

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

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

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

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

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

REDACÇÃO — RUA NOVA DA TRINDADE, 48 — LISBOA

TELEPHONE 27

O NOSSO BRINDE

Vidé pagina 262.

SUMMARIO

CAMINHO DE FERRO DE CINTRA A PRAIA DAS MAÇÃS, por O. S.....	257
CARTA DE INGLATERRA, por W. N. Cornett.....	259
PARTE OFFICIAL—Portarias de 20 e 23 de agosto do Ministerio das Obras Publicas.....	259
AS AGUAS DE MOURA (illustrado).....	260
LE BOUCLIER.....	262

O NOSSO BRINDE.....	262
A GRANDE FESTA DE LISBOA.....	263
OS PREDIOS NO ATERRO.....	263
PUBLICAÇÕES RECEBIDAS.....	264
PARTE FINANCEIRA—Boletim da Praça de Lisboa—Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — Receltas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.....	264 e 265
LINHAS PORTUGUEZAS—Mormugão—Carris de ferro de Lisboa—Cintra á Praia das Maças—Estação de Leiria—Carris de ferro do Porto—Meri- dionaes—Porto á Povoá e Famalicão—Esclarecimentos officiaes—Lou- renço Marques.....	266
LINHAS ESTRANGEIRAS—Hespanha—França—Inglaterra—Austria—Hun- gria—Italia—Russia—Alemanha—Estados-Unidos—Suecia.....	266
COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES—Relato- rio do conselho de administração (continuação).....	268
AVISOS DE SERVIÇO.....	269
ARREMAÇAÇÕES.....	269
AGENDA DO VIAJANTE.....	270
HORARIO DOS COMBOIOS EM 1 DE SETEMBRO DE 1900.....	271
VAPORES A SAHAR DO PORTO DE LISBOA.....	272



Vista geral da villa de Moura

CAMINHO DE FERRO DE CINTRA À PRAIA DAS MAÇÃS

REFERIMOS-NOS no nosso numero anterior ás vanta-
gens economicas que pôdem antevêr-se para a
região de Cintra, pela construcção da pequena
linha em projecto. Sem sermos phantasistas, podemos
confiar n'uma remuneração condigna para o capital em-
pregado, principalmente quando o trafego tiver o seu

regimen estabelecido e quando a população da capital,
em que ha uma manifesta tendencia para a expansão e
para a construcção de residencias fóra de Lisboa, trans-
formar aquelle ameno e aprazivel terreno nas faldas da
formosa serra de Cintra, decantada por lord Byron,
n'um arrabalde como o que se está constituindo no Es-
toril.

Digamos agora algumas palavras sobre a parte te-
chnica da linha.

E' de bitola reduzida, medindo 0,75 entre os rebor-
dos interiores dos carris. Nasce na estação de Cintra

da linha normal pertencente á Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes.

Como as saídas e o percurso atravez d'aquelle terreno tão torturado não eram numerosas nem faceis, teve de optar-se por uma solução que representa uma reversão, pois que o binario de carris, á maneira do que se fez na linha de Guimarães, utiliza em parte o leito da linha de Cintra, passando sob o seu tunel e seguindo por elle até poder desenvolver o traçado.

Uma outra solução que havia, sahindo perpendicularmente á linha de Cintra pela rua da *Correnteza* e contraforte da *Villa Eduardo*, obrigava a grandes movimentos de terras e a expropriações penosas e caras.

A Companhia Real prestou-se de boamente a consentir a passagem da linha estreita em parte da sua facha, até o kilometro 26,400 e permittiu as construcções necessarias para a installação dos serviços adherentes.

Ao sahir para leito proprio, depois de seguir em alinhamento recto de 60,™ com a cota absoluta de 193,20 cinge-se a um contra-forte da *Serra do Lourel*, inflectindo-se primeiramente n'uma curva de 208,™41 de raio e 55™ de tangentes.

Transposto o contra-forte, chega-se á bacia da ribeira de *Collares* em que demora o logar de *S. Romão* e o de *Palhavã*, povoação que fica muito proxima do traçado. Dirige-se depois para *Lourel* atravessando a estrada de *Mafra*, de nivel, e deixando um apeadeiro que serve aquella terra.

O valle ahí é muito ravinado.

A linha corta algumas corregas. Transpõe a ravina que se rasga entre *Lourel de Baixo* e *Lourel de Cima*, segue a ravina proxima, faz um lacete formado por dois arcos de 100™ de raio ligados por uma recta de 25™,8 tendo de perder cota pois houve de subir em vez de descer, como vinha fazendo, para o rio.

Desenvolve-se depois na encosta fronteira com difficuldades analogas, formando um novo lacete e attingindo a povoação de *Santo Amaro*, passa abaixo de *Cabriz* e estende-se ao longo do rio pela estrada velha onde deixa uma estação.

Como o rio é sinuoso, acontece que a linha chega a approximar-se da parte mais funda do valle, n'uma volta apertada que elle tem. Passa depois pela portella entre a planicie de *Cabriz* e o valle da *Madre de Deus*, dirige-se pela encosta até a povoação da *Ribeira* onde ha uma estação que serve esta terra, *S. Martinho*, *Fontenellas*, *Mourolinho* e *Carras* e mette-se no valle de *Collares*, caminhando parallelamente á estrada districtal, que atravessa em passagem de nivel.

Na *Quinta do Cosme* houve de se projectar a linha sobre a estrada, fazendo-se um desvio para esta.

Tambem depois se eliminou um lacete d'esta estrada.

A linha sóbe para o *Vinagre de Cima* em direcção á ermida de *S. Sebastião*, ao pé da qual ficará a estação de *Collares*. D'ahi vae directamente para a *Praia das Maças*, encostando-se primeiramente á povoação de *Mucifal* onde haverá tambem uma estação, e approximando-se sempre da estrada municipal que atravessa depois, de nivel, para terminar na *Praia*.

Apezar da latitude que ha nas linhas de via estreita, o traçado em planta não é tão convulsionado como poderia presumir-se.

Tem em alinhamentos rectos 10.051,™03
e em curvas..... 5.827,™76

que prefazem a extensão de..... 15,878,™79
e o que dá em recta 63,29 por cento do total.

As curvas são 65 e os alinhamentos rectos 61.

Os raios vão de 100™ a 1.000™ havendo 38 inferiores a 200 metros; 8 inferiores a 300™; 9 inferiores a 400™ 5 inferiores a 600; 3 de 600; 1 de 900 e 1 de 1.000™.

As curvas são portanto mais suaves do que é permittido, pois se consentem raios de 80™ e com boa razão, visto os progressos realisados na construcção do material circulante deixarem que as linhas de via estreita se democratizem, cingindo-se mais ao terreno com grande vantagem economica.

Em perfil a linha tem um aspecto agradável e que não assusta a exploração.

Sahindo da cota de nivel 193,™20 para chegar á de 22™,14 sem grande desenvolvimento e sem grandes terraplenagens conseguiu-se distribuir os declives e rampas d'um modo racional não ultrapassando os limites de inclinações consentido.

Tem em declive 10.703,™08.
em patamar..... 2.407,™29.
e em rampa.... 2.768,™42.

Os declives são 22, os patamares 15 e as rampas 7.

A inclinação dos declives attinge 0,00372 apenas n'um só com 328,™22; de 0,003 em 33 de 880,™69, -- 959,™67, -- 522,54, -- 393,59. Em todas as demais é inferior, sendo a média nas descidas 0,0188.

As rampas são pouco asperas, tendo a média 0,0107 sómente.

A via tem de largura no balastro ao nivel dos carris 1,™90 ao nivel da plataforma 2,60, na base da plataforma 3,00. As valletas teem 0,™60 de largura.

Os carris são de aço e de 15 kilg. por metro corrente. Assentam em travessas de madeira de 1,40, espaçadas de 0,™95.

Na estação da *Ribeira* que fica ao meio da extensão da linha, estão os depositos do material, e faz-se a toma de agua.

Não ha passagens inferiores nem superiores e apenas se devem construir 34 aqueductos e 4 pontões de 2,™0 de vão, feitos de alvenaria ordinaria.

As estações são 6, contando as extremas em *Cintra* e *Praia das Maças*, e são, com estas, as de *Cabriz*, *Ribeira*, *Collares* e *Mucifal*.

Ha, além d'isso, um apeadeiro em *Lourel*, como dissemos. Serão ligadas por uma linha de telephonio.

As casas de guarda são como as adoptadas na Companhia Real.

Haverá carruagens de 1.ª, 2.ª e 3.ª classe e mixtas de 1.ª e 2.ª com assentos transversaes e coxia longitudinal, e wagons de mercadorias fechados e abertos de bordas altas, tudo com eixos moveis para que melhor se circumscrevam nas curvas.

O projecto foi elaborado pelo sr. engenheiro Pinheiro Borges que o estudou com a sua reconhecida competencia tecnica e que advoga a sua construcção como propagandista caloroso e convicto das suas vantagens.

A bem elaborada memoria, que apresentou ás estações superiores, fomos buscar as notas que deixamos escriptas, agradecendo aqui ao seu auctor a fineza de a ter facultado ao nosso exame como sollicitámos para conhecimento e agrado dos nossos leitores. (*)

O. S.

(*) No nosso artigo anterior, entre outras incorrecções, veio uma que temos de emendar, fazendo excepção ao que usamos praticar. Onde se lê «Mas estas despesas que intencionalmente faz o relatorio são meios actifícios dialicticos», tinhamos escripto: «Mas estes despreços que intencionalmente faz o relatorio são meros artificios dialecticos».

CARTA DE INGLATERRA

Liverpool, 20 de agosto de 1900.

Ha poucos dias publicou-se o relatório governamental dos caminhos de ferro do Reino Unido correspondente ao anno passado, do qual consta que o capital auctorizado das nossas companhias ferro-viarias n'esse anno foi de £ 1.275 376.942 e o total subscripto e obtido por meio d'emprestimos e obrigações de £ 1.152.317.501.

O comprimento total de via aberta em 31 de dezembro era de 21.700 milhas e os passageiros transportados durante o anno, exclusivè os portadores de bilhetes especiaes e d'assignatura, alcançaram o total de 1.106.691.991 composto dos seguintes numeros: em primeira classe, 34.208 682; em segunda, 68.487.071; e em terceira, 1.003 996.238. Os portadores dos bilhetes d'assignatura, etc., accusaram um total de 1.537.765.

O trafego de mercadorias deu os totaes de 296.611.190 toneladas de mineraes e 117.011.835 de mercadorias geraes.

O numero de milhas percorridas pelos comboios foi de 396.241.265.

As receitas do trafego de passageiros importaram em £ 36.782.772 na proporção seguinte: primeira classe, £ 3.370.432; segunda classe, £ 2.809.079; terceira classe, £ 27.271.457; e bilhetes especiaes e d'assignatura, £ 3.331.804. Recebeu-se mais por conta d'excesso de bagagem, pacotes, vehiculos, cavallos, cães, etc., a somma de £ 5 896.764, e pelas malas do correio a de £ 1.054.863, fazendo para o trafego de passageiros e grande velocidade o total de £ 43 734.399. Do trafego de mercadorias as receitas totaes foram de £ 52.116.994, e dos alugueres, peagens, navegações, vapores, etc., obteve-se a somma de £ 5.815.672, sendo o total para o anno de toda a classe de trafego, etc., de £ 101 667.065.

As despesas d'exploração importaram em £ 60 090.687 sendo assim as receitas liquidas de £ 41.576.378 ou na proporção de 59 por cento por despesas.

O material de circulação no ultimo dia do anno consistiu em 20.461 locomotivas, 45.948 carruagens para o transporte de passageiros, 18.189 vehiculos para outros usos nos comboios de passageiros, 671.852 wagons para gado, mineraes ou mercadorias geraes, e 16 941 carros ou wagons para outros usos, fazendo um total de 752.930 vehiculos de toda a classe.

A decisão recente das companhias ferro-viarias d'insistir em cobrar pelo excesso de peso da bagagem de passageiros produziu já tanta irritação em toda a parte que, d'algum modo, as vantagens que se esperavam realizar serão nullas. Sem embargo, parece desarrazoado atacar os caminhos de ferro por buscarem novas fontes de receitas para resarcir algum tanto a carestia do carvão e o augmento das demais despesas d'exploração. Importancias em que estas causas affectam a prosperidade ainda das linhas principaes tem-se demonstrado claramente nas varias reuniões semestraes verificadas recentemente. Na da companhia London & North Western por exemplo, annunciou-se que a par d'um augmento consideravel no seu trafego de passageiros, a conta de carvão excede em £ 63.094 a do semestre anterior, e d'ordenados accusa um augmento de £ 27 650 tornaram precisa uma redução de dividendo. Em taes circumstancias a necessidade d'encontrar novos meios d'augmentar as receitas é clara; a unica questão é se buscar o no excesso de peso da bagagem dos passageiros, que frequentemente é muito pouca coisa, vale toda a irritação e difficuldades que evidentemente origina.

A questão dos preços dos carvões torna-se cada vez mais séria não só para os caminhos de ferro, como também para toda a industria, e uma das coisas mais discutidas n'estes ultimos dias é se os preços d'este artigo já atingiram o seu maximo. Nos districtos mineiros ha grande diversidade d'opinião sobre este ponto. No condado de Durban, um dos centros carvoeiros mais importantes, diz se que não se vê indício algum d'uma baixa imminente; pelo contrario, nota-se uma alta continua nos preços cotados, e crê-se em algumas partes que o carvão ainda será mais caro nos mezes proximos.

