,80	22,50	-	22,40	22,80	22,70	22,60	22,65	22,75	22,50	-
Acções Comp. Real....	72	72	-	-	-	-	-	71	-	-	70	-	69	-
" Madrid Caceres....	40	40	-	39	-	-	35	40	40	40	39	-	35	-
" Norte de Hespanha.	200	199	194	189	178	183	188,50	181	182	183	183	-	-	-
" Madrid Zaragoza...	282	281	277	271	268	273	279,50	276	274	273	273	-	-	-
" Andaluzes.....	-	-	-	-	265	272	275	265	270	270	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real 1º grau	303	302	301,50	300	301	301	300	300	300,75	300	300	300	300	-
" " 2º grau	89,50	89,30	89	-	87	-	87	87	-	87	87,50	87	87	-
" C. Beira Alta	-	-	-	-	-	-	75	75	-	74	74	-	-	-
" Madrid Caceres	-	97	-	-	-	-	95	95	96,50	98	99	96,50	97,50	-
" N. Hesp. (1º hyp.)	314	314,50	314	309	309	307	310	311	310	310	309	-	-	-
Londres: 3 / portuguez....	22,87	23	22,87	22,62	22,37	-	22,50	22,50	22,50	22,50	22,50	22,50	22,50	-
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...	58,62	58,62	59	59	59,62	59,62	59,62	59,62	59,62	60	60	-	60,50	-
Bruxellas: Atravez Africa....	60,50	60,50	60,50	60,50	60,50	60,50	60,50	60,50	58	58	58	58	58	-

Receita dos caminhos de ferro portugueses e hespanhóes

Linhos	Periodo de exploração	1900		1899		Totais desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totais	Kilom.	Kil.	Totais	Kilom.	1900	1899
COMPANHIA REAL	de a	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
Antiga rede e nova não garantida	2 8 Jul.	693	92.111.000	132.916	693	79.837.425	115.205	1.940.050.000	1.915.895.407
"	9 15 "	"	91.039.000	131.369	"	79.837.425	115.205	2.031.089.000	1.995.732.832
"	16 22 "	"	91.676.000	132.288	"	79.837.425	115.205	2.122.765.000	2.075.570.257
Nova rede garantida	2 8 "	380	11.349.000	29.865	380	10.130.575	26.659	229.208.000	227.735.593
"	9 15 "	"	11.074.000	29.142	"	10.130.575	26.659	240.282.000	237.866.168
"	16 22 "	"	10.702.000	28.163	"	10.130.575	26.659	250.984.000	247.996.743
Sul e Sueste	18 24 Jun.	488	21.648.740	44.362	475	20.891.340	43.981	421.126.048	422.813.887
"	25 1 Jul.	"	21.844.972	44.763	"	32.156.479	67.697	442.971.020	454.970.366
"	7 13 Mai.	353	23.093.002	65.419	353	-	-	-	-
Minho e Douro.....	14 20 "	"	24.083.505	68.225	"	22.599.785	64.022	411.166.104	406.492.314
"	21 27 "	"	22.142.528	62.726	"	23.206.748	65.741	433.308.632	429.699.062
Beira Alta	18 24 Jun.	253	7.433.182	29.380	253	7.422.563	29.338	151.432.374	138.263.357
"	25 1 Jul.	34	4.222.529	124.192	34	2.698.005	79.353	42.259.725	42.556.265
Guimarães.....	2 8 "	2.201.735	64.756	"	3.585.515	105.456	44.461.460	46.141.780	-
Porto à P. e Famalicão	16 30 Ab.	64	3.235.836	50.559	64	2.918.475	45.601	25.976.439	26.057.519
"	24 30 Jun	3656 Ps.	1.824.840	499	3656 Ps.	1.849.792	505	45.888.924	45.702.392
Norte de Hespanha	1 7 Jul.	"	1.997.484</						

TRACÇÃO ELECTRICA

Hespanha

Foi auctorizada a concessão d'uma rede de tremvias electricos em *Murecia* e d'esta terra para os povos de *Benahadua*, *Rioja* e *Tabernas*.

*
Foi igualmente auctorizada a concessão d'uma linha entre a estação de *Argamasilla* da linha de *Madrid* a *Andalucia* á estação de *Socuellanos*, da linha de *Madrid* a *Alicante*.

*
A companhia de electricidade *Thomson-Houston*, que arrendou ha pouco as linhas da *Sociedad valenciana de Tranvias*, vae installar nas mencionadas linhas a tracção electrica muito brevemente.

*
Vae começar brevemente a installação dos tremvias electricos de *Murcia* a *Espivardo*. Seguir-se-ha depois a de *Alcantarilla* e a de *Palmar*.

*
Foi adquirida a queda de agua de Guipuscoa no rio Leizaran pela *Sociedad general de Centrales eléctricas de Bilbao* para fornecer a energia electrica entre Zumarraga e Zumaya.

A queda de agua tem 210m sendo o caudal minimo de 1.000 litros o que permite 2.800 cavallos-vapor na estiagem.

O excesso de energia obtida deve ser utilisada n'alguma industria chimica.