Ha já tres annos que se estão fazendo as grandes extensões ferro-viarias em Crewe, mas bem que se tenham empregado n'ellas uns mil homens trabalhando quasi continuamente dia e noite, a sua conclusão demorará provavelmente mais um anno ou anno e meio sem embargo, algumas das novas vias estarão em serviço no mez d'outubro. Até agora teem-se despendido nas novas obras quasi meio milhão de libras sterlinas.

W. N. Cornett.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas Commercio e Industria

Direcção geral do commercio e industria

Repartição do commercio

Tendo sido presente a Sua Magestade El-Rei o requerimento em que a companhia das docas do Porto e caminhos de ferro peninsulares pede auctorisação para proceder á emissão:

a) de noventa mil setecentas e sessenta e cinco obrigações, do capital nominal de 900.000 réis, 500 francos, 500 pesetas cada uma, do juro de 3 por cento ao anno, amortisaveis ao par em oitenta annos, por sorteios semestraes, ou por compra no mercado, consignando do pagamento do respectivo juro e amortisação importancia da garantia do juro concedida pelas leis de 22 de julho de 1882 e de 29 de agosto de 1889;

b) de quarenta e uma mil duzentas e trinta e cinco obrigações de 2.º grau, do capital nominal de 900.000 réis, 500 francos, 500 pesetas cada uma, sem juro fixo, mas limitado a 3 por cento, e pagavel, assim como a amortisação, pelo excedente das receitas liquidas da companhia, depois de satisfeitos os encargos das obrigações do 1.º grau, e nos termos das referidas leis de 22 de julho de 1882 e 29 de agosto de 1889;

Vista a disposição do artigo 19.º da carta de lei de 3 de abril de 1896;

Visto o disposto no artigo 22.º dos estatutos da companhia, approvados por alvará de 4 de setembro de 1889;

Visto o contracto celebrado pelo ministerio da fazenda entre o governo e a companhia das docas do Porto e caminhos de ferro peninsulares em 21 de maio de 1900;

Visto o parecer da procuradoria geral da corôa e fazenda:

Ha por bem o mesmo augusto senhor conceder a auctorisação pedida pela companhia das docas do Porto e caminhos de ferro peninsulares para a emissão das noventa mil setecentas e sessenta e cinco obrigações de 1.º grau e das quarenta e uma mil duzentas e trinta e cinco obrigações do 2.º grau de que acima se trata, nos termos supra mencionados, com as seguintes condições:

1.ª A importancia consignada ao pagamento do juro e amortisação das obrigações de 1.º grau, é a da subvenção annual de 270.000.000 réis, maximo da garantia de juro concedida á companhia dos caminhos de ferro de Salamanca e á «companhia das docas do Porto e caminhos de ferro peninsulares», pelas leis de 22 de julho de 1882 e de 29 de agosto de 1889, liquidada nos precisos termos d'essas leis;

2.ª A auctorisação para serem emitidas as obrigações do 1.º grau, de que se trata, e para ser consignada ao pagamento do respectivo juro e amortisação, a importancia da subvenção fixada nas leis de 22 de julho de 1882 e de 29 de agosto de 1889, nenhu-

ma responsabilidade impõe ao estado, em qualquer situação ou hypothese, além da do pagamento da importância d'essa subvenção que em cada anno fôr devida á companhia, correndo de conta d'esta todo o serviço das obrigações e quaesquer encargos provenientes d'esse serviço, incluindo diferenças de cambio, se as houver.

3.ª Da auctorisação para a emissão das obrigações do segundo grau nenhuma responsabilidade em qualquer situação ou hypothese, virá para o estado, não tomando este responsabilidade alguma quer por esses titulos quer por qualquer operação financeira da companhia;

4.ª Tendo a criação das obrigações tanto de primeiro como de segundo grau, de que se trata, sido auctorisada anteriormente á promulgação da lei de 29 de julho de 1889, não fica a companhia obrigada a pagar o imposto de rendimento correspondente ao juro d'essas obrigações, pelo qual aliás serão responsaveis nos termos da lei, os portadores das obrigações;

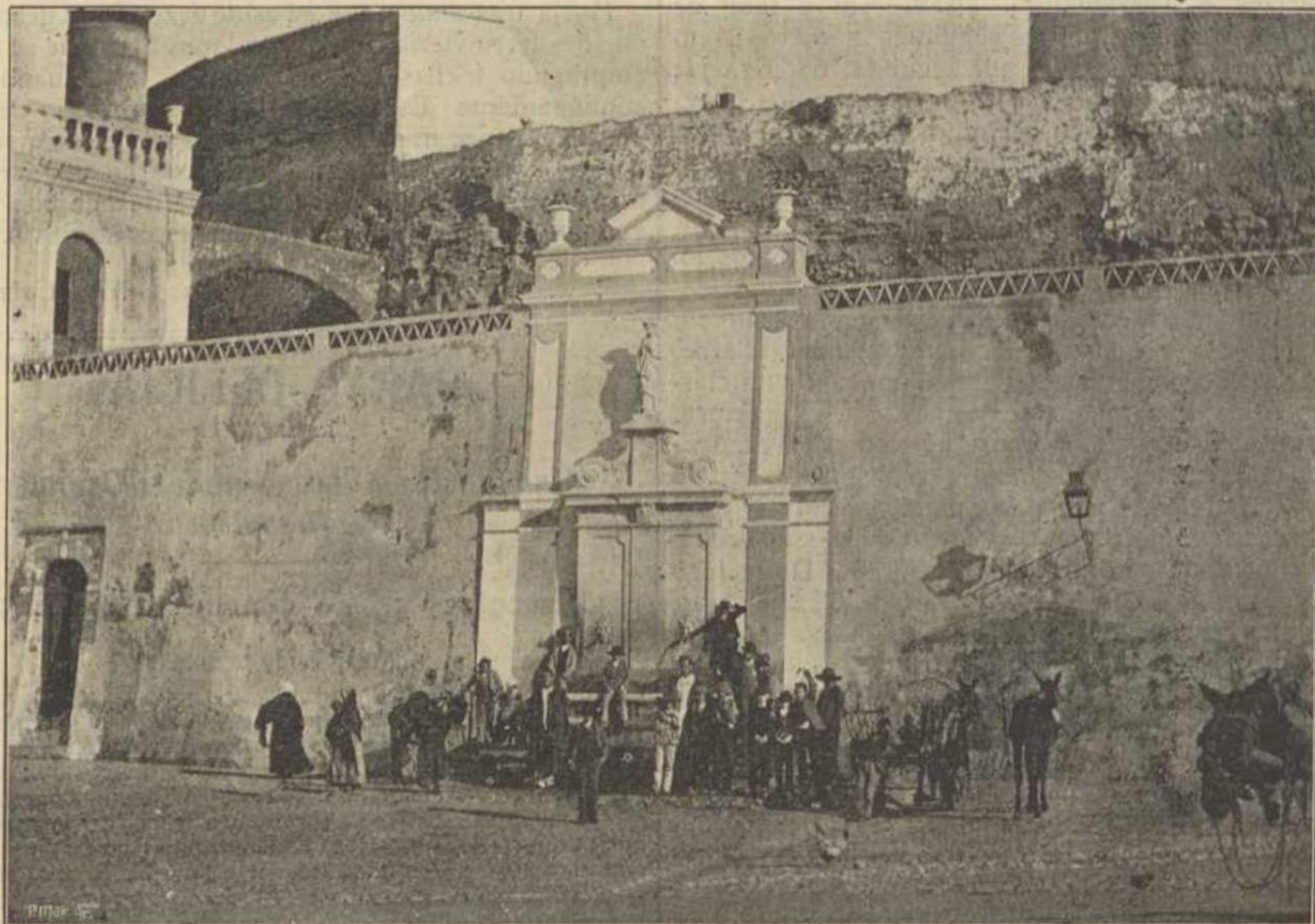
garantia de juro, relativa ás tres secções, totalidade da linha, na extensão de 203^h 71.249;

Considerando que o rendimento bruto kilometrico foi já durante o mencionado 2.º semestre, superior ao minimo fixado no artigo 28.º do contracto de 29 de julho de 1885:

Sua Magestade El-Rei, em conformidade com o accordo e com o parecer de 9 do corrente mez do conselho tecnico de obras publicas: ha por bem approvar a referida liquidação na importância de 213.361\$740 réis, sendo esta liquidação considerada provisoria nos termos da alinea a) da portaria da 20 de fevereiro de 1893 e das bases 5.ª e 7.ª do citado accordo de 11 de abril de 1896.

Outrosim ha Sua Magestade El-Rei por bem ordenar que se pague á mesma companhia a referida quantia de 213.361\$740 réis.

Paço, em 20 de agosto de 1900. — José Gonçalves Pereira dos Santos.



Fonte medicinal das aguas de Moura

5.ª As disposições d'esta portaria não modificam o direito do estado de se reembolsar das importancias que tiver pago á companhia como garantia de juro pelos excessos do futuro rendimento liquido das linhas ferreas de Salamanca, nem alteram o direito que o governo tem de encontrar no pagamento a subvenção annual de 270.000\$000 réis e a importancia do juro correspondente ás obrigações que estiverem ainda na posse da fazenda, nos termos do artigo 7.º do contracto celebrado com a companhia em 21 de maio de 1900;

6.ª A emissão das obrigações, tanto de primeiro como de segundo grau, de que trata esta portaria, só terá logar depois da companhia ter apresentado documento comprovativo do registo definitivo ordenado pelo n.º 6.º do art. 49.º do codigo commercial.

Paço, em 23 de agosto de 1900. — José Gonçalves Pereira dos Santos.

Direcção geral de obras publicas e minas

Repartição de obras publicas

Tendo a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, concessionaria do caminho de ferro da Beira Baixa, apresentado a conta da liquidação da garantia de juro, relativa ao 2.º semestre do anno economico de 1899 a 1900 (1 de janeiro a 30 de junho de 1900);

Considerando que no accordo de 11 de abril de 1896 se estipulou que o governo pagasse a conta de 1 de janeiro de 1895, a

AS AGUAS DE MOURA

Moura é uma linda villa do Alemtejo, pittoresca e tranquilla, que deve a sua celebridade, mais que ás tradições historicas do seu velho castello em ruinas, ás virtudes das suas aguas maravilhosas conhecidas em Portugal e mesmo no estrangeiro entre as mais notaveis da especialidade. Falla-se nas aguas de Moura como n'uma instituição nacional. Haverá egual fóra do paiz. Melhor não ha, sem contestação.

A sua mineralisação é muito elevada. D'ahi o facto de serem recommendadas em todo o grupo de molestias que tem por caracteristica pathologica os desvios nutritivos. A lithiase biliar, a obesidade, a gotta, a lithiase urinaria, diabetes. etc., as desordens gastro-intestinaes, os estados hemorrhoideos, as enxaquecas esciaticas, as bronchites, a asthma, as repercussões da pelle, etc., encontram nas aguas de Moura, um inimigo terrivel que as persegue e vence sem piedade.

Onde, porém a efficacia das preciosas aguas, se affirma, mais triumphante ainda, com predominio indiscutivel sobre todas as fontes hydro-medicinaes do paiz é

nas doenças das vias urinarias com origem bradytrophica: nos catarrhos e calculos.

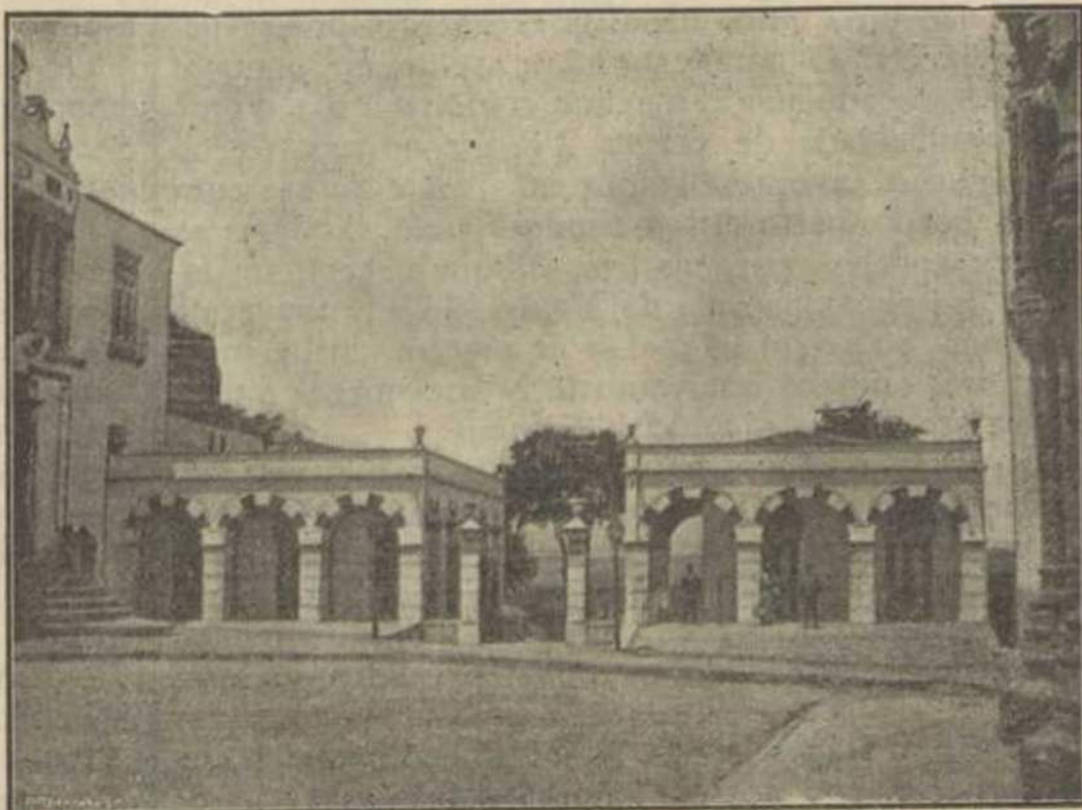
Esse effeito benéfico confirma-se, repetindo-se em todos os doentes que alli vão fazer a sua estação de aguas.

Chegam a Moura no primeiro dia excretando urinas de elevadissima densidade, grossas, carregadas em côr e depositando enorme quantidade de urates. Um augmento de diurese, nos primeiros dias, arrasta quantidades surprehenderes de depositos vermelhos, areias, até que no fim d'uma semana, pouco mais ou menos, a limpidez se accentua. Dir-se-se-hia a urina d'uma creança.

O effeito sobre os calculos uraticos já formados é, como facilmente se prevê, menos rapido por ser mais difficil a sua acção. A desaggregação opera-se, todavia, e no fim da temporada, tem-se dado a redução a areias ou a pequenos fragmentos viaveis para o calibre da urethra.

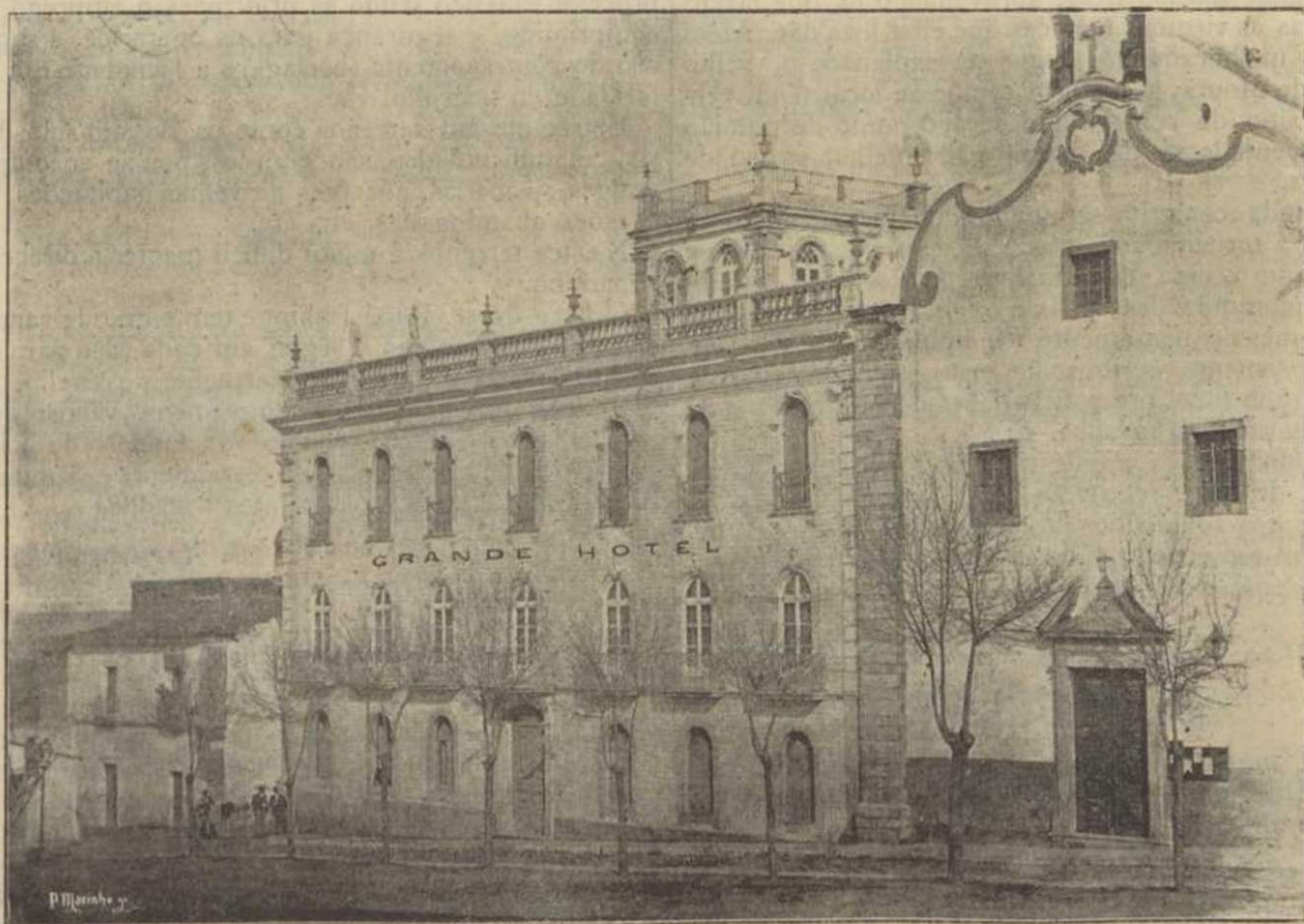
As aguas de Moura são colhidas na propria nascente, de que damos hoje uma esplendida gravura a que não falta o suggestivo encanto da côr local, com todos os cuidados que a moderna sciencia aconselha e engarrafadas no mesmo local, para o que se empregam os mais aperfeiçoados machanismos. A empresa que obteve a sua concessão, por contracto com a camara municipal, pôde garantir que as aguas são fornecidas ao publico em absoluto estado de pureza, como convém á sua prodigiosa acção, e muito se orgulha de afirmar

mente, o tratamento dos doentes. O estabelecimento balnear existente era, por assim dizer, primitivo e não havia um hotel á altura das exigencias dos forasteiros de tão apregoadas thermas. O accesso tambem era



O estabelecimento balnear

difficil antes da chegada do caminho de ferro até Pias. Hoje fazem-se, apenas, quatorze kilometros em via ordinaria, por uma excellente estrada macadamizada e, dentro em pouco ainda este leve inconvenien-



O Grande Hotel de Moura

que as aguas de Moura, sendo as mais efficazes, são as mais baratas.

Até ha pouco notava-se uma falta em Moura, apezar da excellente situação da formosa villa alemtejana, da fertilidade dos seus campos e da egualdade do seu clima suavissimo e temperado que favorecem, poderosa-

te será supprimido, porque está authorisada a conclusão da linha ferrea até Moura, futura estação terminus do caminho de ferro do Sueste. Por outro lado estão já concluidos: um hotel primeira ordem, installado no mais vasto e rico palacete da villa, e um estabelecimento balnear no estylo moderno, com todas as com-

modidades e com todos os melhoramentos que a mais avançada sciencia prescreve e determina.

Tanto o hotel como o estabelecimento das aguas, de que a villa de Moura se póde legitimamente ufanar, figuram na nossa *Gazeta* de hoje, em magnificas gravuras que dão uma nitida ideia da excellencia dos respectivos edificios. O hotel está admiravelmente montado e offerece aos aquistas o maximo conforto a par d'uma grande modicidade de preços. Por 17000 réis, 17500 e 27000 réis ha optimos aposentos. A empresa conserva o hotel aberto durante todo o anno. Todavia as melhores epochas para as pessoas que necessitam fazer uso das aguas na villa de Moura são a primavera e o outomno, ou sejam os mezes de março, abril e maio e setembro, outubro e novembro. N'estes mezes a temperatura em Moura é agradabilissima.

Entre Pias e Moura ha serviços de carruagens, avisando-se previamente, ao preço de 27000 réis. Ha tambem uma carreira de diligencia para o comboio que chega a Pias de tarde. O preço é de 300 réis. No verão ha comboios a preços reduzidos: um de manhã e outro de tarde, sendo os bilhetes validos por dois mezes.

Taes são, a traços largos, as informações que podemos fornecer aos nossos leitores sobre as aguas de Moura. Juntar-lhes-hemos ainda, o registo d'um acto que denota a bizzaria da empresa exploradora. Essa empresa, sem a isso ser obrigada, mandou construir uma casa que puzesse o publico em termos de beber a agua na propria nascente, com todas as commodidades e de modo a utilizar no engarrafamento o gaz acido carbonico que sustenta em dissolução os carbonatos, de que as aguas são tão ricas, aproveitando os que fazem uso d'ellas as virtudes medicas que ellas lhes dão. Além d'isso os melhoramentos feitos na explanada do velho castello de Moura, transformaram esse local n'um verdadeiro sitio de recreio que será o ponto de reunião dos frequentadores das aguas e da melhor sociedade de Moura.

Vae ainda construir-se um grande parque junto ao hotel para tornar mais aprasivel a estancia destinada a ser, de futuro, uma das primeiras de Portugal. A empresa exploradora das aguas e a camara municipal, unidas no mesmo pensamento de embellezar a villa tão maravilhosamente enriquecida pela natureza com um preciosissimo filão, promettem fazer de Moura um verdadeiro paraizo. Honra lhes seja.

Acompanhando a publicação das quatro soberbas gravuras de hoje, registamos, com sincero louvor, os bons esforços conjugados das duas aggremações empenhadas em fomentar o valioso elemento de riqueza publica que possui a importante e graciosa villa alemtejana.

LE BOUCLIER

et les méthodes nouvelles de percement des souterrains par René Philippe, Ingénieur des ponts et chaussées

O sr. René Philippe, engenheiro de pontes e calçadas, acaba de publicar um livro acerca dos novos methodos empregados na construcção dos tunneis no prolongamento da linha de Orleans, no metropolitano, nos collectores de *Clichy*, *Oise* e *Bièvre* e em outras obras recentes.

Estes novos processos baseam-se todos no celebre escudo (bouclier) de Brunel applicado aos tunneis de *Bleckingley* e *Saltwood*, atravez do Tamisa, construidos em 1840 e 1842.

Desde 1804 que se pensava em transpor o Tamisa por meio de um tunnel e a primeira tentativa foi a do tunnel de *Rotherhithe* que depois de aberto na extensão de 180^m foi abandonado, por se reconhecer que os meios usuaes eram inefficazes nas condições d'aquelle tunnel.

O escudo de Brunel resolveu o problema e o seu emprego generalisou-se logo na Inglaterra e na America. Por este methodo revestia-se o tunel com uma especie de abobada de ferro, fundido ou forjado.

Em 1892 foi applicado o escudo Brunel por M. Beslier ao siphão de *Clichy*, e em seguida ao de *la Concorde*, em 1895.

N'este mesmo anno achava-se em construcção o collector de *Clichy*. Na secção extra-muros, M. Chagnaud, e na intra-muros M. Fouquesolles, transformaram radicalmente o escudo Brunel, renunciando ao revestimento metallico e adoptando o de alvenaria.

O methodo Chagnaud é mixto. O escudo abrange apenas a abobada. A parte inferior do tunnel é construida pelo processo ordinario.

No methodo Fouquesolles, pelo contrario, o escudo é fechado, abrangendo a secção inteira.

Estes dois methodos, que foram applicados a todos os tunneis abertos ultimamente em Paris, ainda se subdivide cada um em dois typos conforme são providos de uma chapa vertical, ou não a tem.

O sr. René Philippe faz a descripção minuciosa dos diversos typos empregados e indica para todos os casos as difficuldades encontradas e os meios empregados para as remediar.

Em seguida discute as vantagens do escudo sobre o processo classico sendo as principaes o emprego do ar comprimido, a segurança para os operarios, a supressão do contravamento (boisage) e a facilidade e a regularidade do trabalho.

Entretanto em terrenos como os do sub-solo de Paris, as difficuldades são grandes, por se encontrarem antigas alvenarias, alicerces de velhas habitações, canalisações abandonadas, etc. etc.

N'estes terrenos é muito difficil manter a direcção do aparelho.

O livro do sr. René Philippe tem a grande vantagem de indicar o caminho a seguir em cada caso para que a construcção seja o mais regularmente possivel.

E', pois um bom livro, complemento valioso do tratado classico Simms, relativo aos tunneis do Tamisa, que, ainda hoje, é consultado diariamente por todos que se occupam d'estes interessantes trabalhos.

C. Xavier Cordeiro.

O NOSSO BRINDE

Está distribuido a todos os nossos assignantes e annunciantes o **Brinde de 1900**, isto é, uma bella *Carta dos caminhos de ferro francezes* com todas as linhas e estações, podendo servir para o estudo de qualquer viagem em França.

Se acaso algum dos nossos subscriptores não recebeu este brinde, por extravio, rogamos nos avise para de novo lh'o remettermos.

As pessoas que desejarem o mappa em panno envernizado e com reguas, para escriptorio, poderão remetter-nos o exemplar e a quantia de 350 réis, mais 20 réis de porte, e recebel-o hão prompto.

Desde hoje é posto á venda publica o mappa, ao preço de 300 réis, em papel, ou 650 réis em panno como acima dizemos.

A GRANDE FESTA DE LISBOA

O programma provisorio para a grande feira é baseado nos seguintes principios :

A feira occupará os talhões da Avenida até a praça do Marquez do Pombal, e os terrenos destinados ao parque, e ainda se poderá estender pelas ruas Fontes Pereira de Mello e Antonio Augusto de Aguiar. Se fôr necessario occupar-se-hão a praça de D. Pedro, do Commercio, etc.

A feira durará de 1 de maio a 30 de junho compondo-se de pavilhões, kioskes ou barracas, todos em disposição artistica, tanto no seu exterior como no seu interior.