Inglaterra

Foi inaugurado ha pouco o metropolitano electrico de Londres, chamado *Central London*.

A linha começa na *City* junto da Bolsa em frente do Banco de Inglaterra, o coração da grande cidade, passa em linha recta por *Holborn* e *Oxford Street* e termina perto da estação de *Uxbridge*.

Tem 2 estações intermédias. Segue em tunneis de revestimento metallico com 3m,5 de diametro que vão á profundidade de 25 metros sob o nível da rua e que se alargam na vizinhança das estações.

Nas estações ha 3 pôcos um com 5m,5 de diametro com escada em caracol, os outros de 7 metros com ascensores mechanicos que se movem com a velocidade de 46m por minuto.

Os carris assentam em travessas de aço.

Os comboios podem transportar 336 passageiros.

O patamar das estações fica entre uma rampa e um declive de 0,03 por metro para se diminuir a velocidade á chegada dos comboios e uma acceleracao á saída.

A fonte electrica está em *Shepherd's Bush* no fim da linha e fornece correntes triphasicas de 5.000 voltios que se transformam em correntes continuas de 500 voltios em 4 transformadores.

Calculam-se as despesas annuas em 150.000 libras esterlinas.

*

Foi apresentado ao parlamento inglez o projecto de via ferrea a que já nos referimos entre *Liverpool* e *Manchester* que estão á distancia de 62 km. Será do sistema de monocarril e movido pela electricidade com que se suppõe poder attingir-se a velocidade suficiente para que se transponha este espaço em 18 a 20 minutos.

A linha será de circuito fechado e a exploração seria feita por carruagens simples partindo de 5 em 5 minutos.

As obras estão orçadas em um milhão de libras.



EXPOSIÇÃO DE PARIS

A industria dos transportes

Tem grande importancia e interesse a exposição de caminhos de ferro em *Vincennes* e no *Champ de Mars*. É a apoteose da industria dos transportes que tamanhos beneficios tem causado á civilisação do mundo.

Os fabricantes de material não hesitaram perante as despesas a fazer para mandar alli as suas locomotivas, wagons, carruagens, material fixo, utensilios contribuindo assim para o grande exito d'esta exposição especial.

A grande estação de *Vincennes* está coberta de material circulante que cobre 21.560 metros quadrados, sob coberturas metalicas ligeiras e graciosas.

Veem-se as enormes locomotoras de triple expansão america

nas, as carruagens de luxo, os wagons de diferentes tipos, feitos e applicações e conhece-se o estylo caracteristico das producções dos diferentes paizes.

Só em locomotoras se contam 60; wagons ha mais de 200. A Austria tem 7 machinas, a Alemanha tem 10. A Suissa apresenta uma locomotora de cremalheira dando a nota do material de montanha.

As verdadeiras maravilhas metallurgicas, prodigios de força aliada a uma finura de linhas notavel e d'um acabamento perfeito. Colossos delicados e esbeltos.

Em volta das linhas ferreas estão as installações dos signaes, apparelhos de protecção dos comboios, discos, agulhas, apparelhos de encravamento ou de manobra. Ha installações particulares de Siemens e Halsk para apparelhos electricos, de Thomson-Houston e de outros constructores. Uma officina allemã faz a injecção das travessas. Cortam o ar o tremvia electrico suspenso de Baruceu-Elberfeld e o transportador Kimperley.

N'uma linha circular, corre o auto-motor Lombard Gérin á compita com o auto-motor a vapor Leblant.

A exposição no Champ de Mars é menos extensa mas tem um grande interesse tambem. Está installada no palacio de engenharia civil.

Desperta grande curiosidade a exposição retrospectiva da industria dos transportes ferro-viarios. Apparece a locomotora veterana de Stephenson e a de Buddicour.

As grandes companhias francesas ostentam alli os quadros graficos, e modelos comparativos que definem d'uma maneira intuitiva os progressos que teem realizado com relação ao trafego, ao aumento de velocidades, á força de tracção, ás reducções de tarifas, ao valor do material, etc.

Nota-se todavia, que se pense pouco nas linhas de via estreita, que tão bons serviços prestam.

Todas as sympathias foram para a locomotora de triple expansão, para as carruagens de inter-communicação.

Vê-se que ha uma tendência para a transformação da locomotora e que se pensa já na condensação do vapor como nas machinas fixas.

Também começa a revelar-se a nova rival da locomotora a vapor, a locomotora electrica.

O ministerio das obras publicas frances expõe 12 diagrammas em que condensou as suas estatisticas.

Refere-se: ao desenvolvimento da rede desde a sua origem, ás despesas de estabelecimento, ao efectivo do pessoal e do material circulante, ao movimento de passageiros e mercadorias, ao movimento dos comboios, ao movimento do material circulante, aos resultados financeiros da exploração, ao movimento de passageiros nas estações de Paris e ao de mercadorias na mesma estação.

Tem diagrammas analogos relativos á Argelia e Tunis.



Inspecção a linhas ferreas

O jornal oficial do visinho reino publicou recentemente um *real orden* destinada a corrigir as deficiencias no serviço das linhas ferreas.

N'este documento o ministro refere-se ao lisongeiro e ostensivo renascimento da riqueza do paiz cuja consequencia forçada tem de ser a maior ligação do commercio e da industria com as linhas ferreas, refere-se aos erros do traçado e de construcção das linhas hespanholas, e indica como legitima aspiração o remediar algumas praticas defeituosas sem perturbar a situação economica das companhias ferro-viarias, pondo de lado a idéia, que não é realisavel, de corrigir todas as deficiencias.

Fala das obras d'arte com defeitos de construcção, das estações desprovidas de muitas cousas indispensaveis, d'aquellas em que o pessoal é restricto e tão pouco que obriga os empregados a um trabalho excessivo, dos carris deteriorados e gastos, da falta de lastro, da falta de cancellas nas passagens de nível, da antiguidade do material circulante, etc.

Declara que não se pôde renunciar a alguns melhoramentos, taes como o assentamento de segundas vias, a obtenção de maiores velocidades.

Termina mandando que a direcção geral de obras publicas dentro do prazo de 2 meses proponha as bases geraes para o aperfeiçoamento e conclusão

do sistema completo de comunicações ferro-viarias, reveja os horários dos comboios-correios, proceda a uma inspecção minuciosa das linhas.

N'esta inspecção devem attender-se:

às condições em que se acham as trincheiras, aterros, e obras d'arte a respeito de segurança; ao estado da via; ao estado e numero dos veículos; às mais faltas e modificações necessárias; ao numero e situação do pessoal que tem a seu cargo funcções que respeitem à segurança.

E um verdadeiro inquerito orientado n'uma maneira prática que poderá dar resultado se as companhias obedecerem às ordens do governo como obedecem em França mas que de pouco valerá se procederem como usam fazer as empresas grandes.

E' todavia do maior interesse publico o aperfeiçoamento do grande agente da troca ou permutação dos valores — a via ferrea.

Ainda ha pouco o distinto economista Georges de Laveleye a propósito da situação económica da Espanha, dizia:

«Mas ha um outro elemento de investigação quando se quer apreciar a situação económica d'un paiz — a receita bruta kilometrica média das vias ferreas. Operando-se sobre um numero suficientemente grande de kilómetros obtem-se um medidor do tráfego, isto é do movimento, da actividade commercial e industrial interior e mesmo exterior porque as correntes d'exportação e de importação nascem ou prolongam-se nas linhas ferreas do paiz. Ora de todos os elementos de comparação é a receita bruta dos caminhos de ferro o que engana menos e o que dá mais claramente o estado de melhoria da situação do paiz.»

Rasão tem portanto o ministro em querer melhorar sem entrar em grandes phantasias, este magnifico instrumento da riqueza e prosperidade dos povos — as vias ferreas.

LINHAS PORTUGUEZAS

Carris de Lisboa.—O assentamento de via da linha de tremvias electricos de Lisboa chega á calcada das Lages, a Santa Apolonia.

Os carris são altos com a sapata plana e a cabeça em goteira.

Assentam em travessas de madeira creosotada, muito proximas umas das outras. Como a sua altura é grande o leito tem de ser profundo, o que demora o trabalho, pois se encontram frequentemente canalizações de agua e de gaz que é necessário deslocar.

Meridionaes.—O conselho technico d'obras publicas vae apreciar brevemente os projectos d'uma variante na origem do traçado de Vendas Novas a Sant'Anna, entre os pontos kilometricos, 0,0 e 1,720, e um projecto de alvenarias das pontes do mesmo caminho de ferro.

LINHAS ESTRANGEIRAS

Hespanha

A companhia da via ferrea de Cariñena a Zaragoza propõe-se continuar a sua linha até Daroca.

*
Ha negociações para a aquisição da linha de Bobadilla a Algeciras pela Compañia de los ferrocarriles Andaluces.

Começou a ballastragem e assentamento de via na linha de Mallegusa a Balaguer por Menarguens.

*
Fizeram-se novos estudos para uma linha ferrea entre Lerida e França pelo valle de Aran. Atravessa-se os Pyreneos, havendo um tunel de 3.800 metros com declive de 6 por cento. Parece que uma empresa alema vae requerer a concessão.

*
A companhia de Santander a Bilbau vae mudar a estação de mercadorias de pequena velocidade em Santander para o armazém n.º 4 da Empresa del Norte. O serviço começa hoje.

*
A sociedade ingleza The Sierra proprietaria da linha mineira de Monte-Rubio pediu auctorisação para a expropriação dos terrenos necessarios para a linha de Pineda a Sierra (Burgos). Terá a linha 4 kilómetros.

França

A rede de Ouest fechou o exercicio de 1899 com um notável augmento de lucros que permitiu reduzir em dois milhões de francos a garantia do Estado.

Realisou 182.914.170 fr. de receita deduzidos os impostos, isto é, mais 5.176.729 fr. do que no anno anterior.

O augmento principal foi nos passageiros, 2.474.757 fr. e na pequena velocidade 1.407.198 fr.