As taxas fixadas para o aluguer do terreno são :

Até 10 metros.....	1.000 réis por metro
De 11 a 20 metros....	800 » » »
» 21 » 40 » ...	600 » » »
» 41 » 80 » ...	400 » » »
» 81 » 160 » ...	300 » » »
» 160 metros em diante	200 » » »

Os pedidos têm que ser feitos á commissão na camara municipal até o fim do mez de setembro, e os projectos das edificações apresentados durante o mez d'outubro, aliás os pretendentes perderão o direito á garantia do terreno que tomaram.

Aos feirantes do 1.º anno é garantido nos annos seguintes o mesmo terreno e pelo mesmo preço, embora mais tarde a tabella seja elevada, ou terão preferencia para outro local que escolham.

A execução dos projectos que forem approvados poderá começar desde 1 de janeiro.

Todas as obras serão feitas com o minimo incommodo para o publico e sem prejudicar o arvoredo, plantas e passeios da Avenida.

Se a feira não fôr prorogada pelo mez de julho começará a desmanchar-se em 1 e estará desmanchada em 15.

Nos terrenos do parque serão installados os estabelecimentos de genero mais popular, sem que comtudo a commissão deixe de exigir que os projectos e sua execução obedeçam ás devidas condições de bom aspecto e decencia.

A commissão procurará, quanto possivel, proporcionar logar para guarda das installações desmanchadas, de um anno para outro e a camara sollicitará do governo isenção de direitos para os materiaes que tiverem de vir do estrangeiro.

Na entrada da rotunda será construido um grandioso portico, de 30 metros d'altura com mirante, accessivel ao publico por certa quantia, destinado a cafés e outros estabelecimentos.

Ao centro da rotunda será elevado um pavilhão para a camara receber os seus convidados, exposições de bellas artes, etc.

Os productos insulares e coloniaes bem como os da metropole, destinados ao consumo nas colonias, constituirão, quanto possivel, uma secção especial da feira.

Este programma poderá ser modificado conforme o numero e a qualidade das propostas que forem apresentadas.

*

O projecto do programma pôde ser examinado na camara municipal pelos membros da grande commissão até 4.ª feira proxima em que deve ser discutido e votado.

Os predios no Aterro

Decididamente, á força de vêmos os estrangeiros mandar em nossa casa, chegamos a convencer-nos que a casa já é d'elles.

Reclamações d'empreiteiros estrangeiros, logo perfilhadas pelos seus consules e ministros, é uma questão que abandonamos, dando tudo quanto nos pedirem.

Se ha umas pimponices como as que se deram nas obras do porto de Lisboa, sahem-nos mais caras, como nos sahiram caras as divergencias do porto de Leixões ou do porto artificial nos Açores, as do caminho de ferro do sul etc.

Caras nos hão-de sahir as que se inventaram no caminho de ferro da Beira, e quantas surgirem ou se formarem adrede por ser já proverbial a nossa lenidade.

Como isto se dá com os governos, as corporações municipaes arreceiam-se e os particulares retrahem-se.

As camaras por estes reinos brigam com as empresas estrangeiras que veem explorar-nos com gaz, electricidade e outras cousas luminosas.

D'ahi resulta que a camara de Lisboa não pensa nem olha em torno de si para examinar a paysagem bucolica e campesina do Aterro.

E' verdade que por sua parte tambem vae esquecida do que alli tem seu, contribuindo bastante para o desprimor d'um dos logares antigamente dos mais formosos da nossa cidade.

O mercado da Ribeira está sepultado sob as terras com que se levantou o nivel da rua e assim continua, para merecer a denominação do mercado das Catacumbas verdadeiro poço cujas paredes são as terraplenagens da linha de Cascaes e a rua 24 de julho.

Mais para jusante ha os depositos de cantarias, areias, pedras de calçada e mais materiaes de construção.

Ha montes de entulho e de pedras á espera de obras que nunca se principiam.

Dos kioskes d'alli não falaremos por decoro.

Como cresce a herva n'aquelles oasis, alguns carneirinhos apascentam-se dando um caracter campesino ao sitio muito caracteristico.

Na abegoaria houve a ideia genial de collocar um gradeamento de ferro para que o transeunte possa melhor admirar lá dentro as carroças do lixo e engenhos de varrer as ruas.

Grande numero de construcções teem as fachadas de madeira que foi pintada ha dez annos.

Mas sobre tudo, aquella cidade a que não podemos deixar de chamar «a nova Lisboa» que se vae formando ao lado do Tejo é d'um pittoresco inexcédível.

Para aquillo só havia um remedio — o fogo.

Como se consente tal?

Mas ha posturas municipaes que obriguem as edificações a licença prévia?

Então um proprietario d'um quintal em Lisboa não tem o direito de construir um curral, uma barraca, uma casa qualquer, mesmo no interior do pateo, em sitio que ninguem vê, sem apresentar um projecto á apreciação da repartição technica da camara e á sua approvação; não pôde proceder a uma simples obra de beneficiação ou reparação das suas casas, não pôde cair, estucar, substituir um syphão d'uma retrete sem licença camararia e consente-se, tolera-se que appareçam subitamente por esse aterro fóra estas casas horriveis armadas no ar, sem alinhamento, sem arte, que surgem como cogumellos nos terrenos que o sr. H. Hersent arrenda?

Ainda que os terrenos fossem do empreiteiro francez não podia permittir-se tal cousa.

O estado submete-se aos alinhamentos marcados pelo município, os particulares igualmente; só o sr. Hersent tem mais valor do que o Estado e do que os particulares de nacionalidade portugueza.

Nem ao sr. Dias Ferreira, se elle tambem fosse empreiteiro, a camara consentiria isso.

Diz-se que são construcções provisórias. Sel-o-hão mas de character permanente feitas de tijolo ou de enxameis com alvenaria e com varios andares. Como se o provisorio no nosso paiz não fosse a cousa mais definitiva que existe, e como se podesse ter desculpa uma cousa d'aquellas por um dia só que fosse!

Mas a camara não pensa n'isso, ou considera que o município acabou alli. N'aquelles terrenos ha um *interland* estrangeiro. Receia complicações autidigestivas, temem conflictos internacionaes ou as portarias paternaes do sr. Fevereiro.

Pois olhe para aquelles lados, exija os projectos. Embargue as obras que ganha a questão nos tribunaes e cobra a importancia das licenças.

Faça as obras no mercado da Ribeira, corra um muro de 4^m de altura por deante da Abegoaria, outro na Ribeira Velha em substituição d'aquelle vergo nhosissimo tapume que só deixará de ser *provisorio* quando cahir, por si, de velho — do que já está bem proximo — e já agora um conselho: na ala poente do mercado deixe-se de symetrias e ponha logares de venda abertos para a Praça de D. Luiz como os da Praça da Figueira.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Diccionario das seis linguas—Recebemos a 12.^a serie, fasciculos 56 a 60 d'este importante diccionario, n'um só volume. unico no seu genero, editado pela Empresa do Occidente, em Lisboa.

Esta serie alcanca até W pelo que se vê que esta parte do diccionario, está no fim e que, breve chegará á 3.^a e ultima parte, que é o vocabulario geral das linguas portugueza, ingleza, allemã, italiana e hespanhola, chave de ouro d'esta obra, que torna este diccionario tão necessario quanto util aos portuguezes, francezes, inglezes, allemães, hespanhoes e italianos, pois a todos presta igual serviço da fórmula mais pratica e economica, sabendo-se que cada fasciculo custa apenas 30 réis, obtendo-se assim um diccionario que pôde ser consultado em seis linguas, por preço inferior a muitos diccionarios de uma só lingua. Se a isto se juntar o desenvolvimento e perfeição d'este diccionario, temos um verdadeiro prodigio de barateza.

PARTE FINANCEIRA

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 31 de agosto de 1900.

Paralyção quasi absoluta de negocios. Nem outra cousa era de esperar. A quadra é de verdadeira calma para todas as manifestações da nossa vida politica, da nossa vida social e da nossa vida economica. Não faria sentido que a finança formasse á parte como uma excepção á regra que, em boa verdade, não precisa de excepção para se confirmar.

Sobre os palnos financeiros do sr. ministro da fazenda nada transpira ainda, por mais esforços que os informadores politicos empreguem para desvendar os mysterios da estrada da Chamusca, cuja celebridade vae correndo parellas com a dos *Myste*.

rios da estrada de Cintra em que o mallogrado Eça de Queiroz firmou o pulso para trabalhos do maior folego. A esphyngue conserva-se impenetravel. O que se sabe de positivo é que o sr. Anselmo de Andrade aproveita a tranquillidade e o pittoresco da Chamusca para a confecção da sua obra e que está trabalhando, denodadamente, nos projectos de lei que tenciona apresentar ás côrtes, com a chancellia da acção benefica do purissimo ar ribatejano e da paizagem das lezirias ridentes e alagadas de sol. E' ponto assente que o sr. Anselmo de Andrade trabalha na Chamusca como outr'ora o sr. Hintze Ribeiro trabalhou e n Caneças, e que as suas propostas de fazenda serão das primeiras a discutir-se na camara dos deputados, logo que esta se constitua. Ignora-se, porém, a sua essencia, como se ignora se a obra do ministro obedecerá ou não a uma orientação mais pratica que a dos seus antecessores.

Paciencia. Não sabemos isso. Mas sabemos em compensação, que os mercados internos e externos se conservam n'uma pobreza franciscana de operações, mercê do exodo constante provocado pela Exposição de Paris; que a questão dos cartazes diffamatorios de Paris, de que se fez *reprise*, ultimamente com pouca felicidade, não exerceu a influencia desejada nem teve a importancia que a principio lhe attribuiram; que alguns ligeiros desvios das cotações, accusados nos ultimos dias, não representam alteração sensível da calma politica e economica do paiz; e, finalmente, que a proteção das gravissimas questões da China e da Africa do Sul, que ameaçam eternisar-se, como a lucta dos americanos nas Filipinas e como as revoltas de Cuba nos ultimos annos agitados do dominio hespanhol, continua actuando em sentido desfavoravel sobre os mercados financeiros em geral e sobre o nosso mercado por tabella. Será pouco; — d'accôrdo. Mas é o que ha. E quem dá o que tem não é a mais obrigado.

*

Deve notar-se que tem continuado a procura do dinheiro, sendo as taxas de juro applicadas um pouco mais fortes: — para reportes a 7 p. c.; para descontos de 5 1/2 a 6 p. c.

Os preços das inscrições tem oscillado. Outro tant não succede com os das obrigações de 4 1/2 p. c. externas e com as acções dos Bancos. Todas muito firmes. Houve procura regular para obrigações de 4 p. c. com premios; fraquejaram como de costume as acções das Companhias de Moçambique e da Zambesia, influenciadas pelas cotações dos mercados estrangeiros; subiram pouco as acções da Companhia dos Phosphoros e deu-se o facto excepcional, entre nós, de se capitalisar obrigações Prediaes a uma taxa de cerca de 4 p. c.

*

No ultimo concurso para aquisição do ouro destinado ao pagamento dos coupons externos, realisado, como de costume, na junta do credito publico, foram apresentadas tres propostas. Tratava-se de pagar o coupon de 4 e 4 1/2 p. c. a vencer no proximo mez de outubro: 12.000 libras.

Das tres propostas, representando um total de 36.000 lb. foram aceites lb. 11.000. sendo lb. 5.000 ao cambio de 6318 reis, compradas sobre o «Comptoir National d'Escompte» e lb. 6.000 ao cambio de 6315 réis, compradas sobre o Banco de Londres e de Westminster.

A junta remetteu as 5.000 lb. para o Crédit Lyonnais, de Paris, e 6.000 lb. para o Bank fur Handel & Industrie, de Berlim.

A'manhã, sabbado, ha novo concurso.

*

Em cambios continuou a mesma inacção que accusámos no nosso boletim anterior. Mantiveram-se firmes por ter apparecido pouco papel á venda.

Os valores africanos sem maior movimento e estacionarios.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres 90 d/v...	38 3/8	38 5/16	Desconto no Banco de Portugal.	5 1/2 0/0
» cheque...	38	37 7/8	No mercado	6 0/0
Paris 90 d/v.....	748	750	Agio Buenos Ayres	234
» cheque.....	753	756	Cambio do Brazil	10 1/4
Berlim 90 d/v.....	302	303	Premio da libra..	1 7/30
» cheque	307	308	a	
Francfort 90 d/v...	302 1/2	303 1/2		
» cheque	307 1/2	308 1/2		
Madrid cheque ...	970	980		1 7/80

Cotações nas Bolsas portugueza e estrangeiras

BOLSAS	AGOSTO													
	16	17	18	20	21	22	23	24	25	27	28	29	30	31
Lisboa: Inscriptões de assent.	35,90	35,90	35,90	36	35,96	35,95	35,99	36	35,95	35,96	35,95	35,95	36	36
" coupon	35,79	35,80	—	35,80	35,88	35,85	35,90	—	35,95	35,95	35,95	—	36	36
Obrig. 4 1/2 1888	—	17,850	17,900	17,900	17,850	—	—	—	18,000	18,000	18,100	—	18,100	—
" 4 1/2 1890 assent.	—	—	—	—	—	—	44,500	—	—	45,000	—	—	—	—
" 4 1/2 1890 coupon ...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	45,100
" 4 1/2 1890 assent.	—	—	—	—	52,000	52,000	51,800	52,000	—	52,000	52,000	52,000	52,000	—
" 4 1/2 1890 coup. int. ...	51,500	52,000	52,000	52,000	52,000	—	—	—	—	51,900	51,900	52,000	—	—
" 4 1/2 1890 externo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Tabacos coupon ...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	125,200	—	—
Accções B. de Portugal	139,900	140,000	—	140,000	140,000	140,000	140,000	140,000	140,000	—	—	—	140,000	—
" " Commercial	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	124,500
" " N. Ultramarino ..	—	124,600	124,600	125,000	125,000	125,000	—	—	—	125,000	—	—	—	125,000
" " Lisboa & Açores	—	—	119,000	—	—	119,000	—	—	—	—	—	118,900	—	—
" Tabacos coupon ...	127,000	126,400	—	126,800	126,200	126,000	126,100	—	125,900	126,100	126,500	127,000	—	—
" Comp. ^a Real.	—	—	—	—	—	—	—	—	16,500	16,500	—	—	16,500	—
Obrig. prediaes 6 %	94,000	—	—	—	94,000	—	94,200	—	94,200	—	—	—	94,200	—
" " 5 %	90,800	90,800	90,800	—	91,000	—	91,000	—	—	—	—	—	91,300	91,300
" C. ^a Real 3 % 1. ^o grau	76,300	—	76,300	76,000	76,200	76,200	76,200	—	—	—	—	76,000	—	—
" " 3 % 2. ^o grau	—	—	—	—	—	21,450	21,250	21,300	—	21,350	21,450	—	—	21,140
" C. ^a Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Atravez Africa	—	75,700	75,600	75,500	75,500	75,500	75,500	75,500	75,600	75,800	75,900	76,200	76,200	76,000
Paris: 3 % portuguez ...	23,30	23,30	23,25	23,70	23,70	23,65	23,37	23,45	23,35	23,25	—	23,45	23,45	—
Accções Comp. ^a Real	—	68	70	—	—	—	—	—	—	68,50	—	67,50	67,75	—
" Madrid Caceres	38	—	—	36	39,75	—	39	—	39,75	40	38	38	39	—
" Norte de Hespanha ..	—	—	187	188	193	195	194	195	—	—	—	—	—	—
" Madrid Zaragoza ..	—	—	277,50	290	293	293,50	291	290	—	—	—	—	—	—
" Andaluzes	—	—	270	280	289	295	286	300	—	—	—	—	—	—
Obrig. Comp. ^a Real 1. ^o grau	304	301	301	301	301	301	302	303	—	301	302	302	302	—
" " 2. ^o grau	86,50	86	85,50	86,50	87	86	86,50	86,75	86,50	86,25	86,25	86	86	—
" C. ^a Beira Alta	—	—	75	74,75	75	74,50	—	75	—	—	—	—	—	—
" Madrid Caceres	96,25	95,25	95,25	95	96	96	95,25	95	95	95	95	96	95	—
" N. Hesp. (1. ^a hyp.) ..	—	—	313	312	313	313	314	314	—	—	—	—	—	—
Londres: 3 / portuguez	23	23,12	—	23,37	23,50	23,37	23,37	23,25	23,25	23,12	23,12	23,12	23,25	23,25
Obrig. Atravez Africa	57,25	57,25	—	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	—
Amsterdam: Atravez Africa...	60,12	60,12	—	60,25	60,25	60,25	60,25	60,43	—	60,43	60,43	60,43	60,43	—
Bruxellas: Atravez Africa ...	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58	—

Receita dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Periodo de exploração	1900			1899			Totaes desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totaes	Kilom.	Kil.	Totaes	Kilom.	1900	1899	1900	1899
			Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
COMPANHIA REAL	Antiga rede e nova	6 12 Ag.	693	89.721.000	129.467	693	82.296.419	118.753	2.397.011.000	2.319.298.240	77.712.760
	não garantida ...	13 19 "	"	92.066.000	132.851	"	82.296.419	118.753	2.489.077.000	2.401.594.659	87.482.341
	Nova rede garanti-	6 12 Ag.	380	13.321.000	35.055	380	12.159.581	31.998	288.065.000	281.866.769	6.198.240
	da	13 19 "	"	13.509.000	35.550	"	12.159.581	31.998	301.574.000	294.026.341	7.547.659
Sul e Sueste		16 22 Jul.	488	17.983.900	46.350	475	17.271.165	36.360	498.521.510	507.492.916	—
		23 29 "	"	19.789.250	40.551	"	17.638.425	37.133	518.310.760	525.131.341	8.971.406
Minho e Douro			353	—	—	353	—	—	—	—	6.820.581
			—	—	—	—	—	—	—	—	—
Beira Alta			253	—	—	253	—	—	—	—	—
			—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nacional—Mirandella e Vizeu		16 22 Jul.	105	1.417.218	13.497	105	1.531.850	14.589	42.685.895	41.035.891	1.650.004
		23 29 "	"	1.484.340	14.136	"	1.388.953	13.228	44.170.235	42.424.844	1.745.391
Guimarães		23 29 Jul.	34	2.266.470	66.660	34	2.432.900	71.555	51.497.160	53.563.695	—
		30 5 Ag.	"	2.640.368	77.657	"	2.392.510	70.367	54.137.528	55.956.205	2.066.535
Porto á P. e Famalicão		1 30 Jun.	64	9.863.993	154.124	64	6.308.006	99.500	86.083.997	79.675.144	6.408.853
		29 4 Ag.	3656 Ps.	2.189.231	598	3656 Ps.	2.143.070	586	56.390.310	56.102.069	288.241
Norte de Hespanha ..		5 11 "	"	2.160.681	590	"	2.092.670	572	58.550.992	58.194.739	356.253
			—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid—Zaragoza—Alicante		30 5 Ag.	3650	1.787.921	489	3650	1.750.866	479	53.174.661	52.644.774	529.887
		6 12 "	"	1.722.127	471	"	1.658.666	454	54.896.789	54.303.440	593.349
Andaluzes		30 5 Ag.	1067	461.011	432	1067	422.042	395	11.461.621	10.787.834	673.787
		6 12 "	"	364.937	342	"	362.625	339	11.826.559	11.150.460	676.099
Madrid—Caceres ...		6 12 Ag.	429	75.703	176	429	65.923	153	2.378.977	2.298.425	80.552
		13 19 "	"	78.424	182	"	76.650	178	2.457.401	2.375.075	82.326
Zafra a Huelva		6 12 Ag.	180	34.858	193	180	36.497	202	1.018.472	925.677	92.795
		13 19 "	"	43.389	241	"	35.301	196	1.061.861	960.978	100.883

LINHAS PORTUGUEZAS

Mormugão — No periodo decorrido de 1 de junho a 21 de julho ultimo o movimento do caminho de ferro de Mormugão foi de 14.049 rupias, isto é, menos 8 601 do que em e.gual periodo do anno anterior; e no periodo decorrido desde 1 de junho a 28 de julho foi de rupias 18.025, isto é, mais 10.672 do que em e.gual periodo de 1899.

Carris de ferro de Lisboa — Vae ser auctorizada a companhia dos carris de ferro de Lisboa a prolongar até o Dáfundo, em via dupla, a sua linha de Ribamar, parallela ao caminho de ferro. A informação do conselho tecnico de obras publicas é favoravel.

A camara municipal tem-se occupado nas suas ultimas sessões da questão do transporte de creanças e paragens dos carros americanos, sendo o sr. José Ignacio Dias da Silva quem mais se está distinguindo na cruzada contra a omnipotencia tumultuaria da companhia. Em resposta ás perguntas precisas e energicas d'este vereador o sr. Ennes Costa, o encarregado do respectivo pelouro, declara que o parecer do advogado syndico deve ser feito segundo as prescrições do regulamento da companhia, que o serviço de viação mandou estudar quaes as alterações a fazer para beneficio do publico, e que o delegado da camara junto da companhia é o sr. conselheiro Ressano Garcia, o qual percebe a quantia de 100.000 réis mensaes por esse serviço embora esteja ausente d'elle, em Paris. Quando á segunda resposta o que se sabe, por emquanto, de positivo, é que a companhia dos americanos permittiu que estes parem, em dias de chuva, fóra das paragens officiaes, quando o publico assim o reclamar. Já é uma concessão que o povo de Lisboa agradece muito reconhecido aos illustres directores de Santo Amaro.

Para encurtar rasões: resoluções da camara:

Nomeada uma commissão composta do sr. José Ignacio e José Ernesto Dias da Silva e Costa Brito que exercerá permanente fiscalisação junto da companhia dos carris de ferro, com plenos poderes para proceder em harmonia com os contractos e regulamentos em vigor.

Entrada no cofre municipal do vencimento do sr. Ressano Garcia, até ser nomeado quem o substitua emquanto durar a sua ausencia.

Cintra á Praia das Maças — Foram eleitos para os cargos que faltava preencher, na ultima assembléa geral da companhia do caminho de ferro de Cintra á Praia das Maças os seguintes socios:

Mesa da assembléa geral: — Presidente Antonio Carneiro de Sousa Lara; administradores substitutos, conselheiro Custodio Miguel Borja, Antonio Serrão Franco, Adolpho Augusto Machado Tavares.

Conselho fiscal—George Lambert, José Joaquim Lopes Gonçalves e Eugenio Leon Reynaud.

Substitutos—Raymundo E. Pereira Chaves e dr. Mario Pinheiro Chagas.

A' reunião presidiu o sr. Custodio Borja, secretariado pelos srs. João de Freitas Ribeiro e Raymundo Pereira Chaves.

Estação de Leiria.—Os lavradores e commerciantes de Leiria que teem de servir-se pela estação do mesmo nome na linha de Oeste reuniram-se no ultimo domingo n'esta cidade para assignar uma representação em que solicitam da companhia real dos caminhos de ferro a ampliação do caes coberto da mencionada estação.

Ao que dizem o caes existente não basta, tendo muitas vezes as mercadorias de estar expostas ao tempo

por ser constante o augmento do trafego e nem sempre haver o material circulante necessario.

Carris de ferro do Porto.—Começou ante hontem no Porto, o serviço directo entre a rua de Gonçalo Christovão e Cadouços. As viagens são de 30 em 30 minutos.

Meridionaes.—Baixou do conselho tecnico de obras publicas á repartição competente o parecer relativo ao projecto da ponte sobre o Tejo no caminho de ferro de Vendas Novas a Sant'Anna.

Porto á Pova e Famalicão.—A companhia dos caminhos de ferro do Porto á Pova e Famalicão, pediu para supprimir varios comboios da sua linha.

Motivo: a falta de concorrência de passageiros a que não é estranha a supressão do jogo.

Esclarecimentos officiaes.—O sr. Rouvier, ministro da França em Lisboa, antes de partir para o estrangeiro, em goso de licença, pediu ao ministerio dos negocios estrangeiros, e este ao das obras publicas, uma nota das linhas ferreas portuguezas abertas á exploração durante o anno de 1899, especializando as datas de abertura, extensões correspondentes e bem assim a extensão total da rede ferro-viaria em exploração no nosso paiz, em 31 de dezembro findo.

Estes esclarecimentos são destinados ao annuario official de caminhos de ferro que o governo francez publica regularmente. Bem avisado andou o illustre diplomata em sollicitar-os porque, de ordinario, as informações que esse annuario insere a respeito de Portugal são erradas ou incompletas. Vamos a vêr se, d'esta vez, as cousas mudam de figura.

Lourenço Marques.—Por causa da guerra continúa sendo importantissima a diminuição do movimento e receitas.

De uma nota que nos mandou o nosso sollicito correspondente vemos que o movimento de janeiro a maio de 1899 e 1900 foi:

	1900	1899
Passageiros	17.556	18.979
Recovagens, toneladas	93	155
Mercadorias, "	28 883	77.580

Os productos foram, por mezes, nesses dois periodos:

	1900	1899
Janeiro	15.928.484	49.674.060
Fevereiro	16.909.872	54.144.068
Março	16 695.859	53.919.974
Abril	32.174.748	55.361.677
Maio	38.063.818	52.070.118
Total	119.772.581	265.149.897

LINHAS ESTRANGEIRAS

Hespanha

Foi concedido o credito extraordinario de 58.495 pesetas para as obras no troço de Puebla de Híjar a Alcaniz na via ferrea de Val de Zafan a San Carlos de la Rapita:

Por portaria do ministro das obras publicas do visinho reino foi determinado em harmonia com a proposta da direcção geral das obras publicas, que:

1.º se adopte a applicação do freio de vacuo ao estabelecimento de signaes de alarme nas carruagens com compartimentos independentes, servindo nos comboios expressos, nos comboios correios da rede geral, estendendo-se depois esta applicação aos comboios mixtos que o requeiram;

2.º que essa adopção se faça desde já sem ensaios que são desnecessarios.

3.º que nas linhas isoladas da rede geral se aceite o systema de intercommunição electrica.

As companhias de *Madrid a Zaragoza* e a *Alicante* e de *Salamanca á fronteira de Portugal* tinham proposto o systema electrico a *Prudhomme* modificado; as do *Norte*, *Andaluzes*, *Madrid*, *Caceres*, *Portugal* e outras tinham preferido o systema pneumatico da companhia do freio de vacuo.

As informações da fiscalisação do governo foram todas em favor d'este segundo systema, cuja installação e cujo funcionamento consideraram mais simples e mais seguro. De facto a composição e de composição dos comboios é muito menos embaraçada e não está tão sujeito a interrupções produzidas até por malvadez como o systema em que tem de empregar-se fios metallicos para conductores electricos, e em que ha sempre a fazer ligações etc.

*

Segundo o relatório das companhias das vias ferreas economica de *Asturias* relativo a 1899, tem augmentado o trafego em virtude do prolongamento das suas linhas o que determinou tambem a ampliação do capital social que se elevou a 7.500.000 pesetas e depois a 10.000.000 em 20.000 acções de 500 pesetas.

Concedeu o prolongamento de *Infesto a Arriondas*. As receitas totaes a ascenderam 486 109 pes. que deram de receita bruta depois da deducção para o estado de 435.492 pes.