E' notável que nas proximidades da exposição em que as viagens se fazem a preços mais reduzidos pudesse conseguir tamamho incremento nas receitas devidas a passageiros. As tarifas que estabeleceu para os bilhetes de banhos de mar e para os comboios operarios contribuiram poderosamente para este lisongeiro resultado. O numero de passagens para operarios passou de 940.000 em 1884 para 10.347.000 em 1899.

O estado tem ainda de contribuir com 7.804.087 frs. mas tudo leva a pensar que não virá longe o tempo em que a companhia comece a restituir as quantias adeantadas.

A companhia realizou obras importantes na nova linha de Courcelles ao Champ de Mars em Paris, no tunnel de Passy aberto em condições particularmente difficeis em virtude das condições do terreno, construiu pontes notáveis como a que se lançou sobre o Sena no braço naveável com um só vão, e a ponte curva no braço não naveável do mesmo rio, abriu o tunnel do Champ de Mars e o de Meudon, effectuou trabalhos notáveis na estação Montparnasse, assentou segunda via nas linhas de Rennes a Brest e de Caen a Cherbourg e melhorou a de Chartres a Mans para poder ter comboios com maiores velocidades.

Gastou nas obras a somma de 57.885.000 fr. Comprou 48 carruagens de 1.ª classe, sendo 12 de armões e de corredor central illuminadas pela electricidade, 284 de 2.ª classe, sendo 6 intercomunicaveis e illuminadas electricamente, 100 com imperiaes fechadas; adquiriu 102 locomotoras, sendo 73 para as grandes linhas.

Vae ter mais 500 wagons cobertos de 18 toneladas e 350 descobertos de 20 toneladas.

*
A companhia P. L. M. encommendou nos Estados Unidos 100 wagons de ferro do typo americano para 30 toneladas destinados ao transporte da hulha. Estas viaturas de grande capacidade diminuem o peso morto ou aumentam a relação entre o peso util e o peso transportado total. Esta companhia é a primeira que usará em França material circulante d'esta natureza.

*
As receitas brutas de 1899 na rede do Midi accusam uma diminuição de 155.755 francos que deve attribuir-se á concorrência feita pelos dois canais hoje pertencentes ao Estado e em que é livre a circulação de barcos.

As receitas foram:

Em passageiros.....	89.297.471
Em grande velocidade	8.945.361
Em pequena velocidade.....	60.405.442
Animaes	2.748.039
Diversos.....	2.539.239

Ha accrescimo em todas as verbas menos na de pequena velocidade e de animaes diversos, mas houve um augmento de fr. 1.539.718 na verba relativa a passageiros que correspondeu a 20.170.146 passagens contra 19.364.586 em 1898. Predominam nos passageiros os de 3.ª classe.

Tambem as receitas de grande velocidade revelam um augmento sensivel — 772.072 francos devido a fructas e peixe.

A extensão explorada foi de 3.451 kilómetros.

*
O ministerio das obras publicas homologou a tarifa da companhia de Oeste relativa aos bilhetes de ida e volta entre quaisquer estações ou apeadeiros das linhas.

Resumindo os resultados, teremos:

Annos	Tonelagem (Toneladas)	Produto Líquido de impostos e de reembolsos (Réis)	Augmento sobre o anno anterior (Réis)
1897.....	78.7836	1.703.268.299	153.012.206
1898.....	82.0935	1.808.189.2919	104.921.2620
1899.....	94.9948	1.938.845.2012	130.655.2093

O augmento provém principalmente de vinhos, alcool, cereaes, farinhas, objectos manufacturados, combustiveis diversos, azeites, metaes, etc.

O percurso médio da tonelada desceu de 141 kilometros em 1898, a 138,1 em 1899.

O producto médio por tonelada baixou igualmente de 2.458 réis a 2.426 e o producto médio por tonelada e kilometro de 16,13 réis a 16,01.

Como se vê, foi o accrescimo dos transportes a preços reduzidos, que concorreu principalmente para o aumento das nossas receitas.

Resumimos no mappa (documento n.º 28) os dados relativos á evolução do material destinado ás mercadorias que representam um importante resultado em vista da sua boa utilisação e da acceleracao da marcha.

O numero médio de kilometros percorridos por dia e por wagon foi, em 1899, de 49,2 kilometros contra 46,6 em 1898.

Cada wagon fez em média n'este anno 127 viagens carregado e 45 vazio, enquanto que no anno anterior tinha feito, respectivamente, cada um 123 e 43.

A proporção entre o percurso em vazio e o percurso total que, em 1898, tinha sido de 15,4 % foi de 16,6 % em 1899.

Estes numeros correspondem á boa utilisação e á devolução muito rapida do material e devido á qual conseguimos desenvolver o trafego com um material-wagons, relativamente muito restricto. A acceleracao dos nossos transportes de pequena velocidade é, conjuntamente, com a regularidade crescente d'este serviço, uma das causas que mais contribuiram para o seu desenvolvimento.

Por outro lado, a carga média por wagon carregado que, em 1898, foi de 4,673 toneladas, passou em 1899, a 4,898, o que representa um progresso apreciavel.

(Continua).

AVISOS DE SERVIÇO

Companhia Real dos Caminhos de ferro
Portuguezes

Festa a Nossa Senhora da Saude em Revelles

No domingo, 5 de agosto, os comboios tramways entre Figueira da Foz e Coimbra, terão paragem de 1 minuto ao kilometro 210,054, junto a Revelles, a fim de tomar e deixar passageiros.

Os preços applicaveis são os de ou para Revelles, conforme a tarifa em vigor.

Lisboa, 27 de julho de 1900.

Apeadeiro de Montemor

Desde 1 de agosto de 1900 os comboios tramways n.º 501 e 503 que sahem de Coimbra para Figueira da Foz ás 6 horas da manhã e 4,15 horas da tarde e os n.º 504 e 506 que sahem de Figueira da Foz para Coimbra, ás 11,25 horas da manhã e 05 ho-

Especialidade de RELOGIOS REMONTOIRS

para engenheiros, machinistas
e empregados de caminhos de ferro



Remontoir de mostrador luminoso

mostrando
as horas na maior escuridão

ANCORA, regulado a 0,15 de segundo em 24 horas — 19 linhas — caixa forte em aço ou nikel fino 58000 réis. Caixa em prata 78000 réis.

REMONTOIR CYLINDRO, para senhora, elegantissimo. Linda caixa de metal gravado 48000 réis — de prata 68000 réis — d'ouro 168000 réis.

REMONTOIR CHRONOGRAPHO-CONTADOR, indicando as velocidades a 1/5 de segundo. Caixa d'aco 128000 réis — prata 158000 réis — ouro fino 608000 réis.

REMONTOIR-BUSSOLA, mostrador luminoso, mappa geographicó de Portugal sobre a bussola — 18 linhas — metal 58000 réis, prata 88000 réis. Em encomendas de 3. redução de 10 %. Porte de 1 a 12, 550 réis.

Expedição franco, contra valle do correio ou cheque enviado a

P. A. Joannot — RELOJOARIA — GENEVE

SUISSA — CASA FUNDADA EM 1847

ras da tarde, passarão a ter, diariamente paragem de 1 minuto no apeadeiro de Montemor, situado ao kilometro 219,537 do ramal de Alfarellos, unicamente para serviço de passageiros sem bagagem. Lisboa, 28 de julho de 1900.

ARREMATAÇÕES

Caminhos de ferro do Estado

Direcção do Minho e Douro

Fornecimento d'oleo de linhaça

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 4 de agosto proximo, á 1 hora da tarde, perante a direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha-de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 4.000 kilogrammas de oleo de linhaça genuíno.

Para ser adittido como licitante, terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisório de 30.000 réis.

O deposito definitivo que é obrigado a fazer o concorrente a quem fôr adjudicado o fornecimento, será de 5 % da importancia total do mesmo.

As condições da arrematação e o caderno de encargos poderão ser examinados no serviço dos armazens geraes, em Campanhã, em todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ás 3 horas da tarde.

Porto, 17 de julho de 1900.

Fornecimento de cobre

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 6 de agosto proximo, á uma hora da tarde, perante a direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 2.000 kilogrammas de cobre novo em linguetas.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de efectuar no cofre da direcção o deposito provisório de 28.000 réis.

O deposito definitivo que é obrigado a fazer o concorrente a quem fôr adjudicado o fornecimento será de 5 % da importancia total do mesmo.

As condições da arrematação e o caderno de encargos poderão ser examinados no serviço dos armazens geraes, em Campanhã, em todos os dias uteis, das onze horas da manhã ás tres da tarde.

Porto, 17 de julho de 1900.

Companhia Real dos Caminhos de ferro
Portuguezes

Fornecimento de oleo mineral

No dia 13 de agosto, pela 1 hora da tarde na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 300 000 kilogrammas de oleo mineral escuro.

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

Lisboa, 11 de julho 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.^o

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 artificiales—F. Delport, successores.—Rua Sá da Bandeira, 249—Filial em Lisboa : Rua Arco do Bandeira, 39, 1.^o

LISBOA

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

LISBOA

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

LISBOA

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

PORTO

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

PORTO

Hotel Continental.—Rua Entreparedes (Frente á Batalha). Serviço de 1.^o ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros; muito central—Prop. Lopez Munhos.

PORTO

Grande Hotel America Central.—Um dos melhores da cidade, magnificas salas e quartos, banhos. Aceito e bom serviço.—1\$000 a 1\$400 réis diarios.

ALCOBAÇA

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

BRAGA-BOM JESUS

Grande Hotel — Grande Hotel do Elevador — Grande Hotel da Bon Vista.—Serviço de primeira ordem. Banhos completos. Serviço especial para diabéticos. Bons quartos. Luz electrica. Aceito e ordem. Preços modicos.

CALDAS DA RAINHA

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

CALDAS DA RAINHA

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

CASCAES

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

CINTRA

Hotel Nunes.—Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria, 1\$600 réis a 2\$000 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 marítimos pelas mais importantes carreiras de vapores.—Serviço directo entre Hamburgo e Hespanha.