O producto kilometrico foi de 9.265 pesetas e as despesas kilometricas 4.488.

As despesas totaes de exploração foram de 210.738 ficando um lucro liquido de 224.554 d'onde se tiraram para dividendo 30 pes. por acção.

Durante o anno a companhia adquiriu material circulante no valor de 153.214 pes.

*

Constituiu-se, com o capital de 500.000 pes., em *S. Sebastian* uma companhia para a construcção d'uma linha ferrea de montanha sobre o monte *Ulia*.

Será mais um atractivo da formosa praia hespanhola.

*

Foi determinado que os serviços das vias ferreas, linhas de vapores e dependencias do Estado, se regulem pela hora relativa ao meridiano de *Greenwich*, desde o 1.º de janeiro de 1901.

Esta hora corresponde ao fuso de 15 graos, dos 24 que competem ao globo terrestre, e que se chama hora da *Europa occidental*.

A este fuso pertence a Inglaterra, a Escocia, a França, a Hespanha e Portugal.

A Suecia, a Austria-Hungria, a Alemanha, a Servia, a Turquia, a Italia, a Dinamarca, a Suissa e a Noruega, adoptaram já o systema dos 24 fusos horarios pertencendo ao fuso da Europa Central.

Em virtude d'esta determinação as cidades hespanholas tem de adiantar ou atrazar os seus relógios.

A contagem das horas faz-se da meia noite á meia noite seguinte, com numeração seguida, isto é, de 1 a 12 ao meio dia e de 13 a 24 até a meia noite, o que evita dizer-se *manhã* e *tarde* nos horarios.

O intervalo de tempo comprehendido entre a meia noite e a primeira hora designar-se-ha d'este modo 0,1 a 0,59 minutos.

Os quadrantes dos relógios serão modificados n'esta conformidade.

França

Foi auctorizada a abertura á exploração para passageiros sem bagagens da secção da linha de *Thorigné a Constalain*, comprehendida entre este ponto e *Montmirail*. Tem 27.544 m., é de via simples e comprehende, além das estações externas, 5 estações ou apeadeiros.

Pertence á rede do estado.

*

Foi auctorizada a companhia de *Ouest* a ampliar até 25 kim. a zona de concessão de bilhetes de assignatura para operarios. Ficam assim comprehendidas na zona algumas localidades como *Saint Germain*, *Versailles*, etc.

Inglaterra

Foi aberta á exploração uma nova secção da rede do *Great Western* entre *Westbury* e *Stert*.

Austria-Hungria

A rede hungara media em 31 de dezembro ultimo 16.842 kim. Deram de receitas em 1899 125.553.205 florins, ou mais 4.075.679 do que em 1898.

Italia

Segundo o relatório do *Ispettorato generale delle strade ferrate*, o n mero de tremvias existentes na Italia é de 123 que medem no seu conjuncto 3.179.420 metros.

Assentam nos leitos das estradas nacionaes 135.069 m., nas

estradas provinciaes 1.978.381 m., nas estradas communaes 720.854 m. e em leito proprio 345.116 m.

Tem a bitola de 0,60 duas, de 0,75 quatro, de 1,10 vinte e duas, de 1,00 vinte e duas, de 1,435 uma e o resto é de bitola normal.

Quanto ao genero de tracção, ha 90 de tracção electrica e 76 de vapor.

O Piemonte tem 903.841 m., a Liguria 38.100, a Lombardia 1.052.351, o Veneto 242.375, Erusclia 446.463, a Toscana 197.595, Umbria 4.264, Lazio 56.425, Campania 61.153, Puglia 65.000, a Sicilia 101.253, a Sardenha 10.600.

D'esta resenha se vê a importancia que vae tendo na Italia a tracção electrica.

*

Foi auctorizada a abertura do troço de *Castagnole-Montemagno* da linha de *Arti-Montemagno*.

Russia

A linha *transsiberiana* transportou em 1899 1.075.000 passageiros e 664.000 toneladas de mercadorias.

*

Começou a construcção da linha *Tiflis-Vladicaucaso* que tem 160 kim.

Allemanha

Segundo uma estatistica publicada recentemente as receitas e despesas das principaes linhas allemãs em 1898 foram as seguintes:

Linhas do imperio.....	milhões de marcos	Receitas	Despesas
» da Prussia.....	»	80,6	51,3
» da Baviera.....	»	1.261,2	725,5
» da Saxonia.....	»	151,9	102,2
» de Wurtemberg..	»	126,1	91,0
» de Bade.....	»	52,7	33,6
		67,1	45,0

O coefficiente d'exercicio n'estas linhas foi respectivamente de:

61,87 % em 1898,	57,17 em 1895,	56,32 em 1890,	55,60 em 1885
57,15 » »	53,26 » »	60,11 » »	56,49 » »
64,19 » »	66,93 » »	55,99 » »	55,59 » »
70,50 » »	62,73 » »	61,32 » »	55,32 » »
61,73 » »	61,41 » »	62,20 » »	55,54 » »
65,66 » »	60,47 » »	58,96 » »	61,19 » »

*

No começo do anno a rede allemã de bitola normal media 48 880 kim. Houve uma differença para mais, de 8.197 kim. em 10 annos.

O estado tem 44.573 kim.

O material circulante comprehendia 17.627 locomotoras, 35.086 carruagens e 383.578 wagons.

O custo d'este material foi de 2.181,5 milhões de marcos.

Estados Unidos

A *Union Pacific*, tem em circulação um comboio de carvão com o peso de 7.800 ton. formado com 134 viaturas de aço com 1.856 m. de comprimento. Circula entre *Archer* e *Egbert*, 165 kilometros. O conductor que vae na cauda communica com o machinista por meio d'um telephone.

Suissa

A linha do *Gothardo* rendeu no anno de 1899 7.457.793 liras em passageiros, 660.705 em bagagens, 581.875 no transporte de gado, 10.661.537 em mercadorias e mais 848.539 de outras proveniências o que dá um total de 20.210.508 havendo portanto um augmento de 1.662.271 sobre o anno anterior.

O producto kilometrico attingiu 70.151,85 e o comboio-kilometro 6,13.

Transportou 112.078 passageiros de 1.ª classe, 543.758 de 2.ª e 1.809.444 de 3.ª, e 50.843 toneladas de mercadorias ordinarias.

As despesas foram: administração 557.548, conservação 1.806.420, movimento 2.625.820, tracção 4.122.038, diversas 1.353.960.

*

Fala-se já em uma nova comunicação atravez dos Alpes entre a Suissa e a Italia perfurando o monte *Spluga*.

Ha varios projectos. O do engenheiro suiso *Moder* calcula a despesa em 112.554.000 liras, ou menos 34.000.000 do que o projecto italiano.

O tunnel teria 18.180 metros de extensão.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Relatorio do Conselho de Administração

(Continuação)

Outra economica se realizou parallelamente na lubrificação dos comboios, cuja despesa total abaixou de 9.222\$876 réis em 1898 a 7.918\$854 réis em 1899, apesar do augmento dos percursos.

Despesa com o pessoal para a condução das machinas.—A despesa com a condução das machinas, referida ao kilometro trem, foi de 21 réis, em lugar de 22 réis em 1898 e de 26 réis em 1897, como na média dos annos anteriores. Esta diminuição provém de melhor utilização do pessoal, porque os premios aos empregados augmentaram sensivelmente.

Despesa de alimentação das machinas.—A despesa com a agua representa um importante encargo do serviço do material e tracção que, em egualdade de circumstancias, deve necessariamente augmentar tambem com os percursos. Fez-se todo o possivel para reduzir este augmento por meio de varias providencias adoptadas cujo resultado será ainda mais sensivel no futuro.

Em 1899 esta despesa só augmentou em relação a 1898 de 644\$156 réis, o que representa menos de 2 %.

Reparação de material.—E' principalmente na reparação do material circulante (locomotivas, carruagens e wagons) que se nota maior progresso.

A restauração das officinas geraes em Lisboa, incendiadas em 1895, pôde considerar-se como terminada em fins de 1899.

Mas desde meiado do anno de 1898, a ferramenta renovada em parte, permittiu dar grande actividade aos trabalhos da conservação do material, em grande atrazo apoz o dito incendio como já haviamos observado nos relatorios anteriores.

Pelo que respeita a locomotivas pôde tambem egualmente considerar-se já n'esta occasião como recuperado todo o atrazo e o mesmo resultado será obtido, dentro de um anno approximadamente, quanto ás carruagens e wagons.

Sob o ponto de vista dos encargos, observaremos o seguinte : a despesa total de reparação e conservação do material, elevou-se a 194.026\$455 réis em 1899, excedendo apenas de 24.522\$515 réis a de 1898, e sendo inferior á de 1897 em 532\$031 e ainda á média dos tres ou quatro annos antecedentes (isto apesar da alta do preço dos metaes e do carvão consumido pelas machinas fixas das officinas).

Referida esta despesa de conservação ao kilometro-trem, a sua progressão vantajosa é ainda mais sensivel, pois que foi :

em 1893.....	66,94 r. is por kilometro-trem
" 1894.....	81,54 " " " "
" 1895.....	69,94 " " " "
" 1896 (affrouxamento de conservação).....	47,46 " " " "
" 1897.....	54,33 " " " "
" 1898.....	40,05 " " " "
" 1899.....	41,022 " " " "

Nos elementos seguintes, pormenorizando as reparações effectuadas, encontrar-se-ha mais uma prova de que de facto houve no periodo de que nos occupamos um impulso muito maior dado aos trabalhos de reparação e de custeamento.

O numero de grandes reparações de locomotivas nas officinas geraes que tinha sido em: 1897 de 19 das quaes 19 grandes reparações de obra de caldeiraria e em 1898 de 29 das quaes 20 grandes reparações de obra de caldeiraria, attingiu em 1899 a 35 das quaes 21 grandes reparações de obras de caldeiraria.

O numero de reparações feitas nas officinas secundarias dos depositos que, devido aos melhoramentos introduzidos na sua ferramenta se fazem actualmente com a maior perfeição, augmentou egualmente em 1899. Sobre a existencia de 128 locomotivas, 110 tiveram n'este anno grande reparação (pelo menos substituição de rodas e ajustamentos). Esta proporção é bastante satisfactoria.

O numero de reparações de carruagens e wagons foi tambem mais elevado em 1899 do que em 1898. O mappa annexo ao documento n.º 33 mostra este augmento de uma maneira incompleta, visto que desde 1898 só se incluiu como reparação toda a que attingisse a despesa de 10\$000 réis a mais da de substituição das rodas eixos e molas, enquanto que anteriormente era fixada desde 5\$000 réis, tudo comprehendido.

Devido ao estabelecimento de uma officina em Alcantara, de-mos maior e principal incremento a reparação das carruagens de 3.ª classe e ás dos comboios tramways.

Ainda assim, o numero das carruagens de 1.ª classe reparadas em 1898 e 1899 é quasi tão importante como o dos quatro annos anteriores.

Uma nova officina recentemente estabelecida no Entroncamento, permittiu egualmente o desenvolvimento da reparação do material de mercadorias.

Procedeu-se principalmente a reparação de uma importante quantidade (200 approximadamente, de vehiculos diversos (carruagens de todas as classes, fourgons e wagons) com caixilhos de madeira, que anteriormente eram demolidos e nos quaes se reforçaram as longarinas por meio de folhas de ferro de um centimetro de espessura.

Encontram-se assim reparados desde o ultimo verão e em serviço, approximadamente cem d'estes vehiculos, incluindo especialmente as carruagens tramways.

Citaremos emfim que o numero de aros de rodas novos, applicados em 1899, excede quasi 25 % o de 1898 e que o abandono de eixos mais antigos de 85 m/m e sua substituição pelos de 95 m/m começada em 1898, depois de uma interrupção de tres annos, foi continuada em 1899.

Avarias em transito.—Por ultimo devemos registrar que o numero de avarias em transito, que testemunha o bom estado de conservação do material, baixou a 51, representando apenas uma avaria por 92.295 kilometro-trem em lugar de uma por 64.115 kilometro-trem em 1898, por 59.682 em 1897 e por 45.842 em 1896.

Effectivo de locomotivas.—No corrente anno de 1899, o effectivo de locomotivas em ser iço foi augmentado com as quatro já mencionadas machinas «Compound» da Fabrica Fives Lille e com mais duas n.ºs 116 e 127 reconstruidas nas nossas officinas geraes.

O numero de locomotivas uteis (em serviço ou momentaneamente em reparação) foi elevado a 128 sobre as quaes 1/8 (15) se encontram normalmente em reparação como indicámos no anno anterior, isto é, 8 em grande reparação nas officinas geraes e 7 em reparação nos depositos.

A este effectivo, devemos acrescentar, em 1900, cinco locomotivas n.ºs 103 e 107 para as quaes já tinha sido anteriormente auctorizada a compra de caldeiras e cuja reconstrucção é considerada como de facto é, despesa de exploração e não despesa extraordinaria.

Effectivo de carruagens e vehiculos diversos.—O effectivo dos vehiculos uteis em 31 de dezembro de 1899 era de 2.429, decompondo-se em 538 carruagens de todas as classes, 103 fourgons e 1.788 wagons de diferentes tipos.

4.º — Despesas extraordinarias

Uma empresa ferro-viaria tem forçosamente de attender, e de modo constante a grande quantidade de despesas, verdadeiramente complementares de primeiro estabelecimento (augmento de material, alargamento de estações, etc.) que o desenvolvimento de trafico exige imperiosamente e cuja serie nunca é encerrada, emquanto dura a exploração. Nos annos que acabam de decorrer, desde 1894, a Companhia Real teve de fazer face, não só á accumulação de despesas d'essa natureza anteriormente adiadas, mas tambem a importantes encargos extraordinarios, são só de reparação mas de reconstrucção, consequencia fatal da paralysação nas reparações que se havia dado.