MADRID

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

PARIS

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

VALENCIA D'ALCANTARA

D. Alejandro Campero.—Agente da alfandega na fronteira por parte da Companhia Hespanola.

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.^o ordem. Diaria 1\$200 a 2\$000 réis. Proprietario Vicente C. Paramos.

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

MAFRA

Hotel Moreira.—No largo, em frente do convento.—Bellas accommodações desde 1\$000 réis por dia até 1\$500.—Reducção de preços para caixeiros viajantes.

NAZARETH

Grande Hotel Club.—As melhores commodidades e economia.—Preços : em agosto e outubro, de 1\$000 a 1\$200 réis; em setembro, desde 1\$200 réis; na succursral, desde 800 réis.—Carreiras de Riparts para as estações de Cella e Vallado.—Endereço telegraphic, Romão—Nazareth.—Prop. Antonio de Sousa Romão.

SOBRADO DE PAIVA

Restaurante Hotel de Alfre do Augusto Ribeiro.—Este hotel installado n'un 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 Orlental.—Casa recommendavel pelo aceio e excellente tratamento, situada no centro da cidade. Bellas accommodações. Preços modicos.—Proprietarios, Christian Pfister Godenzi & C.

SEVILHA

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

SEVILHA

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

FABRICA
DE
H. SCHALCK, SUCESSORES

Calçada do Cascão

LISBOA

PREMIADO EM TODAS AS EXPOSIÇÕES

DEPOSITOS

LISBOA

PORTO

Rua da Magdalena, 17, 1.^o || 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 lú 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 Agosto de 1900