O anno de 1899, graças á avultada quantia que ficou disponivel, depois do pagamento das despesas de exploração e dos encargos de juros das nossas obrigações de 1.º grau (quantia que foi de 759.141\$119 réis ou 4.217.450 francos ao cambio par) deve ser julgado por excellencia o anno de liquidacção do passado e n'elle se pagou a maior parte dos compromissos da Companhia ainda existentes em 31 de dezembro de 1897.

E sem falarmos da liquidacção definitiva das questões pendentes com os srs. Bartissol e Hersent, liquidacção a que se fez face, quanto á primeira com o deposito realizado em Paris em 1895 e á segunda com o recurso especial de venda do edificio do hotel annexo á estação do Rocio, independentemente da compra de obrigações necessarias para a amortisação minima, relativa ao exercicio de 1898, e da constituição que já fizemos da provisão que assegura a amortisação do exercicio de 1898 — o anno de 1899 findou com o pagamento de despesas extraordinarias por quantia excepcional, mas que collocaram sem duvida a nossa empresa, a datar do anno corrente, em regimen normal.

Essas despesas extraordinarias pagas em 1899 resumem-se nos termos seguintes:

Renovação da via — substituição dos carris de 30 kil. por outros de 40 kil.	255 : 566\$301
Renovação das pontes.....	1 : 322\$656
Transformação e reconstrucção do material....	60 : 556\$206
	317 : 445\$163
Despesas complementares de primeiro estabelecimento.....	325 : 586\$622
Total.....	643 : 031\$785

E devemos ainda acrescentar a esta quantia a de 25 : 533\$508 réis, relativa á final restauração das nossas officinas geraes, incendiadas em 1895, de pesa para a qual tinhamos em caixa a parte correspondente, recebida por indemnisação das companhias de seguros.

Independentemente dos esclarecimentos e desenvolvimentos que os documentos n.ºs 16 a 19 dão sobre este ponto, entendemos

ser conveniente prestar aqui mais algumas informações sobre estas diferentes despesas extraordinárias.

A substituição dos carris de 30 kil. pelos de 40 kil. está feita, desde Lisboa até Pampilhosa, isto é sobre 239 kil., que nos pertencem, de parte de grande linha-ferrea, Lisboa-Paris, percorrida pelo Sud-Express. A despesa d'esta origem, de 1890 a 1899 inclusive (documento n.º 32) foi de 551:113\$786 réis. E é preciso também não esquecer que temos necessidade de continuar esse trabalho de substituição dos carris além da Pampilhosa até o Porto (105 kilometros). Mas com o melhoramento do ballastro, o reforço das ligações e o maior cuidado nas reparações da via de toda a ordem, que hoje affincadamente empregamos n'esta ultima secção, não haverá inconveniente de maior em adiar por algum tempo esse trabalho dando-se, de mais a mais, a actual carestia extraordinária do ferro e, quando a despesa deva começar, poderá ser escalonada por alguns annos.

A renovação dos taboleiros metallicos, que custou até o fim de dezembro ultimo 247:961\$167 (documento n.º 31), pôde ser considerada quasi como finda.

A quantia de 60:556\$206 réis, dispendidos na transformação e reconstrução do material, refere-se, na sua parte mais avultada, a locomotivas antigas reconstruidas, quasi da primeira á ultima peça, nas nossas officinas geraes.

Quanto aos 325:586\$622 réis de despesas complementares de primeiro estabelecimento dividem-se assim:

134:981\$762 de material circulante, comprehendendo principalmente o saldo do pagamento das 4 locomotivas «Compound» da Companhia de Fives Lille, a construcção nas nossas officinas de 12 carruagens tramways e 11 fourgons entregues á exploração em 1899 e de 24 wagons e 12 carruagens-tramways em curso de execução em 31 de dezembro ultimo.

78:086\$883 de mobilia, utensilios e ferramentas, para as nossas officinas, entre as quaes numerosas machinas-ferramentas, que importamos directamente das casas dos melhores constructores em cada especialidade, algumas da America e que representam para as nossas officinas um provimento de ferramentas muito mais aperfeiçoado do que antes do incendio.

112:517\$977 de trabalhos complementares do primeiro estabelecimento, minuciosamente descriptos no documento n.º 18, que comprehendem novas vias de resguardo ou novos caes para mercadorias em diferentes estações, tomas d'agua supplementares, numerosas installações d'apparelhos de segurança de varias ordens, creação de um novo apeadeiro nas Mercês na linha de Cintra, construcção de uma officina de reparação no Entroncamento, alargamento das officinas em Alcantara e Gaia, etc.

E pelo que respeita emfim á restauração das officinas geraes de Lisboa, não foi só o provimento das ferramentas que foi melhorado; na reconstrução dos edificios foram substituidas as vigas de madeira das coberturas por armações metallicas, de maneira a pol-os ao abrigo de um novo incendio; além d'isso construíram-se diferentes annexos, realisaram-se varias transformações vantajosas, renovaram-se as vias ferreas e começaram os trabalhos da illuminação electrica das mesmas officinas, illuminação que, dentro em pouco estará terminada. (Continúa).

AVISOS DE SERVIÇO

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Serviço combinado com as Companhias dos Caminhos de ferro da Beira Alta e de Salamanca á fronteira portugueza
Feira annual e grandes touradas em Salamanca

Nos dias 11, 12 e 13 de Setembro de 1900

Bilhetes de ida e volta por preços resumidissimos validos para
Ida nos dias 7 a 23 de setembro / pelos comboios ordinarios
Volta nos dias 9 a 25 de setembro
Estes prazos de validade permitem aos passageiros poder assistir ás

Grandes corridas de touros em Valladolid

Nos dias 15, 16, 17 e 18 de Setembro

Tomando para isso, em Salamanca, bilhetes especiaes de ida e volta

Preços dos bilhetes de Lisboa-Rocio ou Caes dos Soldados a Salamanca e volta:

1.ª classe 9\$000 réis=2.ª classe 5\$000 réis

mais o imposto de sello para o governo portuguez e a importancia resultante da differença de cambio, no participe da Companhia hespanhola

Mais esclarecimentos, ver os cartazes affixados nos logares do costume. Lisboa, 25 de agosto de 1900.

Viagens de recreio á Figueira da Foz

Grandes corridas de touros em 8 e 9 de Setembro de 1900

Bilhetes de ida e volta por preços reduzidos, das estações abaixo a Figueira, validos pelos comboios ordinarios

PREÇOS

	1.ª cl.	2.ª cl.	3.ª cl.
Lisboa R. ou C. dos Soldados	6.000	4.000	3.000
Torres Vedras	4.000	2.800	2.000
Caldas ou S. Martinho	3.000	2.000	1.500
Cella ou Vallado	2.500	1.700	1.200
Mogofores a Porto, ambas inclusive	2.000	1.500	1.000
Fundão	—	3.040	2.170
Tortozendo	—	2.720	1.950
Covilhã	—	2.600	1.850
Caria	—	2.250	1.610
Belmonte	—	2.160	1.550
Benespera	—	1.800	1.200
Sabugal	—	1.580	1.130

mais o imposto de sello para o governo

VALIDADE

IDA nos dias 7 a 9 — VOLTA nos dias 8 a 10 de setembro

E' permittido aos passageiros de 1.ª classe occuparem logares de luxo nas condições e-tabelecidas para o serviço ordinario, mediante o pagamento do respectivo supplemento.

Para demais condições, ver os cartazes affixados nos logares do costume.

Lisboa, 28 d'agosto de 1900.

ARREMAÇAÇÕES

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Fornecimento de oleo mineral para injeção de travessas

No dia 10 de setembro, 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 1.500 toneladas de oleo mineral para injeção de travessas.

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

Lisboa, 9 de agosto de 1900.

Caminhos de ferro do estado

Conselho de administração

Fornecimento de carvão de pedra

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 20 de setembro proximo futuro, pela uma hora da tarde, na secretaria d'este conselho (edificio do ministerio das obras publicas), e perante o respectivo presidente, se ha de proceder ao concurso publico para o seguinte fornecimento:

3.500 toneladas de carvão de pedra para os caminhos de ferro do sul e sueste.

3.000 toneladas de carvão de pedra para os caminhos de ferro do Minho o Douro.

Para ser admittido a licitar tem cada concorrente de effectuar na thesauraria da direcção dos caminhos de ferro do sul e sueste, ou na do Minho e Douro, o deposito de 600\$000 réis por cada um dos lotes de carvão, ou de 1:200\$000 réis para a totalidade do fornecimento.

O deposito definitivo que são obrigados a fazer os concorrentes a quem fôr adjudicado o fornecimento será de 5 por cento da importancia total do mesmo.

As condições do concurso e o caderno de encargos do fornecimento poderão ser examinados em todos os dias uteis, desde as onze horas da manhã ás tres da tarde, em Lisboa, na secretaria do conselho de administração dos caminhos de ferro do estado, ou na secretaria da direcção dos caminhos de ferro do sul e sueste, e no Porto, na secretaria da direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro.

Lisboa, 25 de agosto 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-MEMOIRE DU VOYAGEUR — Nous ne saurons recommander à nos lecteurs d'autres MAISONS, que celles indiquées ci-bas, car nous les connaissons PAR EXPERIENCE PERSONELLE.

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

LISBOA C. Mahony & Amaral. — Comissões, consignações, transportes, etc. Vidé 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, allemão, hespanhol e italiano). Rua do Arsenal, 84.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CASCAES Hotel Central. — De 1.ª ordem — 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, 15300 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, Rônãõ Garcia Vinhas.

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

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

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

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

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

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

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

FIGUEIRA DA FOZ Grande hotel Lisbonense. — Bairro Novo — O mais importante e bem situado da cidade. Aposentos e serviço de 1.ª ordem. Diaria 15200 a 25000 réis. Proprietario Vicente C. Paramos.

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

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

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

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

MONI'ESTORIL Grand Hotel d'Italie. — De 1.ª ordem; construido especialmente; proximo da estação e do Casino. Grandes salas — accommodações para familias. Cozinha e serviço à franceza. Mesa redonda e por lista. Aberto todo o anno. Propr. — Petracchi Felice.

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

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

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

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

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

FABRICA

DE

H. SCHALCK, SUCCESSORES

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 lã e seda, etc., etc. Colchete de todos os tamanhos e qualidades. Capsulas para garrafas, boiões e frascos, em diversas cores e tamanhos.

ROYAL MAIL

Steam Packet Company

MALA REAL INGLEZA

Para S. Vicente, Pernambuco, Bahia,
Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres

Em 4 de Setembro

O paquete Magdalena.

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

AGENTES

Em Lisboa:—James Rawes & C.^a—R. dos Capellistas, 31, 1.º

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

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

COMPANHIA REAL

C. Sodré	Algés	C. Sodré
Part.	Cheg.	Part.
5-5 m.	5-25 m.	6-0 m.
5-45 m.	6-10 m.	6-30 m.
6-35 m.	6-55 m.	7-30 m.
7-15 m.	7-40 m.	8-0 m.
8-5 m.	8-25 m.	9-0 m.
8-45 m.	9-5 m.	9-30 m.
9-35 m.	9-55 m.	10-30 m.
10-15 m.	10-40 m.	11-0 m.
11-5 m.	11-25 m.	12-0 m.
11-45 m.	12-10 t.	12-30 t.
12-35 t.	12-55 t.	1-30 t.
1-15 t.	1-40 t.	2-0 t.
2-5 t.	2-25 t.	3-0 t.
2-45 t.	3-10 t.	3-30 t.
3-35 t.	3-55 t.	4-30 t.
4-15 t.	4-40 t.	5-0 t.
5-5 t.	5-25 t.	6-0 t.
5-45 t.	6-10 t.	6-30 t.
6-35 t.	6-55 t.	7-30 t.
7-15 t.	7-40 t.	8-0 n.
8-5 n.	8-25 n.	9-0 n.
8-45 n.	9-10 n.	9-30 n.
9-35 n.	9-55 n.	10-30 n.
10-15 n.	10-40 n.	11-0 n.
11-5 n.	11-25 n.	12-0 n.
11-45 n.	12-10 n.	12-30 n.

C. SODRÉ	P. ARCOS	C. SODRÉ
Part.	Cheg.	Part.
5-30 m.	5-55 m.	6-5 m.
11-30 m.	11-55 m.	12-5 t.
1-0 t.	1-25 t.	1-35 t.
2-30 t.	2-55 t.	3-5 t.
8-30 n.	8-55 n.	9-5 n.
10-0 n.	10-25 n.	10-35 n.
11-30 n.	11-55 n.	12-5 n.