COMPANHIA REAL			Lisboa	Cintra	Lisboa	Lisboa	Entranco	Lisboa	Pamp.	V. Formoso	Pamp.	
C. Sodré	Algés	C. Sodré	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	
5-5 m.	5-25 m.	6-0 m.	6-20 m.	a 7-55 m.	8-5 m.	8-35 m.	6-35 m.	5-9 m.	b 1-10 t.	5-28 t.	4-0 m.	
5-45 m.	6-10 m.	6-30 m.	6-55 m.	9-40 m.	10-45 m.	9-12 m.	8-0 m.	9-11 m.	b 4-35 t.	9-0 n.	6-0 t.	
6-35 m.	6-55 m.	7-30 m.	7-50 m.	a 10-55 m.	11-35 m.	a 9-50 m.	10-20 m.	10-25 m.	b 10-10 n.	11-35 n.		
7-15 m.	7-40 m.	8-0 m.	8-25 m.	11-20 m.	12-27 t.	11-0 m.	12-1 t.					
8-5 m.	8-25 m.	9-0 m.	9-20 m.	1-0 t.	2-7 t.	a 12-40 t.	1-26 t.					
8-45 m.	9-5 m.	9-30 m.	9-55 m.	2-50 t.	3-57 t.	1-5 t.	2-5 t.					
9-35 m.	9-55 m.	10-30 m.	10-50 m.	a 4-35 t.	5-15 t.	2-40 t.	3-46 t.					
10-15 m.	10-40 m.	11-0 m.	11-25 m.	4-40 t.	5-45 t.	4-10 t.	5-10 t.					
11-5 m.	11-25 m.	12-0 m.	12-20 t.	5-30 t.	6-36 t.	5-55 t.	6-55 t.					
11-45 m.	12-10 t.	12-30 t.	12-55 t.	7-35 t.	8-42 n.	6-50 t.	7-52 t.					
12-35 t.	12-55 t.	1-30 t.	1-50 t.	9-0 n.	10-7 n.	7-25 t.	8-25 n.					
1-15 t.	1-40 t.	2-0 t.	2-25 t.	10-15 n.	11-32 n.	8-55 n.	9-56 n.					
2-5 t.	2-25 t.	3-0 t.	3-20 t.	11-15 n.	12-24 n.	10-50 n.	12-5 n.					
2-45 t.	3-10 t.	3-30 t.	3-55 t.	12-45 n.	1-52 n.	a 12-5 n.	12-44 n.					
3-35 t.	3-55 t.	4-30 t.	4-50 t.									
4-15 t.	4-40 t.	5-0 t.	5-25 t.									
5-5 t.	5-25 t.	6-0 t.	6-20 t.									
5-45 t.	6-10 t.	6-30 t.	6-55 t.									
6-35 t.	6-55 t.	7-30 t.	7-50 t.									
7-15 t.	7-40 t.	8-0 n.	8-25 n.									
8-5 n.	8-25 n.	9-0 n.	9-20 n.									
8-45 n.	9-10 n.	9-30 n.	9-55 n.									
9-35 n.	9-55 n.	10-30 n.	10-50 n.									
10-15 n.	10-40 n.	11-0 n.	11-25 n.									
11-5 n.	11-25 n.	12-0 n.	12-20 n.									
11-45 n.	12-10 n.	12-30 n.	12-50 n.									
C. SODRÉ P. ARCSOS C. SODRÉ			Lisboa	Sacavém	Lisboa	Lisboa	Entranco	Lisboa	Pamp.	V. Formoso	Pamp.	
5-30 m.	5-55 m.	6-5 m.	6-30 m.	6-0 m.	6-44 m.	7-5 m.	7-49 m.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	
11-30 m.	11-55 m.	12-5 t.	12-30 t.	3-5 t.	7-24 m.	8-5 m.	8-49 m.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	
1-0 t.	1-25 t.	1-35 t.	2-0 t.	4-45 t.	8-15 m.	9-0 m.	9-59 m.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	
2-30 t.	2-55 t.	3-5 t.	3-30 t.		9-15 m.	9-59 m.	10-10 m.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	
8-30 n.	8-55 n.	9-5 n.	9-30 n.		10-25 m.	11-9 m.	11-25 m.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	
10-0 n.	10-25 n.	10-35 n.	11-0 n.		11-10 m.	11-54 t.	12-30 t.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	
11-30 n.	11-55 n.	12-5 n.	12-30 n.		1-40 t.	2-24 t.	2-35 t.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	
C. SODRÉ Cascaes C. Sodré			Lisboa	V. Franca	Lisboa	Lisboa	Entranco	Lisboa	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
5-30 m.	5-55 m.	6-5 m.	6-30 m.	12-25 t.	1-23 t.	1-50 t.	2-49 t.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	
11-30 m.	11-55 m.	12-5 t.	12-30 t.	3-5 t.	4-3 t.	4-80 t.	5-29 t.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	
1-0 t.	1-25 t.	1-35 t.	2-0 t.	4-45 t.	5-43 t.	6-35 t.	7-34 t.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	
2-30 t.	2-55 t.	3-5 t.	3-30 t.					Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	
8-30 n.	8-55 n.	9-5 n.	9-30 n.					Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	
10-0 n.	10-25 n.	10-35 n.	11-0 n.		5-45 t.	7-4 t.	5-0 m.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	
11-30 n.	11-55 n.	12-5 n.	12-30 n.		12-30 n.	1-55 n.	7-35 t.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	
C. Sodré Cascaes C. Sodré			Lisboa	Santarem	Lisboa	Lisboa	Entranco	Lisboa	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
6-10 m.	6-47 m.	6-15 m.	7-20 m.	b 5-40 m.	8-18 m.	9-20 m.	b 12-5 t.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	
6-15 m.	7-20 m.	a 6-55 m.	7-32 m.	b 11-10 m.	1-36 t.	5-0 t.	b 7-42 t.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	
7-0 m.	7-52 m.	7-8 m.	8-0 m.					Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	
7-40 m.	8-17 m.	7-45 m.	8-50 m.					Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	
7-45 m.	8-50 m.	a 8-25 m.	9-2 m.					Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	
8-30 m.	9-22 m.	8-38 m.	9-30 m.					Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	
9-10 m.	9-47 m.	9-15 m.	10-20 m.					Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	
9-15 m.	10-20 m.	a 9-55 m.	10-32 m.					Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	
10-0 m.	10-52 m.	10-8 m.	11-0 m.					Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	
10-40 m.	11-17 m.	10-45 m.	11-50 m.					Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	
10-45 m.	11-50 m.	a 11-25 m.	12-2 t.					Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	
11-10 t.	12-47 t.	12-15 t.	1-20 t.					Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	
12-15 t.	1-20 t.	a 12-55 t.	1-32 t.					Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	
a 1-40 t.	2-17 t.	1-45 t.	2-50 t.					Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	
1-45 t.	2-50 t.	a 2-25 t.	3-2 t.					Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	
a 3-10 t.	3-47 t.	3-15 t.	4-20 t.					Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	
3-15 t.	4-20 t.	a 3-55 t.	4-32 t.					Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	
4-0 t.	4-52 t.	4-8 t.	5-0 t.					Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	
a 4-40 t.	5-17 t.	4-45 t.	5-50 t.					Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	
4-45 t.	5-50 t.	a 5-25 t.	6-2 t.					Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	
5-30 t.	6-22 t.	5-38 t.	6-30 t.					Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	
a 6-10 t.	6-47 t.	6-15 t.	7-20 t.					Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	
6-15 t.	7-20 t.	a 6-55 t.	7-32 t.					Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	
7-0 t.	7-52 t.	7-8 t.	8-9 n.					Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	
a 7-40 t.	8-17 n.	7-45 t.	8-50 n.					Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	
7-45 t.	8-50 n.	a 8-25 n.	9-2 m.					Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	
8-30 m.	9-22 m.	8-38 m.	9-30 m.									

Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

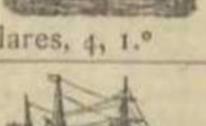
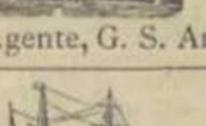
CARREIRA OFICIAL

O vapor Gomes IV — Commandante Rocha Junior

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

Alberto Centeno & C.^a

Vapores a sahir do porto de Lisboa

	Africa Oriental (via Nápoles) vap. allem. Herzog . Sahirá a 9 de agosto. Agente, E. George, Rua da Prata, 8, 2. ^o		Maranhão e Ceará, vap. inglez Paraense . Sairá a 5 de agosto. Agentes, Garland Laidley & C. ^a , Rua do Alecrim, 10, 1. ^o
	Anvers , e Havre, vapor frances, Karin . Sahirá a 11 de agosto. Agentes, Henry Burnay & C. ^a , Rua dos Fanqueiros, 10.		Maranhão e Parahyba, vap. inglez Bourbon . Espera-se a 4 de agosto. Agente, James Rawes & C. ^a , R. d'El-Rei, 31, 1. ^o
	Bahia , Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão Australia . Sairá a 21 de agosto. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião 100, 2. ^o		Marselha e Genova, vapor italiano Colombo . Esperado a 4 d'agosto. Agentes, Orey, Antunes & C. ^a , P. dos Romolares, 4, 1. ^o
	Bahia , Rio de Janeiro e Santos, vapor alemão Amazonas . Sahirá a 7 d'agosto. Agente, E. George, Rua da Prata, 8, 2. ^o		Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez Madeirense . Sahirá a 3 de agosto. Agentes, Garland Laidley & C. ^a , R. do Alecrim, 10, 1. ^o
	Barcelona , Cette e Marselha, vap. fr. St. Thomas . Sahirá a 2 de agosto. Agentes, Henry Burnay & C. ^a , Rua dos Fanqueiros, 10.		Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez La Plata . Sahirá a 12 de agosto. Agentes, Garland Laidley & C. ^a , Rua do Alecrim, 10, 1. ^o
	Bordeus , (em direitura) vap. fr. Brésil . Sahirá a 15 de agosto. Messageries Maritimes, Rua do Ouro, 32.		Pará e Manaus (via Madeira), vapor italiano Rio Amazonas . Sairá a 13 de agosto. Agentes, Orey, Antunes & C. ^a , P. dos Remolares, 4, 1. ^o
	Bremen , vap. all. Ajax . Sahirá a 7 de agosto. Agente, E. George, Rua da Prata, 8, 2. ^o		Pernambuco , Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vap. frances Paranaguá . Sahirá a 3 de agosto. Agente, Augusto Freire, P. do Município 19, 1. ^o
	Cadiz , Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos Ayres, vapor hespanhol Méjico . Espera-se de 3 a 4 de agosto. Agente, Nicolas de Goyri, R. do Alecrim, 12.		Pernambuco , Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão Paraguassú . Sahirá a 15 de agosto. Agente, E. George, Rua da Prata, 8, 2. ^o
	Copenhagen e S. Petersburgo, vapor dinamarquez, Douro . Sahirá a 10 de agosto. Agente, E. George, R. da Prata, 8 2. ^o		Port Said , Colombo, Penang, Singapura e Marselha, com trasbordo para Bombaim, Hong-Kong e Batavia, o vap. hesp. Isla de Luzon . Espera-se a 2 de agosto. Agente, Nicolas de Goyri, Rua do Alecrim, 12.
	Dakar , Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vap. fr. Cordillère . Sahirá a 13 de agosto. Messageries Maritimes, R. do Ouro, 32.		Rotterdam e Hamburgo, vap. all. General . Sahirá a 6 de agosto. Agente, E. George, Rua da Prata, 8, 2. ^o
	Hamburgo , vapor allemão Faro . Sahirá a 8 de agosto. Agente, E. George, R. da Prata, 8, 2. ^o		Rotterdam e Hamburgo, vapor allemão, Babitonga . Sahirá a 9 de agosto. Agente, E. George, Rua da Prata, 8 2. ^o
	Havre , e Liverpool, vapor inglez Obidense . Sahirá a 2 de agosto. Agentes, Garland Laidley & C. ^a , Rua do Alecrim, 10, 1. ^o		S. Miguel , Terceira, Graciosa (Santa Cruz), S. Jorge (Calheta), Lages do Pico, Fayal, e Flores. Vap. port. Açor . Sahirá a 5 de agosto. Agente, G. S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2. ^o
	Iquitos , (via Madeira), vapor inglez Huascar . Sahirá a 5 de agosto. Agentes, Garland Laidley & C. ^a , R. do Alecrim, 10, 1. ^o		S. Vicente , Rio de Janeiro, Montevideu, Buenos Ayres, Valparaíso e mais portos do Pacífico, vap. ingl. Orissa . Sahirá a 15 de agosto. Agente, E. Pinto Basto & C. ^a , Caes do Sodré, 64, 1. ^o
	La Pallice e Liverpool (via Corunha), vap. ingl. Orellana . Sahirá a 28 de agosto. E. Pinto Basto & C. ^a , Caes do Sodré, 64, 1. ^o		S. Vicente , Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vap. ing. Danube . Sahirá a 6 de agosto. Agente, James Rawes & C. ^a , R. dos Capellistas, 31, 1. ^o
	Madeira , S. Vicente, S. Thiago, Príncipe, S. Thomé, Cabinda, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela e Mossamedes, vapor portuguez Portugal , Sahirá em 11 de agosto. Empresa Nacional de Navegação, R. da Prata, 8, 1. ^o		