C. Sodré	Cascaes	C. Sodré
Part.	Cheg.	Part.
6-10 m.	6-47 m.	6-15 m.
6-15 m.	7-20 m.	6-55 m.
7-0 m.	7-52 m.	7-8 m.
7-40 m.	8-17 m.	7-45 m.
7-45 m.	8-50 m.	8-25 m.
8-30 m.	9-22 m.	8-38 m.
8-30 m.	9-47 m.	9-15 m.
9-10 m.	10-20 m.	9-55 m.
9-15 m.	10-20 m.	10-32 m.
10-0 m.	10-52 m.	10-8 m.
10-40 m.	11-17 m.	10-45 m.
10-45 m.	11-50 m.	11-50 m.
12-10 t.	12-47 t.	12-15 t.
12-15 t.	1-20 t.	1-32 t.
1-40 t.	2-17 t.	1-45 t.
1-45 t.	2-50 t.	2-25 t.
3-10 t.	3-47 t.	3-15 t.
3-15 t.	4-20 t.	3-55 t.
4-0 t.	4-52 t.	4-8 t.
4-40 t.	5-17 t.	4-45 t.
4-45 t.	5-50 t.	5-25 t.
5-30 t.	6-22 t.	5-38 t.
6-10 t.	6-47 t.	6-15 t.
6-15 t.	7-20 t.	6-55 t.
7-0 t.	7-52 t.	7-8 t.
7-40 t.	8-17 n.	7-45 t.
7-45 t.	8-50 n.	8-25 n.
8-30 n.	9-22 n.	9-15 n.
8-30 n.	9-47 n.	9-38 n.
9-10 n.	10-20 n.	10-32 n.
9-15 n.	10-20 n.	10-45 n.
10-40 n.	11-17 n.	10-45 n.
10-45 n.	11-50 n.	11-50 n.
12-10 n.	12-47 n.	12-15 n.
12-15 n.	1-20 n.	1-32 n.

Lisboa	Cintra	Lisboa
Part.	Cheg.	Part.
6-25 m.	7-31 m.	4-50 m.
7-55 m.	8-35 m.	6-35 m.
8-5 m.	9-12 m.	8-0 m.
9-40 m.	10-45 m.	9-20 m.
10-55 m.	11-35 m.	9-50 m.
11-20 m.	12-27 t.	11-0 m.
1-0 t.	2-7 t.	12-40 t.
2-50 t.	3-57 t.	1-5 t.
4-35 t.	5-15 t.	2-40 t.
4-40 t.	5-45 t.	4-10 t.
5-30 t.	6-36 t.	5-55 t.
7-35 t.	8-42 n.	6-50 t.
9-0 n.	10-7 n.	7-25 t.
10-15 n.	11-32 n.	8-55 n.
11-15 n.	12-34 n.	10-50 n.
12-45 n.	1-52 n.	12-5 n.

Lisboa	Povoa	Lisboa
Part.	Cheg.	Part.
6-0 m.	6-44 m.	7-5 m.
6-40 m.	7-24 m.	8-5 m.
8-15 m.	9-0 m.	9-15 m.
9-15 m.	9-59 m.	10-10 m.
10-25 m.	11-9 m.	11-25 m.
11-10 m.	11-54 t.	12-30 t.
1-40 t.	2-24 t.	2-35 t.
7-55 t.	8-39 n.	9-0 n.
9-20 n.	10-4 n.	10-15 n.
10-37 n.	11-21 n.	11-35 n.

Lisboa	V. Franca	Lisboa
Part.	Cheg.	Part.
5-45 t.	7-4 t.	5-0 m.
12-30 n.	1-55 n.	7-35 t.

Lisboa	Santarem	Lisboa
Part.	Cheg.	Part.
6-40 m.	8-18 m.	9-20 m.
11-10 m.	1-36 t.	5-0 t.

Lisboa	Porto	Lisboa
Part.	Cheg.	Part.
7-35 m.	8-55 n.	4-0 m.
8-0 m.	9-23 t.	5-37 t.
8-20 m.	11-20 n.	8-15 m.
11-0 m.	12-45 t.	5-58 m.
4-30 t.	11-30 n.	4-30 t.
6-30 t.	10-49 m.	7-10 t.
8-45 n.	7-41 m.	—

Lisboa	Figueira	Lisboa
Part.	Cheg.	Part.
5-15 m.	7-27 t.	5-45 m.
7-35 m.	2-59 t.	3-40 t.
6-30 t.	5-10 m.	11-10 n.

Lisboa	V. Alcant.	Lisboa
Part.	Cheg.	Part.
8-20 m.	5-55 t.	8-15 m.
11-0 m.	—	—
8-45 n.	—	—
10-30 n.	7-40 m.	6-20 t.

Lisboa	Badajoz	Lisboa
Part.	Cheg.	Part.
8-20 m.	8-20 n.	5-40 m.
11-0 m.	—	—
8-45 n.	—	—
10-30 n.	7-9 m.	6-55 t.

Lisboa	Entrono.	Lisboa
Part.	Cheg.	Part.
1-20 t.	5-28 t.	4-0 m.
4-35 t.	9-0 n.	6-0 t.

Lisboa	Setubal	Lisboa
Part.	Cheg.	Part.
7-5 m.	8-40 m.	8-15 m.
7-45 m.	10-5 m.	9-0 m.
12-45 t.	2-18 t.	11-30 m.
4-30 t.	6-5 t.	2-45 t.
6-0 t.	7-45 t.	5-45 t.

Lisboa	Evora	Lisboa
Part.	Cheg.	Part.
6-0 t.	10-2 n.	7-0 m.

Lisboa	Extremoz	Lisboa
Part.	Cheg.	Part.
7-45 m.	3-45 t.	8-50 m.
4-30 t.	11-30 n.	11-30 n.

Lisboa	Faro	Lisboa
Part.	Cheg.	Part.
4-30 t.	5-0 m.	6-15 t.

Lisboa	Pias	Lisboa
Part.	Cheg.	Part.
7-45 m.	5-0 t.	8-0 m.
4-30 t.	2-10 n.	9-0 n.

Casa Branca	Evora	Casa Branca
Part.	Cheg.	Part.
2-50 t.	8-40 t.	7-0 t.

Casa Branca	Faro	Casa Branca
Part.	Cheg.	Part.
7-40 m.	8-5 m.	6-30 n.

TUNES	POÇO BARRETO	TUNES
Part.	Cheg.	Part.
3-35 n.	4-21 m.	5-26 t.
8-10 m.	8-41 m.	7-0 t.

FARO	POÇO BARRETO	FARO
Part.	Cheg.	Part.
4-25 t.	6-33 t.	6-20 m.

Pamp.	V. Formoso	Pamp.
Part.	Cheg.	Part.
8-10 m.	4-30 t.	7-15 m.
12-25 t.	6-34 t.	10-0 m.
—	—	11-25 t.

FIGUEIRA	Mangualde	FIGUEIRA
Part.	Cheg.	Part.
4-30 t.	10-22 n.	4-40 m.

Mangualde	Guarda	Mangualde
Part.	Cheg.	Part.
10-42 n.	1-35 n.	1-25 n.

Porto	Braga	Porto
Part.	Cheg.	Part.
4-25 m.	7-50 m.	5-30 m.
6-40 m.	8-30 m.	7-50 m.
8-0 m.	10-35 m.	11-50 m.
11-0 m.	1-20 t.	2-26 t.
4-0 t.	6-0 t.	4-35 t.
5-30 t.	8-20 n.	6-50 t.
11-40 n.	1-29 n.	9-10 n.

Porto	Valença	Porto
Part.	Cheg.	Part.
8-0 m.	1-10 t.	2-20 n.
11-0 m.	3-10 t.	9-45 m.
5-30 t.	11-20 n.	1-40 t.
11-40 n.	3-30 n.	12-20 t.

Porto	Vianna	Porto
Part.	Cheg.	Part.
4-25 m.	9-45 m.	5-30 t.

Vianna	Valença	Vianna
Part.	Cheg.	Part.
7-0 m.	9-5 m.	6-0 t.

Porto	Barca d'Alva	Porto
Part.	Cheg.	Part.
7-30 m.	3-0 t.	1 n.
4-15 t.	12-5 n.	11-0 m.

Porto	Regoa	Porto
Part.	Cheg.	Part.
4-40 m.	11-5 m.	4-45 m.
4-15 t.	8-25 n.	11-50 m.
11-40 n.	3-10 m.	4-40 t.

Porto	Penafiel	Porto
Part.	Cheg.	Part.
6-6 t.	7-35 t.	8-15 n.

Regoa	Barca d'Alva	Regoa
Part.	Cheg.	Part.
4-45 m.	11-35 m.	3-30 t.

GUIMARÃES	Guimaraes	Porto
Part.	Cheg.	Part.
4-25 m.	8-48 m.	4-40 m.
6-40 m.	9-20 m.	6-55 m.
8-0 m.	11-6 m.	10-20 m.
11-0 m.	3-12 t.	1-25 t.
1-15 t.	3-27 t.	4-5 t.
4-0 t.	6-32 t.	6-55 t.
5-30 t.	8-34 t.	8-35 n.
—	—	9-20 n.

a) Directos ou rápidos — b) Lisboa Cascaes Soldados — c) Porto-Campanhã — d) Por Alfaiellos — e) Só aos domingos e sant. — f) Excepto aos dom. e sant. — g) Só aos sab. — h) Excepto aos sab. — i) Só às 2.^{as} e 5.^{as} — j) Só às 2.^{as}, 5.^{as} e sab. — k) Só aos dom. e 4.^{as} — l) Só às 3.^{as} e sab. — m) Só aos dom., 2.^{as}, 4.^{as} e 5.^{as} — n) Só aos dom., 4.^{as} e 6.^{as} — o) Excepto às 3.^{as} e 6.^{as} — p) Só aos dom. e 5.^{as} — q) Só às 5.^{as} — r) Só às 2.^{as}, 4.^{as} e 6.^{as} — s) Só às 3.^{as}, 5.^{as} e sab. — t) Só às 2.^{as} feiras.

Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFFICIAL

O vapor Gomes IV—Commandante Rocha Junior



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

Alberto Centeno & C.^a

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Africa Oriental, vap. allem. **Admiral**. Sahirá a 6 de setembro.

Agente, E. George, Rua da Prata, 8, 2.º



Anvers e Havre, vapor sueco, **Karin**. Sahirá a 17 de setembro.

Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10.



Bahia Rio de Janeiro e Santos, vapor all. **Itaparica**. Sahirá a 5 de setembro.

Agente, E. George, Rua da Prata, 8 2.º



Barcelona, Cette e Marselha, vap. fr. **St. Barnabé**. Sahirá a 11 de setembro.

Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10.



Barcelona, Cette e Marselha, vapor francez **St. Thomas**. Sahirá a 19 de setembro.

Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10.



Bordeus, (em direitura) vapor francez **La Plata**. Sahirá a 12 de agosto.

Messageries Maritimes, Rua do Ouro, 32.



Cette e Marselha, vap. francez **Saint Simon**. Sahirá a 9 de setembro.

Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vap. fr. **Brasil**. Sahirá a 10 de setembro.

Messageries Maritimes, R. do Ouro, 32.



Hamburgo, (em directura), vapor allemão **Sonek**. Sahirá a 8 de setembro.

Agente, E. George, R. da Prata, 8, 2.º



Havre, vapor portuguez **Malange**. Sahirá em 9 ou 10 de setembro.

Mala Real Portuguesa. T. da Ribeira Nova, 26, 1.º



Iquitos, (via Madeira), vapor inglez **Javary**. Sahirá a 13 de setembro.

Agentes, Garland Laidley & C.^a, R. do Alecrim, 10, 1.º



Liverpool, (directo) vapor inglez **Sobralense**. Sahirá a 2 de setembro.

Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.º



Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Principe, S. Thomé, Cabinha, Ambriz, Loan da, Novo Redondo, Benguella e Mossamedes, vapor portuguez **Benguella**. Sahirá a 11 de setembro.

Empresa Nacional de Navegação, R. da Prata, 8, 1.º



Maranhão e Parahyba, o vap. ing. **Graganza**. Sahirá a 12 de setembro.

Agentes, James Rawes & C.^a, Rua dos Capellistas, 31, 1.º



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Obidense**. Sahirá a 3 de setembro.

Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.º



Pará e Manaus (via Madeira), vap. ing. **Horatio**. Sahirá a 12 de setembro.

Agentes, Garland Laidley & C.^a, R. do Alecrim, 10, 1.º



Pará e Manaus, vapor italiano **Colombo**. Sahirá a 11 de setembro.

Agentes, Orey, Antunes & C.^a, P. dos Remolares, 4, 1.º



Pará e Manaus, (via Madeira), vapor portug. **D. Amelia**. Sahirá a 14 de setembro.

Agente, J. P. A. Ferreira, Rua dos Bacalhoeiros, 135, 1.º



Pará e Manaus, (via Madeira) vap. ing. **Augustine**. Sahirá a 18 de setembro.

Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.º



Paranagua, S. Francisco e Rio Grande do Sul, vapor allemão **Babingtona**. Sahirá a 6 de setembro.

Agente, E. George, Rua da Prata, 8, 2.º



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vap. fr. **Ville S. Nicolas**. Sahirá a 12 de setembro.

Agente, Augusto Freire, P. do Municipio 19, 1.º



Pernambuco Bahia, Rio de Janeiro e Buenos Ayres, vap. inglez **Nile**. Sahirá a 9 de setembro.

Agentes, James Rawes & C.^a, Rua dos Capellistas, 31, 1.º



Rio de Janeiro, Montevideu, Buenos Ayres, Valparaíso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Oravia**. Sahirá a 12 de setembro.

Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.º



Rio de Janeiro, Montevideu, Buenos Ayres, Valparaíso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Orellana**. Sahirá a 26 de setembro.

Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.º



Rotterdam e Hamburgo, vap. all. **Antonina**. Sahirá a 4 de setembro.

Agente, E. George, Rua da Prata, 8, 2.º



Rotterdam e Hamburgo, vapor allemão, **Konig**. Sahirá a 6 de setembro.

Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8, 2.º



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

Agente, G. S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.º



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vapor ing. **Magdalena**. Sahirá a 4 de setembro.

Agentes, James Rawes & C.^a, R. dos Capellistas, 31, 1.º